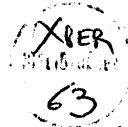


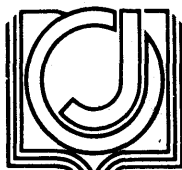
SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES



JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION,
RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 Paris CEDEX 15.



TÉLÉPHONE :
Rens. (1) 45-75-62-31 Adm. (1) 45-78-61-39
TELEX 201176 F DIR JO PARIS

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

COMPTE RENDU INTÉGRAL

33^e SÉANCE

Séance du vendredi 27 novembre 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. **Procès-verbal** (p. 4597).
2. **Loi de finances pour 1988**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4597).

Economie, finances et privatisation

III. - Commerce et artisanat

MM. Georges Chavanes, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du commerce, de l'artisanat et des services ; René Ballayer, rapporteur spécial de la commission des finances ; Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean-François Pintat, Jean Simonin, René Régnauld, Louis Minetti, Edouard Le Jeune, Guy Besse, Jacques Habert.

Crédits des titres III, IV et VI. - Adoption (p. 4610)

Article 67. - Adoption (p. 4610)

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 4610)

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

Équipement, logement, aménagement du territoire et transports (p. 4610)

IV. - Transports (*suite*)

1. - Aviation civile et 3. - Météorologie

Budget annexe de la navigation aérienne

MM. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports ; Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Jean Garcia, Louis Virapoullé, Ernest Cartigny, Charles Ornano, Jean-François Pintat.

PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY

MM. Jacques Habert, le ministre.

Sur les crédits du titre III (p. 4624)

Amendement n° II-7 de M. Ernest Cartigny. - MM. Ernest Cartigny, le ministre, le rapporteur spécial. - Retrait.

M. Albert Ramassamy.

Adoption des crédits.

Sur les crédits du titre IV (p. 4626)

M. Jean Garcia.

Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. - Adoption (p. 4626)

Adoption des crédits du budget annexe de la navigation aérienne figurant aux articles 37 et 38.

Intervention dans l'ordre du jour de la séance du 3 décembre 1987 (p. 4627)

M. le président.

Suspension et reprise de la séance

Départements et territoires d'outre-mer (p. 4627)

MM. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer ; Henri Gaetschy, rapporteur spécial de la commission des finances ; Lucien Delmas, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (départements d'outre-mer) ; Pierre Lacour, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (territoires d'outre-mer) ; Roger Lise, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Louis Virapoullé, rapporteur pour avis de la commission des lois (départements d'outre-mer) ; Jean-Marie Girault, rapporteur pour avis de la commission des lois (territoires d'outre-mer) ; Albert Pen, Jean-Luc Bécart, Daniel Millaud, Dick Ukeiwé, Raymond Tarcy, le président, Rodolphe Désiré, Henri Bangou.

MM. le président, Rodolphe Désiré.

M. Marcel Henry.

MM. Henri Bangou, le président, Albert Ramassamy.

MM. le ministre, Albert Pen.

Sur les crédits du titre III (p. 4646)

MM. Paul Moreau, Daniel Millaud.

Adoption des crédits.

Sur les crédits du titre IV (p. 4647)

M. Emmanuel Hamel.

Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. - Adoption (p. 4647)

3. **Transmission d'une proposition de loi** (p. 4647).

4. **Ordre du jour** (p. 4647).

COMPTE RENDU INTEGRAL

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

La séance est ouverte à onze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

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

2

LOI DE FINANCES POUR 1988

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1988, adopté par l'Assemblée nationale. [Nos 92 et 93 (1987-1988).]

Economie, finances et privatisation

III. - COMMERCE ET ARTISANAT

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie, des finances et de la privatisation : III. - Commerce et artisanat.

La parole est à M. le ministre.

M. Georges Chavanes, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du commerce, de l'artisanat et des services. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget de mon ministère n'est certainement pas le plus considérable en millions de francs de ceux que vous avez à examiner. Cependant, chacun d'entre vous le sait, l'action menée en faveur du développement préconisé par le Gouvernement des quelque deux millions d'entreprises, commerciales, artisanales ou de services souvent petites, voire très petites, qui dépendent de ce ministère, ne se réduit pas au seul budget dont il dispose. C'est heureux.

Cette politique en faveur du redressement des entreprises, vous le savez, a été, au cours des vingt mois qui viennent de s'écouler, une des préoccupations centrales du Gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir.

Je n'en rappellerai que quelques aspects. C'est d'abord, bien sûr, la liberté des prix, un certain nombre d'allègements fiscaux, le dernier étant la possibilité pour les entreprises de récupérer depuis le 1^{er} novembre la T.V.A. sur le téléphone ; enfin, dans un certain nombre de domaines, les simplifications administratives importantes, notamment celles qui concernent le réel super-simplifié, qui évite aux petites entreprises d'avoir à présenter un bilan à l'appui de la déclaration de leurs résultats.

Le coût fiscal de ces mesures est largement supérieur à l'ensemble des crédits de mon ministère et je ne peux que m'en réjouir. Cela représente plusieurs dizaines de milliards de francs d'allègements fiscaux de toute nature en faveur des entreprises.

La politique de fidélité du Gouvernement à ses engagements s'exprime également dans l'achèvement, avant la fin de cette année, du programme d'orientation pour l'artisanat. Ce programme d'orientation avait été adopté par le Gouvernement le 29 octobre 1986, voilà un peu plus d'un an. Il comporte vingt et une mesures essentielles regroupées en quatre orientations : la rénovation de l'apprentissage, l'investissement et l'action économique, la transmission des entreprises et les mutations du secteur, enfin, l'équité sociale et fiscale.

Ce programme d'orientation de l'artisanat sera entièrement mis en œuvre avant la fin de l'année 1987.

Il se traduit par un certain nombre de textes législatifs, dont plusieurs ont déjà été votés, notamment la loi du 23 juillet 1987 sur l'apprentissage ; les décrets d'application sont actuellement en phase ultime d'arbitrage ; il y a eu ensuite le décret du 20 mars 1987 sur le F.N.O.P.A. et le décret du 21 août 1987 instituant le conseil de la qualité artisanale, qui a été installé le 24 novembre dernier, donc très récemment. Enfin, s'agissant du décret qui est en cours de préparation sur la qualification dans l'artisanat et sur l'aménagement des structures artisanales, je réunirai le conseil national d'orientation des structures artisanales le 7 janvier 1988.

Enfin, c'est à l'issue de six expériences pilotes menées conjointement par le ministère de M. Camille Cabana et le mien qu'ont été préparées un certain nombre de mesures de simplification administrative, et vous savez combien les petites entreprises y sont, à juste titre, attachées. Dans quelques semaines sortiront les premiers décrets.

J'ajouterai pour mémoire que je présenterai devant vous, le 16 décembre prochain, un projet de loi sur le développement et la transmission des entreprises que le conseil des ministres a adopté sur la proposition de M. Balladur, ministre d'Etat, de M. Chalandon, garde des sceaux, et de moi-même.

Mais venons-en à l'examen proprement dit du budget dont j'ai la charge et qui concerne le commerce, l'artisanat et les services.

Apparemment, ce budget, par rapport à l'année dernière, a diminué de 4 p. 100, passant de 642 900 000 francs à 617 000 000 francs. Mais cette diminution s'explique, et au-delà, par la seule ligne des bonifications d'intérêt, qui diminue de 29 750 000 francs.

En fait, cette diminution a des raisons à la fois techniques et politiques.

Elle a des raisons techniques tout d'abord. Le taux de bonification des prêts à l'artisanat est fixé à 1,25 p. 100, ce qui représente un avantage notable pour les artisans. En effet, grâce à cette bonification, les prêts bonifiés, qui ont été traités durant toute l'année 1987, ont pu l'être à un taux de 7,4 p. 100, alors que les prêts conventionnés l'étaient à un taux voisin de 8,5 p. 100. C'est cette diminution du coût de la bonification qu'enregistre l'évaluation des crédits figurant au chapitre 44-98. Nous avons donc là l'explication essentielle de la légère baisse apparente de mon budget.

Il y a toutefois une autre raison plus politique à cette diminution qui tient à la nouvelle répartition décidée entre prêts bonifiés et prêts conventionnés dans les enveloppes de crédits que réserveront les banques du secteur de l'artisanat.

En effet, comme cela a été le cas en 1985 et 1986, les enveloppes de prêts bonifiés par le Trésor seront adjugées à la fin de 1987, c'est-à-dire, d'ici à un mois, aux banques qui proposeront les taux les plus attractifs pour les prêts conven-

tionnés. En décembre 1986, les résultats de cette adjudication ont amené les taux des prêts conventionnés à un niveau extrêmement attractif. Il y a tout lieu de penser qu'il en ira de même à la fin de cette année, tant la clientèle des petites entreprises est recherchée par les banques.

C'est pourquoi il est apparu possible d'augmenter le montant total de l'enveloppe des prêts à l'artisanat en la faisant passer de 8 400 millions de francs en 1987 à 9 600 millions de francs en 1988, soit une progression de l'enveloppe globale des prêts bonifiés et des prêts conventionnés de 14 p. 100.

Sous cette importante réserve tenant aux bonifications d'intérêt, qui sont, je le rappelle, des crédits évaluatifs, le budget de mon ministère enregistre une progression des crédits de paiement en francs courants de près de 4 millions de francs, soit de 1,5 p. 100 environ.

Les autorisations de programme inscrites progressent, quant à elles, de 20,7 p. 100, pour un total de 66 millions de francs.

Ce budget est, comme je l'ai souhaité, orienté autour de trois priorités centrales : la formation ; le soutien aux entreprises des zones sensibles, notamment des cantons ruraux à faible démographie ; une meilleure connaissance du secteur si important mais aussi si hétérogène que l'on regroupe par commodité sous le nom de services. Ce secteur connaît en France un développement important.

Je vais développer successivement ces trois points.

En ce qui concerne la formation des hommes, ce sont au total 169 millions de francs, soit 60 p. 100 du budget du ministère, hors bonifications, qui sont consacrés à la formation professionnelle initiale ou continue et à l'assistance technique.

Cette priorité est une priorité gouvernementale. Elle s'est traduite tout d'abord dans la part que j'ai souhaité voir prendre par mon ministère à la rénovation de l'apprentissage, en l'ouvrant dès la rentrée 1986 aux formations de niveau III et de niveau IV, c'est-à-dire aux baccalauréat professionnel, brevet professionnel et brevet de technicien supérieur, niveaux de formation dont ont besoin les entreprises artisanales, commerciales et de services, en relevant l'indemnisation des maîtres d'apprentissage dès 1987, enfin en participant à la mise en œuvre de la loi du 23 juillet 1987, présentée par mon collègue Philippe Séguin, qui fait à nouveau de l'apprentissage une filière majeure de formation - attirante également pour les meilleurs - ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être.

Nous entendons vraiment privilégier la formation en alternance, formation essentielle pour l'avenir de nos entreprises.

Cet effort de revalorisation de l'apprentissage a d'ores et déjà porté ses fruits. Le nombre des apprentis, dont les deux tiers sont dans l'artisanat, alors qu'il n'avait cessé de diminuer au cours des années précédentes, progresse à nouveau depuis deux ans, ce qui nous laisse espérer que nous remonterons bientôt à des niveaux beaucoup plus importants, avec quelque 250 000 apprentis par an.

Dans le budget de mon ministère, 27 millions de francs seront notamment consacrés à la mise en place de formations nouvelles par l'apprentissage aux niveaux III et IV.

Le ministère consacre près de 15 millions de francs aux formations commerciales. Ce chiffre est modeste mais décisif, car il a un puissant effet de levier sur les moyens considérables que consacrent les chambres de commerce et d'industrie à la formation.

Je saisis d'ailleurs cette occasion pour rendre solennellement hommage à l'action, souvent méconnue mais considérable, que les organismes consulaires mènent dans le domaine de la formation des 12 000 élèves des grandes écoles de commerce et les instituts de promotion commerciale. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste.)*

M. Xavier de Villepin. Très bien !

M. Georges Chavanes, ministre délégué. L'action du ministère est principalement orientée vers la formation initiale - le nombre des stages de nouveaux commerçants est en constante augmentation et a dépassé les 8 000 en 1986 - et vers la conversion de travailleurs sans emploi en direction des professions commerciales - c'est le rôle des I.P.C., instituts de promotion commerciale, dont la qualité de la forma-

tion dispensée à quelque 2 000 stagiaires se mesure au taux exceptionnel de placement en fin de stage : près de 90 p. 100. Nous pouvons affirmer que toutes les formations auxquelles nous participons débouchent donc sur un emploi.

J'en viens au soutien aux entreprises dans les zones sensibles et à l'adaptation des structures.

Les structures de l'artisanat et du commerce ont évolué au cours des vingt dernières années et continuent à évoluer à un rythme extrêmement rapide sous la pression de deux phénomènes : d'une part, une mutation démographique et économique qui vide de leurs hommes et donc de leurs consommateurs des régions entières ; d'autre part, le progrès technologique et les progrès de l'organisation de la distribution.

Ces deux phénomènes imposent au tissu des entreprises artisanales et commerciales un effort d'adaptation, de remise en cause, sans précédent au cours des générations passées.

C'est pour faciliter cette transition qu'a été votée la loi Royer, à laquelle je redis ici tout mon attachement.

Cette adaptation, des centaines de milliers d'entreprises l'ont menée ou la mènent avec succès et je n'ai jamais douté des atouts dont disposaient les petites entreprises. Il est pourtant des zones où le courage et l'imagination ne suffisent pas toujours à maintenir les entreprises. Ces régions justifient un traitement spécifique qui, s'il relève au premier chef des collectivités départementales ou régionales concernées, ne peut laisser indifférent le ministère du commerce, de l'artisanat et des services.

Le 21 septembre dernier, à Blanzac, en Charente, j'ai engagé avec toutes les parties intéressées - près de 1 000 personnes étaient rassemblées ce jour-là dans ce petit chef-lieu de canton rural - une réflexion qui sera prolongée au cours des prochains mois et qui débouchera sur la sortie d'un livre blanc.

Les crédits de toute nature consacrés aux actions en faveur du commerce et de l'artisanat en zones sensibles s'élèveront, en 1988, à 45 millions de francs en autorisations de programme et à 34 200 000 francs en crédits de paiement.

J'en viens maintenant à la deuxième action en faveur de l'adaptation des structures.

Le F.A.S.A. - fonds d'aménagement des structures artisanales - prévu par le programme d'orientation de l'artisanat, dont il constituait la mesure n° 15, trouve sa naissance dans la création de deux lignes budgétaires, au sein du budget du ministère.

Le conseil national d'orientation des structures artisanales a été créé par décret du 7 septembre dernier. Instance consultative réunissant, aux côtés de l'administration, des professionnels artisans et des élus locaux, il proposera les projets et programmes d'action destinés à favoriser la création, la transmission et le développement des activités artisanales. C'est le F.A.S.A. qui permettra de financer ces opérations.

L'adaptation des structures, c'est aussi le maintien de l'indemnité de départ. Créée initialement en 1972, sous le nom d'aide spéciale compensatrice, l'indemnité de départ, puisque tel est son nom depuis 1982, est une obligation légale dont le financement à long terme n'est plus assuré depuis que, en 1985, le détournement de la taxe d'entraide au profit de la sécurité sociale l'a privée de la moitié des ressources qui y étaient affectées.

Aujourd'hui, seule la taxe sur les grandes surfaces assure ce financement, mais pour moitié environ des besoins, le solde étant couvert par un prélèvement sur les réserves qui trouvera son terme en 1990.

A ce sujet, je tiens à affirmer solennellement trois points :

D'abord le maintien du régime de l'indemnité de départ est, pour les vingt prochaines années, une nécessité absolue, car elle pallie les insuffisances des régimes de retraite des artisans et des commerçants jusqu'aux années 1970.

Ensuite, on ne soulignera jamais assez l'importance de la contribution souvent méconnue des grandes surfaces commerciales au financement de l'indemnité de départ. Il convient de saluer à sa juste valeur cette manifestation de solidarité voulue, certes, par le législateur mais qui, sans rompre l'égalité entre distributeurs concurrents, est assumée comme une contribution à l'indispensable évolution des structures du commerce.

Enfin, le financement du régime de l'indemnité de départ devra faire l'objet d'un débat au Parlement avant deux ans.

Par ailleurs, pour tenir compte de l'évolution du niveau des prix depuis trois ans, date de mise en œuvre du nouveau régime, les plafonds de ressources seront relevés de 8 p. 100 à compter du 1^{er} janvier prochain.

La troisième priorité concerne une meilleure connaissance du secteur des services et des mécanismes favorisant le développement de ce secteur tertiaire marchand, source importante, aujourd'hui, de création nette d'emplois. Le secteur des services, je le rappelle, est l'un des rares à créer des dizaines, voire des centaines de milliers d'emplois nouveaux. L'inscription de deux lignes de crédits mentionnant les activités de services est, en effet, une des innovations les plus importantes de mon budget.

Ce sont, en tout, trois millions de francs qui seront consacrés, en 1988, d'une part, aux études et, d'autre part, aux actions d'information en matière de services.

C'est, en effet, en conformité avec la philosophie qui anime le Gouvernement que j'ai refusé catégoriquement la création d'une véritable administration de services, dont ceux-ci n'ont à l'évidence pas besoin : chacun de ces secteurs dispose déjà de trop d'administrations de tutelle. Ces activités doivent simplement être mieux connues et mieux reconnues.

Mieux connues d'abord, car si paradoxal que cela puisse paraître, personne aujourd'hui ne peut, faute de définition suffisante mais aussi faute de collecte des informations, dire avec une précision acceptable quelle est la contribution du tertiaire marchand à l'économie nationale. Ce que l'on sait, c'est qu'elle est importante et qu'elle ne cesse de croître. Une meilleure connaissance statistique et économique est un préalable indispensable et une œuvre de longue haleine.

Après plus de huit mois de travaux extrêmement techniques menés au sein de mon ministère avec la participation très efficace de l'I.N.S.E.E., la commission des comptes des services pourra être installée au début du mois de décembre. Le rapport annuel qu'elle publiera sera, pour les décennies à venir, la bible et la référence de tous ceux qui s'intéresseront à ces activités.

Mon ministère encouragera également les études économiques menées dans ces domaines de la connaissance, qui - je le répète - sont un préalable indispensable à tout travail sérieux dans ce domaine où l'information est encore très faible ou parcellaire.

Mieux reconnues, ensuite, car les activités de services souffrent d'être méconnues. Je crois, très modestement, que le grand succès de la première journée nationale des services, qui a eu lieu à Paris le 17 mars dernier, est dû pour l'essentiel à une prise de conscience par les huit cents professionnels rassemblés ce jour-là du fait que le développement de leurs activités, pourtant si diverses, obéit à un puissant mouvement de transformation des modes de création des richesses dans notre civilisation.

Cette affirmation, qui peut paraître une banalité pour nombre d'entre vous, n'est pourtant pas si innocente qu'elle en a l'air. Elle rend caduque, en effet, la distinction plus contestable que jamais entre les activités qui seraient productives et celles qui ne le seraient pas.

Elle exclut toutes les discriminations de traitement fiscales ou sociales dont ont si souvent été la cible les activités des services : depuis dix-huit mois, pas une seule mesure prise par le Gouvernement n'a créé de telles discriminations, pourtant traditionnelles. Comme ministre des activités de services, c'est l'une des plus grandes satisfactions que j'éprouverai à l'heure des bilans.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes du budget que j'ai l'honneur de vous présenter. Je souhaite, bien entendu, que vous l'adoptiez, car il me paraît accompagner très utilement la politique générale du Gouvernement en faveur des entreprises, de leur développement et de leur création, ainsi, bien sûr, que de leur transmission. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. René Ballayer, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le commerce, l'artisanat et les services sont des secteurs extrêmement sensibles et vulnérables. Ils se situent en bout de chaîne, à proximité du consommateur final - ménages ou entreprises - dont ils dépendent étroitement. Toute variation de la demande intérieure a, bien sûr, des conséquences directes sur l'activité des entreprises de ces secteurs.

L'artisanat et le commerce connaissent, depuis le premier semestre de 1985, une reprise sensible de leur activité, après deux années de dépression très préoccupante. Cependant, cette reprise reste fragile. Elle est liée directement à l'évolution de la consommation des ménages, déterminant exclusif de l'activité du commerce de détail et principal facteur de l'activité du commerce de gros et de l'artisanat.

En 1986, la demande intérieure a marqué une reprise plus nette qu'en 1985, en raison de l'évolution tant de la consommation des ménages que de l'investissement et de la reconstitution des stocks. Cependant, cette croissance modérée ne signifie pas une stabilité de la structure des entreprises de ces secteurs, bien au contraire.

Depuis 1985, le nombre d'entreprises artisanales recommence à croître. Cette tendance est perceptible depuis 1984, année au cours de laquelle le nombre des immatriculations a été en augmentation pour la première fois depuis 1980. Le solde des immatriculations et des radiations, positif depuis 1985, s'accroît sensiblement. Toutefois - il est important de le souligner - immatriculations et radiations atteignent des niveaux de plus en plus élevés, ce qui traduit une rotation anormalement rapide, signe de mutation profonde du secteur. Il serait utile que le Gouvernement engageât une étude afin d'appréhender cette évolution et de déterminer la nature des entreprises cessant leurs activités.

Selon les statistiques sur le nombre d'établissements affiliés à l'U.N.E.D.I.C., qui prend en compte l'ensemble des établissements commerciaux à l'exclusion de ceux qui n'emploient pas de salariés, le nombre d'établissements commerciaux a continué de décroître en 1985, poursuivant la tendance observée en 1984. Toutefois, ce recul ne concerne que le seul commerce de détail, car le commerce de gros a amorcé, au contraire, un léger redressement.

Comme en 1985, l'appareil commercial des grandes surfaces alimentaires a continué à se développer de façon très soutenue en 1986. L'évolution a été beaucoup plus favorable aux hypermarchés qu'aux supermarchés.

Le nombre des hypermarchés s'est accru de 54 unités en 1986, contre 42 en 1985, alors qu'il avait progressé en moyenne d'environ 30 unités par an de 1981 à 1984. Au total, le parc des hypermarchés était constitué, à la fin de 1986, de 645 unités, soit une surface de vente de 3 379 000 mètres carrés.

On peut s'interroger sur ce phénomène d'accroissement des hypermarchés. Les producteurs, qui font l'objet de pressions de la part des grandes surfaces, ne vont-ils pas devenir de simples sous-traitants ? Se pose là, monsieur le ministre, un véritable problème. En effet, le développement de tels mécanismes risque de fausser le jeu de la concurrence, qui est indispensable pour permettre au consommateur d'obtenir, *in fine* - telle est votre ambition - le meilleur service au meilleur prix.

La croissance modérée de l'activité a pour conséquence une certaine stabilité de l'emploi.

L'artisanat a mieux résisté à la crise que les autres secteurs d'activités économiques. Occupant 1 998 000 personnes dont 1 200 000 salariés en 1986, il n'a perdu que 4 000 emplois au total et 6 000 emplois salariés.

Par ailleurs les statistiques provisoires, relatives à la population occupée du commerce pour l'année 1986, montrent que l'ensemble des effectifs du commerce se sont accrus de 0,5 p. 100. Cette reprise, qui traduit un retour aux tendances du passé, le commerce étant traditionnellement créateur d'emplois, s'explique par l'évolution favorable de l'activité du secteur.

Malgré les mutations de structures, ce dernier demeure le secteur de prédilection de l'entreprise individuelle. Toutefois, l'indépendance professionnelle et la souplesse de gestion ont

pour contrepartie une vulnérabilité plus importante des entreprises qui ne disposent pas souvent de fonds propres suffisant pour affronter d'éventuelles baisses de commandes, d'où de nécessaires adaptations de stratégie et d'obligatoires investissements de modernisation.

C'est dire tout à la fois l'importance de ce secteur pour la revitalisation de l'économie française, mais aussi de la nécessité pour l'Etat de soutenir les efforts de ces professions, principalement en milieu rural. Aussi, l'action sur l'environnement économique, fiscal et social des entreprises présente-t-elle une efficacité plus certaine et plus durable que les politiques de subventionnement par à-coups.

La politique suivie par le Gouvernement depuis 1986, qui privilégie le desserrement de la contrainte fiscale, juridique et sociale par rapport à l'aide budgétaire, est, à cet égard, positive.

Le projet de loi de finances pour 1988 est exemplaire de cette politique, puisqu'il comprend des mesures importantes en complément du volet fiscal adopté en 1987. La politique fiscale constitue cette année encore l'axe majeur d'intervention en faveur du commerce, de l'artisanat et des services.

Je rappellerai quelques mesures : l'allègement de la taxe professionnelle ; la suppression de la taxe sur certains frais généraux ; l'augmentation de la limite d'application de l'abattement de 20 p. 100 consentie aux adhérents des centres de gestion et associations agréées ; l'allègement du droit sur les cessions de fonds de commerce et les conventions assimilées ; le gel de certains seuils fiscaux. En outre, le projet de loi relatif au développement et à la transmission d'entreprises, déposé au Parlement, prévoit d'élargir le champ d'application des dispositions sur les donations-partages et d'étendre l'abattement de 50 000 francs à toutes les ventes de fonds de commerce.

Chacun peut se féliciter de l'audace de ce volet fiscal et de la poursuite de l'effort engagé par le Gouvernement, afin de desserrer la contrainte fiscale sur les entreprises. J'attirerai cependant, dans mon rapport, l'attention du Gouvernement sur trois mesures qui me paraissent indispensables au développement des entreprises.

D'abord, sur l'amélioration des conditions d'amortissements des équipements des entreprises, qui mériteraient d'être mieux adaptées à leur nature spécifique.

Ensuite, sur la règle dite du « décalage d'un mois », qui n'autorise les entreprises à récupérer la T.V.A. sur leurs achats qu'un mois après avoir payé la taxe à l'Etat. A cet égard, l'harmonisation des règles concernant la T.V.A. dans le cadre du marché unique européen va contraindre l'Etat à agir dans ce sens d'ici à 1992.

Enfin, sur la réforme de la taxe professionnelle dont chacun sait qu'elle pèse lourdement sur les entreprises. Je n'ignore pas, monsieur le ministre, combien vous êtes attentif à cette question que je ne développerai pas davantage, puisque M. Balladur a bien voulu me nommer président d'une commission de réflexion sur l'évolution de la taxe professionnelle et que je lui remettrai bientôt mes conclusions.

S'agissant de l'intervention budgétaire de l'Etat, je ne peux que faire observer la diminution de 4 p. 100 qui concerne essentiellement les crédits destinés à la bonification des prêts à l'artisanat. Elle s'explique par la baisse des taux réels.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour la description des crédits, et ne m'attarderai que sur trois points : les crédits destinés à l'apprentissage, la diminution de l'enveloppe des prêts bonifiés à l'artisanat, l'utilisation des crédits d'aides directes au commerce et à l'artisanat.

Je parlerai, d'abord, de l'aide à l'apprentissage.

La rigidité des règles de l'apprentissage a constitué un frein à son développement. Les mesures décidées en amont par la loi du 23 juillet 1987 permettent incontestablement d'adapter cette filière de formation, tant aux besoins des entreprises qu'à celui des jeunes, en améliorant leur qualification.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour la présentation des diverses dispositions.

L'apprentissage redevient un mode de formation particulier, axé sur l'acquisition de connaissances pratiques et théoriques en entreprise, et perd l'image de « voie de garage » pour victimes de l'échec scolaire dans lequel il s'était peu à peu trouvé confiné.

A cet assouplissement des règles correspond un effort financier considérable.

Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences en matière d'organisation et de financement de l'apprentissage, les régions ont engagé, en 1986, tous secteurs confondus, 1,2 milliard de francs.

Par ailleurs, deux mesures ont été prévues afin d'inciter les maîtres d'apprentissage à accueillir des apprentis. Là encore, je vous renvoie à mon rapport écrit. Bien sûr, pour mener cette action, vous disposez de crédits en forte progression, ce dont on ne peut que se féliciter.

J'ai dit tout à l'heure la raison de la diminution de l'enveloppe des crédits de prêts bonifiés à l'artisanat ; je n'y reviens pas.

J'en viens à l'utilisation des crédits d'aides au commerce et à l'artisanat.

Globalement, le montant des aides et primes à l'artisanat augmente de 5,1 p. 100 en crédits de paiement. Ces crédits servent au versement des primes aux titulaires d'un livret d'épargne manuelle et à l'octroi d'aides aux structures artisanales dans les zones sensibles - zones rurales ou quartiers urbains défavorisés.

Je me suis particulièrement attardé, cette année, monsieur le ministre, sur la gestion de ces crédits d'aides directes, ce qui m'a permis d'aboutir à deux constatations qui devraient conduire à un réexamen de certaines procédures.

La répartition subtile entre les crédits d'intervention et les crédits de subvention dans les fascicules budgétaires n'est pas conforme à la gestion réelle des crédits. En effet, j'ai constaté, d'année en année, le transfert, par arrêté de répartition, de crédits du titre VI vers le titre IV ; ce transfert affecte des dotations destinées aux zones sensibles. La variation est parfois importante.

Sans doute la connaissance des besoins réels en fonctionnement et en investissement est-elle mal connue au moment de l'élaboration des fascicules budgétaires, ces crédits étant gérés au niveau des régions, dans le cadre des contrats de plan. Mais la reproduction de tels décalages doit être évitée.

Enfin - et c'est plus important - une accumulation de retards dans la consommation des crédits aboutit à des reports qui dépassent la dotation annuelle de crédits votée par le Parlement.

Cette accumulation de retards dans la consommation des crédits, constatée également par le contrôleur financier dans son rapport sur l'année 1986 et confirmée, à la suite d'observations sur le terrain, par mes collègues de la commission des finances, va à l'encontre des décisions annuelles du Parlement. Elle démontre, ou bien - c'est mon avis ; mais, comme vous êtes un homme de terrain, monsieur le ministre, vous allez rapidement corriger cet état de choses - que les critères d'attribution sont trop contraignants, et, dans ce cas, il convient de les assouplir, ou bien qu'il existe des dysfonctionnements dans les procédures d'attribution, et il faut y mettre un terme au plus vite.

Je dresserai le même constat pour les aides directes en faveur du commerce dans les zones sensibles.

Leur montant global demeure très faible.

Ces interventions du ministère sont complétées, dans les régions de montagne et les zones rurales fragiles, par des aides du F.I.D.A.R., le fonds interministériel de développement et d'aménagement rural.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais formuler rapidement, sans trop m'attarder sur les chiffres, qui sont toujours arides.

Pour terminer, j'attirerai votre attention sur la nécessité d'engager une action positive dans les secteurs ruraux. Il faut éviter que nos braves artisans et nos petits commerçants des zones rurales ne soient en difficulté simplement parce qu'ils appréhendent mal les dossiers à constituer. A l'heure de la décentralisation, je me demande s'il ne faudrait pas doter les départements d'enveloppes spécifiques, qui seraient à la disposition des préfets ou des conseils généraux, pour pallier des difficultés parfois dramatiques. Je sais bien que c'est le rôle des départements, mais, avec le soutien de l'Etat, nous pourrions arriver à des solutions beaucoup plus dynamiques.

Quoi qu'il en soit, je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, pour votre action personnelle. Vous êtes un homme de terrain ; vous essayez de suivre la voie que je propose.

La commission des finances, prenant en compte la situation d'ensemble de l'économie française, a reconnu que la politique suivie par le Gouvernement, à savoir une action privilégiée sur le desserrement des contraintes - fiscalité, parafiscalité, cotisations sociales, contrôle des prix - est, sans aucun doute, plus efficace pour le commerce et l'artisanat qu'une politique de subvention. C'est pourquoi elle a décidé, sous réserve des quelques observations que je viens de présenter, de proposer au Sénat d'adopter les crédits de la section III - commerce et artisanat - du budget de l'économie, des finances et de la privatisation. (*Applaudissements sur les traversées de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

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

M. Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport écrit de M. Ballayer, son excellente intervention à cette tribune - « excellente », c'est bien le qualificatif qui convient - le rapport écrit de la commission des affaires économiques et du Plan, résultat de l'échange de vues qui a lieu en son sein, me dispensent de m'attarder à l'analyse détaillée du projet de budget en discussion.

Il faut rappeler cependant que les crédits sont en baisse de 4 p. 100, que les dotations spécifiques en faveur du commerce représentent 7,8 p. 100 du budget tandis que celles qui concernent l'artisanat en représentent 85 p. 100 ; cette dernière remarque, je l'avoue, n'est pas très originale.

Des interventions importantes en faveur du commerce et de l'artisanat figurent dans les budgets d'autres ministères.

Les régions, les chambres consulaires participent notamment à des opérations concernant la création d'entreprises et d'emplois, et à des opérations de formation.

Pour la première fois, apparaissent dans ce budget des aides en faveur des services, mais d'un montant encore limité.

Les crédits pour bonifications d'intérêt des emprunts contractés par les artisans, bien qu'ils soient en diminution de 8 p. 100, sont très importants. Si cette baisse peut s'expliquer notamment par les besoins exprimés en 1987 et par la baisse des taux d'intérêt, on doit ajouter que le loyer de l'argent a rarement été aussi élevé, compte tenu du taux annuel d'augmentation des prix. Une solution ne pourrait-elle pas être trouvée dans le développement, qui pourrait être facilité, des organismes de cautionnement mutuel ? C'est une piste à suivre, parmi d'autres.

Si des augmentations de crédits importantes sont prévues en faveur de l'aide au commerce en zones sensibles et pour l'octroi d'aides et de primes à l'artisanat, vous avez donné des explications sur les raisons qui ont motivé la diminution de certaines dotations.

Telles sont les remarques qu'il était bon de faire avant d'aborder quelques-uns des problèmes qui ont retenu l'attention de la commission des affaires économiques et du Plan.

Celle-ci a apprécié les nouvelles mesures, prises, après d'autres, en faveur du commerce et de l'artisanat, ayant pour objet l'allègement des charges ou des formalités, qui figurent dans la loi de finances aux articles 6, 21, 55, 62.

Elle a pris acte de l'actualisation du montant maximum de la taxe pour frais de chambre de métiers.

S'agissant de l'évolution des activités des services - M. Ballayer ayant traité du sujet, je ne m'y étendrai pas - on doit noter l'amélioration de l'activité commerciale en 1986 ; mais une évolution en fortes dents de scie en 1987 pour le commerce de gros et une tendance à la stagnation dans les ventes au détail. Toute prospective est hasardeuse, compte tenu de la crise boursière ; il est donc difficile de préciser si c'est la consommation des ménages, le résultat des entreprises ou encore l'investissement qui en souffrira le plus.

Je me permets de vous renvoyer à mon rapport écrit en ce qui concerne les problèmes d'urbanisme commercial.

L'artisanat, après avoir connu une baisse pendant plusieurs années, a enregistré une reprise à compter de 1985. On constate des soldes positifs tant dans le domaine des créations d'entreprises que des personnels employés.

Ce secteur économique est composé de 800 000 entreprises et emploie 2 500 000 personnes.

Je note au passage que les vingt et une mesures annoncées il y a un an en faveur de l'artisanat seront réalisées à la fin de l'année ; vous avez bien fait de le rappeler, monsieur le ministre.

Quant aux services, leur importance ne doit pas nous échapper.

Leurs activités n'ont pas cessé de créer des emplois ; en 1985, elles employaient plus de la moitié de la population active.

Ainsi, les secteurs porteurs d'emplois ne sont plus directement ceux de l'industrie, mais ceux du tertiaire et des services. Encore faut-il les mettre à l'abri de certaines pratiques dont le développement constitue une entrave aux règles d'une concurrence loyale.

Parmi ces pratiques, figurent le travail clandestin et le para-commercialisme.

Une circulaire interministérielle parue au *Journal officiel* du 23 août 1987 a rappelé les conditions strictes d'activité du para-commercialisme et a prescrit un renforcement des contrôles.

Par ailleurs, la loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social et sa circulaire d'application, qui a paru au *Journal officiel* dans le courant du mois d'octobre, améliorent la lutte contre le travail clandestin.

Les services ne sont pas non plus à l'abri de pratiques qui faussent la concurrence. On doit ainsi signaler les risques inhérents au développement anarchique de ce que certains assimilent à des « innovations sociales », alors qu'il s'agit, en réalité, d'activités qui ne supportent pas les contraintes des secteurs qu'elles concurrencent.

La commission des affaires économiques et du Plan accorde aussi le plus grand intérêt au problème de la qualification et de la formation, qu'elle soit initiale ou continue - c'est d'ailleurs l'un des points forts de votre projet de budget, monsieur le ministre.

Si le temps qui m'est imparti ne m'autorise pas à traiter des différentes formes de la formation initiale, bien que les mesures récentes concernant l'apprentissage eussent mérité d'être rappelées, vous me permettrez, monsieur le ministre, de faire quelques brefs commentaires sur la formation, continue.

Si la revendication en la matière date de 1968, sa législation date, elle, de 1978 et fut modifiée en 1984.

Toutes les entreprises n'ont pas encore compris la nécessité d'une telle formation, aussi valorisante pour les stagiaires que pour les entreprises qui les emploient.

Encore est-il essentiel de faire de bons choix pour évaluer si les formations vont bien aboutir aux objectifs fixés, si elles auront une réelle efficacité ; il n'en est pas toujours ainsi.

Vous l'avez vous-même dit, monsieur le ministre, à différentes reprises, dans ce domaine comme dans bien d'autres, il s'agit moins d'administrer que d'accompagner un développement, en liaison avec les socioprofessionnels. Mais un travail d'incitation s'impose encore, notamment dans ce domaine de la formation.

Les crédits existent. Sans doute faudrait-il en dégager d'autres - ici on demande toujours plus de crédits et moins d'impôts, vous le savez bien, monsieur le ministre - par exemple, par des structures fiscales adaptées, plus particulièrement dans le secteur des services, qui a moins bénéficié que d'autres de financements privilégiés.

Faciliter le maintien et la création d'entreprises, former des hommes et des femmes, assurer une saine concurrence, telles sont, parmi d'autres, les tâches auxquelles vous apportez votre contribution.

Il est un autre problème qui a retenu notre attention : celui de la transmission des entreprises. Elle rencontre différents obstacles en raison du vieillissement de leurs responsables, qui, souvent, ne trouvent pas de successeurs ou qui se heurtent à des conséquences financières, telles qu'un régime fiscal inadapté ou des coûts financiers trop élevés.

En conséquence, on doit apprécier vos initiatives tendant à faciliter la transmission des entreprises tant à titre gratuit qu'à titre onéreux.

Améliorer les règles de la donation-partage, du testament-partage, réduire les droits d'enregistrement, voilà des mesures positives que l'on ne peut qu'apprécier. Le Sénat souhaite que ce projet de loi vienne en discussion devant la Haute Assemblée au cours de cette session.

Préparer l'avenir, c'est également songer à l'échéance de 1992. Ce sera la fin des entraves douanières, fiscales, réglementaires, freinant la circulation des hommes, des capitaux, des produits.

Il faudra harmoniser les législations douanières, bancaires, monétaires - je suis peut-être très ambitieux, mais je pense à la généralisation de l'ECU - les législations fiscales, ne serait-ce qu'à travers la T.V.A., définir de nouvelles normes techniques pour affronter une concurrence acharnée dans les domaines industriel, commercial ou dans le domaine des services.

Nous apercevons quelques commencements de solutions : maîtrise relative de la hausse des prix, réduction des charges des entreprises, réduction de la T.V.A. sur certains produits, augmentation des investissements des entreprises, liberté des prix, liberté des changes.

Dans ce défi qu'est l'échéance de 1992, le commerce, l'artisanat et les services sont impliqués.

On doit constater que maintes mesures figurant dans votre budget, monsieur le ministre, que plusieurs articles de la loi de finances ont pour objet de préparer les hommes et d'adapter les entreprises à ce grand rendez-vous que la France ne peut manquer.

C'est notamment pour ces raisons et malgré quelques observations relatives à des insuffisances de crédits que la commission des affaires économiques et du Plan à une forte majorité a adopté le budget du commerce, de l'artisanat et des services pour l'exercice 1988. Je demande donc au Sénat de voter le projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

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

Groupe du rassemblement pour la République, 24 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 11 minutes ;

Groupe socialiste, 20 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 16 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, 10 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 5 minutes.

La parole est à M. Pintat.

M. Jean-François Pintat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, devant les faibles moyens financiers alloués à ce budget, à savoir 7 p. 100 des budgets civils, nous serions en droit de nous interroger sur la réelle portée de ses actions. Ce serait faire preuve de très peu de jugement, car les orientations définies pour le commerce et l'artisanat sont excellentes et déterminantes pour notre économie.

Le commerce et l'artisanat sont deux secteurs riches en créativité et en apport de valeur ajoutée, riches en possibilités de créations d'emplois et riches en potentiel de compétitivité à l'égard de nos partenaires.

Deux exemples justifient ce point de vue. Le premier nous vient des Etats-Unis, où la situation de l'emploi s'est nettement améliorée ces dernières années. Ainsi, 2 800 000 emplois ont été créés au cours des douze derniers mois dans ce pays et lui ont permis d'atteindre un taux de chômage de 6,7 p. 100 au début de 1987. A la base de ce redressement, se trouve le secteur des services et des P.M.I.-P.M.E., qui a enregistré 700 000 créations d'entreprises en 1986.

En France, cette évolution, bien que moins marquée, s'est fait aussi sentir avec plus de 20 000 entreprises artisanales supplémentaires en 1986 et des perspectives pour 1987 encore plus favorables.

L'excellente note de conjoncture de M. Blin, notre rapporteur général, fait remarquer : « Avec 54 900 créations de postes depuis le début de l'année, les services et le commerce demeurent les principaux moteurs du marché du travail. C'est ainsi qu'en dépit d'une réduction d'emplois dans le domaine des transports le tertiaire marchand occupe désormais 7 600 000 salariés - 1,6 p. 100 d'augmentation environ - soit 56,2 p. 100 de l'ensemble des effectifs des secteurs marchands non agricoles. »

Dès lors, n'y a-t-il pas contradiction à se trouver en présence d'un budget dont les mesures financières régressent ? Non ! Ce n'est pas le cas, d'une part, parce que plusieurs actions en faveur du commerce et de l'artisanat se retrouvent dans d'autres budgets de ce projet de loi de finances, d'autre part, parce que ce sont des secteurs qui veulent pouvoir agir librement et qui ne demandent pas d'être perpétuellement assistés.

Que désirent-ils ? Une enquête faite par le ministère du commerce, de l'artisanat et du tourisme auprès de 800 000 entreprises artisanales en 1985 a révélé leurs préoccupations : trop de charges, d'impôts et de cotisations, manque de coopération des banques, trop de règlements et de contraintes administratives.

Vous avez su, monsieur le ministre, à travers votre programme d'orientation pour l'artisanat, répondre à ces préoccupations dans la mesure où elles relevaient de la compétence des pouvoirs publics. Par l'excellente loi du 23 juillet 1987 notamment, vous avez pu rénover l'apprentissage et lui accorder, enfin, des moyens financiers supplémentaires permettant une meilleure formation des apprentis.

Par l'intermédiaire des prêts bonifiés, du livret d'épargne-entreprise et des accords avec la société française pour l'assurance du capital-risque, la Sofaris, et les banques, vous avez donné à ces entreprises les moyens de se développer, notamment pour l'exportation.

Enfin, diverses dispositions fiscales votées dans le précédent budget ou à l'étude dans l'actuel projet de loi de finances, sans oublier le projet de loi relatif à la transmission des entreprises, ont allégé les charges financières pesant sur ces sociétés.

On peut se demander si la disposition proposée par beaucoup de nos collègues, en particulier par notre rapporteur spécial de la commission des finances, M. Ballayer, d'exclure de la base de la taxe professionnelle le premier salarié embauché par un artisan ou un commerçant ne mériterait pas d'être prise en considération par le Gouvernement.

Vous avez défini, monsieur le ministre, trois priorités à ce budget : la formation, le soutien aux entreprises en zone sensible et la connaissance du secteur des services.

En matière de formation, 60 p. 100 des crédits affectés aux actions permettront le développement de l'apprentissage afin de préparer aux baccalauréats professionnels ou aux brevets de technicien supérieur.

Le deuxième volet de votre action, à savoir le soutien aux entreprises en zone sensible, est un domaine auquel je suis particulièrement attaché.

Il nous faut lutter contre la désertification qui menace plusieurs de nos régions et le rapport Guichard a soulevé beaucoup d'émotion dans les discussions qui se sont engagées au sein des régions, comme vous le savez, monsieur le ministre.

Un conseil national d'orientation et d'aménagement des structures artisanales, composé de représentants professionnels, d'élus locaux et d'un représentant de la D.A.T.A.R., étudiera les modalités d'intervention du F.A.S.A. pour soutenir le développement des activités artisanales, en particulier en milieu rural. Ainsi, 25 millions de francs seront alloués au financement des projets mis en œuvre. C'est un « plus » non négligeable, mais qui ne saurait résoudre tous les problèmes.

Vous nous avez annoncé, monsieur le ministre, un livre blanc d'ici à la fin de l'année, qui proposera des mesures tendant à développer les emplois dans l'artisanat de production.

J'espère que les décisions et les moyens financiers adéquats suivront rapidement la parution de ce livre.

Quant à l'indemnité de départ pour ceux qui n'ont pas trouvé de successeur, je me réjouis du relèvement du plafond de ressources à 81 000 francs pour un couple et à 45 500 francs pour un travailleur isolé. Là encore, vous avez su mettre en adéquation vos intentions et vos réalisations.

J'en viens, enfin, à la troisième priorité : les services.

Reconnaissant les difficultés que vous rencontrez à cerner ce secteur d'activité, vous avez décidé de créer une commission nationale des services, qui établira chaque année un rapport sur l'évolution de ce secteur.

Ce sera un rapport parmi tant d'autres, diront certains. Non ! La France est un pays qui dispose d'un certain nombre de ressources matérielles non négligeables, certes ; mais il est

bien évident que c'est dans son dynamisme et dans sa matière grise qu'elle puisera ses ressources. L'exemple du Japon totalement dépourvu de matières premières est saisissant. C'est dans le secteur des services que la France trouvera le meilleur emploi.

Déjà, dans certains domaines, nous avons des résultats remarquables, notamment en matière de services informatiques, dans le domaine du tourisme, où nous occupons le quatrième rang mondial derrière les Etats-Unis, l'Italie et l'Espagne. Il nous faut appuyer ce secteur d'activité, qui est créateur d'emplois et de richesses.

Votre budget tend, par ailleurs, à favoriser le développement de nos petites entreprises, vers le marché tant intérieur qu'extérieur. Ainsi, les crédits de bonification d'intérêt enregistré, compte tenu de la baisse des taux d'intérêt, une augmentation de 1,5 p. 100 pour une somme de 281 millions de francs.

A cela, il faut ajouter, je le rappelais précédemment, les mesures fiscales prévues dans la première partie de la loi de finances : réduction de l'impôt sur les sociétés, récupération de la T.V.A. sur le gazole et le téléphone, diminution de la surtaxe sur le fioul lourd, suppression de la taxe sur les frais généraux.

Il s'agit, là aussi, d'un enjeu important. On constate, en effet, l'émergence de P.M.I. et de P.M.E. de plus en plus performantes. Par leur capacité d'adaptation, elles ont su se placer sur des créneaux porteurs et c'est par elles que nous retrouvons l'équilibre de notre balance commerciale. L'exemple de l'Italie est dans ce domaine particulièrement saisissant. De nombreuses régions françaises sont vigilantes dans ce domaine et font un gros effort pour aider les P.M.E. et les P.M.I. à exporter par le biais de contrats entre l'Etat et la région.

Je voudrais aussi, puisque le temps qui m'est imparti me le permet, rappeler le rôle que les collectivités locales, en général, et les régions, plus particulièrement, peuvent jouer en faveur de la modernisation de l'artisanat.

A l'origine, en 1983, les 22 régions de France ont entamé une action en faveur de l'artisanat. Le rapport de notre collègue, M. Braconnier, publié cette année, note ainsi que, à l'occasion des contrats de plan Etat-régions, 17,3 p. 100 des actions de dépenses contractualisées ont été consacrées au secteur économique.

Les régions ont à leur disposition plusieurs systèmes d'aide : prime régionale à l'emploi et à la création d'entreprises, fonds régionaux d'aide au conseil sur des études ponctuelles, aide à l'implantation d'ateliers-relais.

Certaines régions ont pu entreprendre des actions spécifiques, telles que le financement de programmes de formation professionnelle pour artisans ou bien une aide à un programme d'investissement informatique des chambres de métiers ou de commerce. C'est le cas de l'Aquitaine, que je représente ici comme, d'ailleurs, mon collègue M. Brun.

Je ne reviendrai pas sur les réticences que peuvent avoir, à juste titre, certains gestionnaires de collectivités territoriales à engager des aides directes. Le manque d'information en est souvent la cause.

C'est un sujet qui a été largement débattu lors de l'examen du projet de loi relatif à l'amélioration de la décentralisation, mais je voulais cependant attirer l'attention sur cette possibilité d'action en faveur du commerce et de l'artisanat.

En 1985, le recensement des interventions économiques des communes, des départements et des régions à l'égard du commerce et de l'artisanat a représenté, en matière de développement économique, 37 p. 100 des aides directes et indirectes, hors garantie d'emploi, et, en matière d'aide aux entreprises en difficulté, près de 90 p. 100 de leur action. Cette action se conjuguant bien avec les opérations menées à l'échelon national, telles que le plan « emploi-jeunes » ou l'opération « point chances », qui a rencontré un vif succès.

D'autres sujets mériteraient un développement particulier. Je pense, notamment, aux problèmes de concurrence qui se posent et à l'application de la loi Royer, qui, selon toute vraisemblance, ne sera pas reconnue contraire aux dispositions du traité de Rome car elle n'affecte pas les relations intracommunautaires.

Il vous faut, il nous faut clairement définir les règles de la concurrence en France afin que le petit commerce et l'artisanat puissent profiter pleinement de la loi du marché, alors

que la libération des prix et l'allègement de leurs charges leur permettent déjà de se renforcer. Vous avez déjà pris des mesures en matière de « paracommercialisme ». Il faut poursuivre dans cette voie.

Par ailleurs, je souhaite que, sur le plan européen, s'engage une action commune en faveur du commerce en zones sensibles afin d'éviter la désertification d'une partie du territoire rural.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous féliciterai pour votre action en faveur du commerce et de l'artisanat. Vous êtes un ministre « bon technicien » qui a pu faire bon usage de la politique. Comprenant les problèmes de chacun, vous avez su joindre l'acte à la parole et d'autres actions sont encore en cours : simplifications administratives, transmission des entreprises et facilités d'accès des P.M.E. aux appels d'offres pour les marchés publics.

Le groupe de l'union des républicains et des indépendants votera donc ce bon budget - petit en moyens financiers mais ô combien porteur d'espérance ! - pour poursuivre le redressement d'un secteur clef de notre économie et de l'avenir de la France. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Jean Simonin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget du commerce et de l'artisanat est l'occasion pour moi d'insister, au nom du groupe du R.P.R., sur le rôle déterminant que jouent les métiers d'art dans la vie économique et culturelle de notre pays.

Ils contribuent depuis longtemps au rayonnement de la France à l'étranger, et je tiens à féliciter le Gouvernement, qui, cette année, leur accorde une attention toute particulière.

En effet, monsieur le ministre, aux côtés du ministre de la culture et de la communication, vous avez proposé un programme d'actions dont la mise en place a été décidée en conseil des ministres le 2 avril 1987. Votre ministère va consacrer à la politique de soutien aux métiers d'art - secteur qui emploie, rappelons-le, 30 000 personnes - 3 500 000 francs par an et nous nous en réjouissons.

Dans un premier temps, vous avez décidé de porter vos efforts sur trois types d'actions.

La première concerne la formation. Il est tout à fait indispensable d'accorder une priorité à la formation aux métiers d'art pour assurer l'avenir de ce secteur. A cet effet, monsieur le ministre, à l'appui de la réforme de l'apprentissage et de la création du diplôme des métiers d'art, vous avez prévu de réserver des fonds pour inciter, dans le cadre de la formation initiale, les maîtres d'apprentissage à former des apprentis et pour mettre au point, dans le cadre de la formation continue et en accord avec les organisations professionnelles concernées, des cycles de formation spécifiques.

Ces initiatives sont tout à fait louables car elles montrent votre souci de tenir compte des spécificités de la formation aux métiers d'art.

La deuxième action concerne le soutien au développement économique des entreprises.

Cette mise en œuvre par votre ministère nous paraît essentielle puisqu'elle vise à encourager les regroupements à l'exportation, à relancer le marché de l'objet-souvenir et à susciter la création de concours thématiques - tel « objet 2000 » - en s'appuyant sur la chambre syndicale des céramistes et ateliers d'art de France.

Enfin, monsieur le ministre, votre troisième action portera sur l'amélioration de la structuration des professions et de l'animation du secteur des métiers d'art, en utilisant les compétences des organisations professionnelles qui constituent un relais indispensable et en mettant à la disposition de ce secteur des assistants techniques de métiers spécialisés.

Ces trois axes prioritaires pour le développement des métiers d'art revêtent, à nos yeux, une grande importance. Mais nous souhaitons attirer aussi votre attention sur la nécessité d'encourager la véritable qualité, c'est-à-dire le métier d'art à proprement parler et pas seulement, même s'il est important, celui de l'« objet-souvenir ».

Dans cette optique, ne faudrait-il pas donner à la société d'encouragement aux métiers d'art les moyens d'aider et de valoriser cette politique ?

Monsieur le ministre, je sais que vous comprenez le sens de ces deux réflexions car, comme nous, vous êtes persuadé que les métiers d'art sont aussi un des visages de la « qualité France ».

Pour toutes les raisons que je viens d'exprimer le R.P.R. votera votre budget. (*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. Régnauld.

M. René Régnauld. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nul ne conteste au secteur de l'artisanat et du petit commerce son rôle déterminant dans le tissu économique rural. Il représente un gisement d'emplois reconnu et son évolution a des conséquences non négligeables sur l'aménagement du territoire, auquel il concourt tout particulièrement.

S'il répond à une fonction économique - telle est sa mission première - il satisfait aussi des besoins sociaux et culturels de notre collectivité ; il doit donc mériter de la solidarité nationale au travers du budget de l'Etat.

Tous les jours, nous voyons les zones rurales, ces zones sensibles, se dépeupler progressivement faute de commerces et de services de proximité. Chaque fois, ce sont les plus démunis - les familles, les personnes âgées dépourvues de moyens de locomotion - qui pâtissent de cette situation.

A ce titre, la politique des zones sensibles est une priorité nationale et les résultats des actions menées dans ce domaine sont encourageants - vous pouvez partager mon appréciation sur ce point, monsieur le ministre - comme l'atteste par exemple l'O.P.A.R.C.A.T. - opération programmée d'aménagement et de rénovation du commerce, de l'artisanat et du tourisme - montée en Centre-Bretagne.

Alors que ce type d'actions suscite de grands espoirs pour l'avenir, j'observe que les possibilités de votre ministère en ce domaine sont en diminution de 18 p. 100. Or nous savons tous ici que le libéralisme en zone rurale c'est le désert ; on ne peut donc qu'être fortement inquiet de cet abandon.

Inquiétude encore en ce qui concerne le projet de budgétisation de la taxe additionnelle au droit de bail qui alimentait le fonds d'intervention de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat ; l'A.N.A.H. L'abandon du système qui était applicable jusqu'ici sera particulièrement préjudiciable à l'activité des artisans du bâtiment en zones rurales. Ce sont, en effet, plus de 100 000 logements qui, chaque année, sont aidés par l'A.N.A.H. pour un volume de travaux non négligeable représentant environ 5 milliards de francs.

Cette mesure est concomitante à l'abandon par le Gouvernement de la politique pour la maîtrise de l'énergie. Cette politique a permis d'économiser chaque année 20 000 tonnes d'équivalent pétrole, elle permettrait encore d'économiser plusieurs dizaines de milliers de T.E.P. et, par là même, de réduire la ponction sur nos précieuses devises.

Face à ce démantèlement, vous avez récemment créé le fonds d'aménagement des structures artisanales, le F.A.S.A. Mais vous indiquiez qu'il serait doté de 20 millions de francs. La réalité est malheureusement « en retrait » puisque, pour 1988, ce fonds ne recevra que 3 millions de francs en crédits de paiement et 10 millions de francs en autorisations de programme, ce qui est au moins aussi inquiétant.

On peut dès lors se demander si la dotation du F.A.S.A. sera suffisante, y compris d'ailleurs avec les cofinancements attendus et les sommes provenant du fonds d'intervention d'aménagement du territoire, le F.I.A.T., et du fonds interministériel de développement et d'aménagement rural, le F.I.D.A.R.

On assiste actuellement à un ralentissement de la consommation des ménages et à une stagnation du pouvoir d'achat, ce qui ne manquera pas - car, même s'il y a quelques éclaircies, loin sont les garanties - d'entraîner des conséquences sur les activités des secteurs de l'artisanat comme du petit commerce et sur l'emploi.

La priorité dans ce domaine doit aller, plus que jamais, à toutes les formes d'incitation à la formation et à la modernisation. Former pour mieux gérer devrait être l'un des objectifs prioritaires de votre ministère.

Certes, le nombre de titulaires de C.A.P. augmente de 22 p. 100, mais, pour autant, 60 p. 100 des chefs d'entreprise artisanale n'ont pas de diplôme de formation professionnelle

et je ne puis m'empêcher, monsieur le rapporteur, de me rapprocher d'un propos que vous avez tenu ce matin et auquel je suis pour ma part très sensible, je veux parler du nombre important des immatriculations et des radiations, ainsi que de la rapidité avec laquelle les entreprises naissent et disparaissent, autrement dit, le rythme du *turn over*.

Cela me paraît particulièrement problématique eu égard non seulement au problème de la formation, mais aussi aux conditions d'immatriculation et à la relation entre la compétence, la qualité et l'immatriculation, c'est-à-dire le droit d'exercer. A être trop imprudent, on risque, à travers ce rapide *turn over*, de déstabiliser un secteur qui est en place et a fait la preuve de ses qualités.

Or, dans ce projet de budget, la formation et l'apprentissage sont, quoi qu'on en dise, insuffisamment traités.

Les crédits pour la formation professionnelle et le perfectionnement dans l'artisanat sont simplement reconduits en francs courants, alors que les 300 millions de francs que vous annonciez pour l'apprentissage ne figurent pas.

Il y a loin entre le programme ambitieux d'orientation et de développement de l'artisanat que vous annonciez en 1986 et les moyens réservés à la concrétisation de vos actions. Pourtant, le temps presse.

Ainsi, de 1981 à 1986, la dotation budgétaire pour l'artisanat avait augmenté de 93 p. 100, passant de 294 millions à 567 millions de francs. En revanche, de 1986 à 1988, cette même dotation est passée de 567 millions à 542 millions de francs, soit une diminution de 4,5 p. 100.

A l'évidence, votre projet de budget ne prend pas suffisamment en compte de façon concrète les spécificités des micro-entreprises. Il ne permet pas à l'artisanat d'occuper sa juste place dans l'économie et dans le dialogue social. Il ne permet pas de préparer les entreprises artisanales à l'échéance européenne - ô combien importante ! - de 1992.

Depuis votre arrivée, la politique du Gouvernement en matière d'artisanat est constituée, pour l'essentiel, d'effets d'annonces et d'insuffisantes inscriptions de crédits.

J'en ai déjà relevé un certain nombre et je poursuivrai en vous interrogeant sur la « réalité » des 10 milliards de francs de prêts spéciaux à l'artisanat, que vous aviez annoncés avec une certaine publicité, pour ne pas dire avec un souci certain de publicité.

L'examen montre que, pour 1988, le financement des prêts bonifiés passe de 365 millions à 336 millions de francs, c'est-à-dire qu'il ne sont même pas maintenus, qu'ils régressent. S'agissant des prêts conventionnés, ils relèvent des banques adjudicataires et leur volume est à leur entière discrétion.

Monsieur le ministre, ce projet de budget n'est pas en phase avec vos discours, encore moins avec les enjeux et les défis de l'avenir. A cela il faut faire attention.

Il convient, sans attendre, de mettre sur pied une politique concertée qui permettra à l'entreprise artisanale de jouer pleinement son rôle économique et social.

Trop souvent ces micro-entreprises subissent les mutations plus qu'elles ne les provoquent. Il faut engager un redéploiement de l'action en faveur de cette micro-entreprise, et ce en liaison notamment avec les régions par les contrats de plan Etat-région. A cet égard, le plan à venir sera très important ; son absence aurait des conséquences dramatiques. On ne peut, monsieur le ministre, mener une bonne politique sans un budget conséquent.

Pour terminer, j'aborderai deux thèmes particuliers auxquels je porte, comme le secteur tout entier, un grand intérêt. Il s'agit du travail au noir et des centres de gestion, notamment des centres agréés, habilités.

Le travail au noir demeure très important et représente une concurrence redoutable pour les entreprises artisanales. Des mesures ont été adoptées dans un passé récent par vos prédécesseurs et par vous-même ; elles avaient d'ailleurs été élaborées et voulues par les professionnels eux-mêmes. Je me souviens des échanges amicaux noués sur cette question entre M. Crépeau et les intéressés, dans mon département.

Force est de convenir que ces mesures sont insuffisantes. Il faut revenir dessus et compléter l'arsenal sans doute par des moyens préventifs, d'une part, par des mesures fiscales incitatives, d'autre part, notamment au bénéfice des donneurs d'ouvrage contractant avec des entreprises en situation régulière.

Le taux de la T.V.A. sur les services est trop élevé. La perspective de 1992 incite vivement, monsieur le ministre, à des réductions en faveur de ce secteur.

Je traiterai enfin des centres de gestion agréés et habilités. Quelque 90 centres sont maintenant opérationnels. Je me réjouis de l'heureux dénouement du projet pour mon département. L'I.G.A.M. 22 est en place depuis le 1^{er} janvier 1987, date où il a été porté sur les fonts baptismaux par la chambre de métiers de Dinan.

Monsieur le ministre, le secteur des métiers et du petit commerce peut et doit vivre. Son développement, sa modernisation sont le corollaire du développement local, dont les maires, notamment les maires ruraux, se veulent les ardents défenseurs.

Les centres de gestion dits « sauvages » ont - c'est le cas dans mon département - ardemment contribué à la sauvegarde de ce secteur d'activité en lui apprenant à se rassembler, à sortir du « chacun pour soi », à se former, à s'organiser et à se moderniser. Je suis frappé, par exemple, par le degré et le niveau de pénétration des techniques nouvelles, telle l'informatique. Il faut que les fonctions, les missions assurées par le centre de gestion continuent d'être encouragées et développées. L'attitude du Gouvernement à leur égard sera fondamentale.

L'agrément-habilitation dicté par l'objectif de la fiscalité - il relève donc plutôt du ministère de l'économie et des finances - par celui de la transparence et de la vérité des pièces destinées à l'administration ne doit en aucun cas remettre en cause, atténuer ou effacer les heureux effets premiers des centres de gestion. Etaient-ils « sauvages » ? Resteront-ils qualifiés ainsi ?

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, le groupe socialiste ne votera pas votre budget.

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

M. Louis Minetti. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits industriels pour le commerce, l'artisanat et les services sont en nette diminution. Vous présentez cette baisse, monsieur le ministre, comme un « réajustement technique » prétendument compensé par « des dispositions financières et fiscales essentielles »... Celles-ci ne sont rien d'autre que des cadeaux fiscaux intéressant bien peu les commerçants indépendants et la grande majorité des artisans de notre pays, qui restent, une fois de plus, en marge de vos dispositions.

Les engagements contenus dans la loi d'orientation de 1973, tout comme ceux qu'a pris le candidat socialiste à la présidence de la République en 1981, sont maintenus dans les tiroirs de l'oubli, malgré des démarches et propositions renouvelées des sénateurs et députés communistes.

Ainsi, s'agissant des dispositions sociales de votre projet de budget, on ne peut que constater, hélas une fois de plus, que les promesses et engagements pris ne sont pas tenus.

Cotisant pourtant à un taux de 11,5 p. 100 de leurs revenus pour l'assurance maladie-maternité, les artisans et les petits commerçants ne sont pas couverts pour des risques importants. Il en est de même pour le « petit risque ». L'invalidité, elle, n'est pas couverte par le versement d'une indemnité journalière.

Votre projet de budget confirme lui aussi que le Gouvernement a fait le choix de faire payer au maximum les plus démunis tout en intensifiant les cadeaux aux plus fortunés. Ainsi, vous avez relevé de 0,2 point le taux des cotisations aux appels d'octobre 1987, d'avril et d'octobre 1988, et augmenté de 0,4 point, du 1^{er} juillet 1987 au 30 juin 1988, les cotisations dues par les retraités, qu'ils soient salariés, petits commerçants ou artisans.

Poursuivant cette logique ségrégative, votre budget n'apporte pas un seul centime pour participer financièrement à la mise en place par les caisses de protection sociale des travailleurs indépendants d'une mensualisation des charges sociales, dont l'urgente nécessité est pourtant clamée haut et fort par les intéressés. Mais là non plus, vous ne les avez pas écoutés.

Pour ce qui concerne le régime des retraites, malgré un taux de cotisation versé équivalent à celui des salariés, les pensions perçues par l'immense majorité des ayants droit sont insignifiantes et permettent à peine de vivre.

S'agissant du statut des conjoints, créé en 1982, je rappelle notre proposition de réévaluer à 90 000 francs pour un couple le plafond des ressources ouvrant droit au bénéfice de l'indemnité de départ.

Plus que jamais, monsieur le ministre, les petits commerçants et artisans ont de quoi être insatisfaits : l'harmonisation des régimes sociaux prévue par la loi d'orientation de 1973 apparaît bien comme un « mirage ».

Hélas ! le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'argumenter les propositions sérieuses et novatrices que je tiens à formuler pour les artisans et petits commerçants. Cependant, je ne peux pas ne pas soulever le problème des conditions d'installation des artisans, qui ont besoin d'une amélioration impatiente.

Par exemple, pour ce qui concerne les droits de mutation payés par l'acheteur lors d'une transmission par vente, pourquoi, monsieur le ministre, rester sourd à notre proposition de les baisser au taux de 4,8 p. 100 ?

Pourquoi ne pas donner suite à cette proposition d'un alignement sur le taux pratiqué pour les cessions de parts de société, qui aurait l'immense avantage de mettre fin à un non-sens économique puisque son taux actuel pénalise les capacités d'investissements de l'acheteur créant une entreprise ?

Pourquoi également ne pas répondre aux exigences des artisans ? Ils réclament une plus grande qualification initiale des jeunes qui souhaitent s'installer, notamment par le développement de véritables stages de formation préalable à l'inscription au registre des métiers comme au registre du commerce. Votre réponse à leur demande, si l'on examine le montant des crédits affectés aux actions de formation, tombe comme un couperet !...

Monsieur le ministre, votre politique strictement tournée vers l'accumulation inouïe de profits, et qui vous conduira au marché unique de 1992, est mauvaise pour l'artisanat et le commerce indépendant, que vous sacrifiez sur l'autel du grand capital européen. Les sénateurs communistes voteront contre votre projet de budget.

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

M. Edouard Le Jeune. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les secteurs du commerce, de l'artisanat et des services constituent incontestablement un élément déterminant du tissu économique de notre pays et un gisement d'emplois reconnu mais parfois méconnu.

Sur le plan strictement juridique, on observe une progression de la proportion de S.A.R.L. ainsi que du nombre des femmes chefs d'entreprise. En revanche, les possibilités offertes par la législation, en ce qui concerne le statut du conjoint du chef d'entreprise, sont parfois méconnues. Aussi serait-il sans doute souhaitable qu'une vigoureuse action d'information puisse être entreprise dans ce sens.

La formation des chefs d'entreprise constitue un élément particulièrement important. A cet égard, on ne peut que se féliciter des dispositions mises en œuvre par le Gouvernement visant notamment à réformer la formation professionnelle, plus particulièrement le statut de l'apprentissage artisanal.

Il convient également de noter avec satisfaction l'évolution des immatriculations et des radiations d'entreprises artisanales ; en effet, de négatif de 1981 à 1985, le solde est redevenu positif en 1986 - plus de 20 000 inscriptions. Le nombre total d'entreprises artisanales inscrites au cours de cette année s'élèverait donc à 870 000.

Le rôle joué par l'artisanat dans le développement économique de notre pays est très important, notamment dans les zones rurales. Il n'est pas rare, en effet, que dans ces secteurs, celui-ci constitue l'une des rares activités salariées.

J'aurais souhaité développer longuement ce sujet mais mon collègue et ami M. Ballayer, rapporteur spécial, a formulé des suggestions pour mettre en œuvre des actions en faveur des artisans et des commerçants en zone rurale. Ces suggestions, je les fais miennes en espérant, monsieur le ministre, que vous y porterez la plus grande attention. A cet égard, je citerai l'O.P.A.R.C.A.T., centre-Bretagne, dont M. Régnault a parlé ; il s'agit d'une opération intéressante. Poursuivez, monsieur le ministre, ce genre d'action et continuez, comme vous le faites, à venir sur le terrain pour vous rendre compte.

M. Régnault a également évoqué le travail clandestin. Evidemment, lorsque l'on est parmi les derniers orateurs inscrits, il ne reste plus grand-chose à traiter. Je dirai néanmoins que la lutte doit être menée inlassablement par les pouvoirs publics, même si le travail clandestin est moins répandu en France que dans d'autres pays de la Communauté économique européenne. Il faut bien se rendre compte que l'une des toutes premières raisons de l'évolution inquiétante du travail clandestin au cours des années passées est l'aggravation du poids des charges fiscales et sociales pesant sur les entreprises artisanales.

Fort heureusement, grâce à la vigoureuse action menée par le Gouvernement et par vous-même, monsieur le ministre, de très nombreuses mesures d'allègement ont été prises. J'ose espérer que, de ce fait même, le travail clandestin diminuera au cours des prochaines années.

La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat prévoyait une égalité fiscale et sociale complète en faveur des artisans et des commerçants. Or, force est de reconnaître que, malgré toutes les améliorations qui ont été apportées au statut fiscal et social de l'entreprise, il demeure un certain nombre de zones d'ombre. Je veux parler, en particulier, du régime maladie des artisans, qui est le seul à ne pas avoir été harmonisé avec le régime général. De ce fait, les intéressés ne peuvent bénéficier d'indemnités journalières. Il serait particulièrement souhaitable que les cotisations volontaires couvrant ces prestations puissent être fiscalement déductibles.

Par ailleurs - il s'agit là d'un problème plus général - l'assiette des charges sociales pénalise les entreprises de main-d'œuvre. J'ose espérer qu'à la suite du très large débat engagé par le Gouvernement dans le cadre des états généraux de la sécurité sociale une solution pourra être trouvée à ce problème particulièrement important et irritant.

Avant d'aborder les questions sociales, je ne saurais passer sous silence le problème des cotisations et pensions de vieillesse, dossier à tiroir qui empoisonne le climat social du monde artisan et commerçant dans les départements du Finistère et du Morbihan depuis de très nombreuses années. Je vous avais signalé cet état de fait l'an dernier, lors de la discussion de votre budget. Les choses ont évolué et je vous en remercie. Des négociations sont, paraît-il, actuellement en cours entre votre ministère et le C.D.C.A. du Finistère pour trouver une solution équilibrée. L'homme de dialogue que vous êtes parviendra, j'en suis sûr, à débloquent la situation. (M. le ministre fait un geste d'acquiescement.) Mais c'est urgent, il y a déjà eu trop d'incidents.

J'observe, en outre, que le Gouvernement met en œuvre un ambitieux programme d'orientation en faveur de l'artisanat. On voit notamment sa traduction concrète dans la création d'un fonds d'aménagement des structures artisanales, le F.A.S.A., qui sera doté, en 1988, de 10 millions de francs d'autorisations de programme et dont les dotations devraient être complétées par des délégations de fonds en provenance du F.I.A.T. et du F.I.D.A.R.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, la formation des hommes devrait constituer l'une de nos préoccupations essentielles et, à cet égard, l'application de la réforme de l'apprentissage est vitale pour mettre en œuvre les contrats de qualité dans les centres de formation d'apprentis, les C.F.A., pour rénover l'apprentissage, augmenter le nombre d'apprentis et ouvrir de nouveaux niveaux pédagogiques dans ces centres.

Les activités commerciales, de leur côté, ne doivent pas être oubliées. Un certain nombre de mesures ont été prises par le Gouvernement. Elles vont tout à fait dans le sens de nos préoccupations, qu'il s'agisse de la baisse des impôts et des taxes corrélativement à une diminution des dépenses de l'Etat, de la déréglementation et du recul de l'Etat - alors que son intervention risquait d'entraver le développement de l'économie - de l'allègement des contraintes sociales pour favoriser le maintien et la création des emplois, de la libération des prix et des marges et du nouveau droit de concurrence.

Il convient tout d'abord d'observer que la liberté des prix ne s'est pas traduite par un regain d'inflation, et l'on peut estimer que les effets de la libération sont globalement positifs.

En ce qui concerne la réglementation de la concurrence - comme l'ont fait remarquer à juste titre un certain nombre de nos collègues - il convient de réglementer un certain nombre de pratiques, notamment celles qui sont discriminatoires,

ainsi que le barème des écarts sur les conditions d'achat, les comportements commerciaux de certains revendeurs, la revente à perte, l'ouverture du dimanche, les publicités comparatives, les soldes et le paracommercialisme.

Autre problème très ponctuel qui concerne le commerce : la nécessité de relever le plafond de 1 000 francs imposé par la loi du 22 octobre 1940 pour le paiement de toute transaction commerciale. Il est certain, en effet, que cette limite n'est plus adaptée aux circonstances actuelles et qu'elle mérite d'être réévaluée.

En règle plus générale, monsieur le ministre, tous nos efforts doivent tendre à soutenir et à promouvoir les activités commerciales, artisanales et les entreprises de services. Mais ces efforts seront vains tant que ceux qui exerceront la même activité ne seront pas scrupuleusement soumis aux mêmes droits et aux mêmes devoirs.

Avec vous et grâce à vous, le Gouvernement s'est engagé dans la bonne direction. Ce sont toutes les raisons pour lesquelles les artisans, les commerçants et les professionnels des services vous font confiance.

Dans ces conditions, le groupe de l'union centriste vous apportera son soutien et votera votre budget. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. Guy Besse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, étant donné la conjoncture actuelle, les perspectives sont plutôt ternes dans le secteur de l'habillement. L'absence de nouveaux débouchés et le manque de compétitivité d'une majorité d'entreprises sur des marchés devenus très concurrentiels entraînent un développement inquiétant de la sous-traitance à l'étranger, qui se traduit par une érosion sérieuse des effectifs.

Suite à mon intervention du 12 novembre dernier, je vous ai rappelé l'importance de l'industrie de l'habillement dans la région Centre, en particulier dans le département de l'Indre, que j'ai l'honneur de représenter ici-même.

Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord à vous remercier personnellement de la compréhension que vous avez bien voulu me témoigner lors de notre réunion au cours de laquelle nous avons recherché ensemble les différentes possibilités de relancer et de maintenir les ateliers de confection souvent situés en milieu rural, d'où la prépondérance de leur activité dans notre vie économique rurale.

Puisque le temps qui m'est imparti est assez bref, je souhaiterais, monsieur le ministre, connaître vos propres réflexions sur les solutions qui m'ont été fournies par le président de l'union des industries textiles françaises et qui préconisent, pour accélérer les investissements dont dépend la compétitivité des entreprises françaises, trois mesures essentielles, à savoir : l'abaissement à 3,5 p. 100 de la valeur ajoutée du seuil de plafonnement de la taxe professionnelle, l'institution de nouveaux régimes d'amortissement et la suppression progressive de la règle du décalage d'un mois en matière de T.V.A.

Une politique incitative de redressement de nos industries locales doit être mise en place rapidement. Je prendrai pour exemple les obstacles que les entreprises locales ont rencontrés lorsqu'elles ont voulu participer aux dossiers de candidatures concernant la construction de vingt-huit établissements pénitentiaires sur le territoire national pour un montant de 7,5 milliards de francs. Ce sont des chantiers importants qui leur ont échappé, car un laps de temps beaucoup trop court les a empêchées de déposer des avant-projets et des esquisses d'adaptation.

Les professionnels ne comprennent pas cette distorsion du discours politique qui affirme élargir la concurrence et promouvoir en même temps l'accès des P.M.E. aux marchés publics. C'est ce genre de pratiques qui aboutissent à constituer des privilèges et des monopoles de fait au profit de quelques grandes entreprises nationales. Cette politique conduit nos P.M.E. locales à périr par manque de travail ou à se perdre financièrement dans les traquenards de la sous-traitance.

Un autre sujet me tient particulièrement à cœur : celui de l'application de nouvelles mesures facilitant la transmission de nos fonds de commerce et de nos petites entreprises artisanales. Ce que l'on constate le plus souvent, c'est que la

succession des commerçants et des artisans en milieu rural n'est presque jamais assurée, soit parce que la personne exploitante possède son lieu de travail à l'intérieur de son domicile et, lorsqu'elle atteint la retraite, préfère abandonner son commerce et rester chez elle, soit parce que le repreneur se trouve face à un outil de travail qui n'est plus performant et que le fait d'engager des capitaux importants par le biais d'emprunts l'oblige souvent à renoncer à son projet économique.

Il serait souhaitable que le repreneur soit suivi dans ces démarches par un conseiller afin que l'on puisse mieux apprécier les risques encourus par le candidat. Cela pourrait se faire à l'occasion d'une démarche contractuelle que l'on étalerait par exemple sur trois ans. La réussite du jeune serait mieux garantie.

Monsieur le ministre, vous l'avez constaté, parallèlement à l'évolution démographique du milieu rural, on observe un déplacement des artisans ruraux vers les communes proches des villes. Je ne peux malheureusement qu'authentifier vos propos. On se dirige vers un processus de déshumanisation de nos collectivités locales. Il est donc important de revitaliser ce tissu économique commercial et artisanal afin d'éviter la désertification de nos zones rurales.

Vous avez consenti à faire paraître, d'ici à la fin de l'année, un livre blanc sur le développement rural. Je souhaite de tout cœur que cette documentation permette de remédier aux différentes fermetures d'écoles, de bureaux de poste et de perceptions qui se préparent pour 1988-1989.

Le projet de budget de votre ministère pour 1988 est apparemment en diminution, mais il permet un désendettement et un allègement de la pression fiscale ; cela représente une aide non négligeable pour les besoins du commerce et de l'artisanat.

Dans le même ordre de pensée, j'aimerais féliciter le Gouvernement, qui a, depuis dix-huit mois, donné une priorité aux entreprises par différentes aides financières, parce qu'elles créent des richesses et des emplois. Seulement, il serait souhaitable que les artisans et les commerçants ne soient pas trop délaissés et qu'une équité fiscale et sociale leur soit assujettie aussi.

Quant à la simplification administrative des charges des commerçants et artisans, elle est attendue avec une vive impatience, vous vous en doutez. C'est une vieille revendication qui, je l'espère, trouvera une issue heureuse. Le groupe de la gauche démocratique, dont je suis membre, a déposé une proposition de loi tendant à simplifier les déclarations relatives à diverses taxes que doivent souscrire artisans, commerçants et petites et moyennes entreprises. Nous espérons qu'elle aura un écho favorable auprès de votre ministère.

Vous nous avez annoncé que les vingt et une mesures préconisées par votre ministère, voilà un an, seront réalisées d'ici à la fin de l'année. Nous en attendons donc les effets bénéfiques le plus tôt possible.

Telles sont, monsieur le ministre, les principales observations qu'un ancien artisan et commerçant désirait formuler, car l'artisanat, les Français y croient.

Aussi, je soutiendrai toutes les initiatives qui tendront au développement d'un artisanat dynamique, ambitieux et énergique dans notre pays. Je place ma confiance en votre action...

M. René Ballayer, rapporteur spécial. Très bien !

M. Guy Besse. ... et je vous assure de mon loyal soutien dans le pari que vous avez engagé.

En conséquence, monsieur le ministre, comme de nombreux collègues de mon groupe, je voterai votre projet de budget. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique, ainsi que sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

M. René Ballayer, rapporteur spécial. Très bien !

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

M. Jacques Habert. C'est en tant que président du groupe d'études sénatorial de l'aménagement rural, le G.E.S.A.R., que notre excellent collègue M. Jacques Boyer-Andrivet souhaitait intervenir dans ce débat. Mais, empêché d'être présent dans l'hémicycle en cet instant, il m'a chargé

de le remplacer et tout d'abord de vous dire, monsieur le ministre, combien les membres de son groupe ont apprécié votre initiative de Blanzac visant à faire le point sur le rôle du commerce et de l'artisanat dans les zones rurales.

Cette heureuse initiative vient d'ailleurs de trouver un prolongement significatif dans la campagne d'information menée actuellement par la confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment, la C.A.P.E.B.

L'artisanat rural connaît une forte progression, le nombre d'actifs ayant augmenté de l'ordre de 15 p. 100 depuis dix ans. Cependant, les secteurs créateurs d'emplois sont localisés dans la périphérie des centres urbains. Des initiatives pour les étendre aux communes plus décentrées apparaissent nécessaires.

Au sein de ce mouvement de développement des petites entreprises, l'artisanat du bâtiment se trouve être la première force économique en milieu rural. Les entreprises du bâtiment et des travaux publics représentent en effet, en 1986, près de 46,5 p. 100 des entreprises rurales.

La création d'un surcroît d'activité économique par l'artisanat du bâtiment, en conférant à ce secteur un rôle moteur dans le développement économique des régions sensibles, serait une politique économique réaliste.

La recherche de synergie avec les autres secteurs d'activité en milieu rural - agriculture, tourisme, commerce - permettrait de tenir compte de la forte interdépendance de l'artisanat et des autres secteurs d'activité en milieu rural. Une concertation devrait naturellement s'établir avec les collectivités locales, qui comptent - il faut le rappeler - 1 700 maires et 27 000 adjoints aux maires et conseillers municipaux qui sont des artisans. Ces chiffres sont trop souvent oubliés.

Pour développer ce secteur, il nous semble important à la fois de rechercher les modes de coopération intercommunale les plus appropriés et d'accepter, lorsque cela est possible, les surcroûts des missions de type M1 - descriptif, quantitatif, coordination des travaux à réaliser - afin de maintenir l'artisanat local face aux grands groupes du bâtiment et des travaux publics.

D'une manière générale, M. Boyer-Andrivet et ses collègues du G.E.S.A.R. partagent entièrement les conclusions présentées par notre rapporteur Raymond Brun dans son chapitre sur les zones fragiles. Nous devons absolument poursuivre une action dynamique en faveur d'une desserte commerciale de proximité, développer l'assistance technique au commerce rural et relancer une politique plus ambitieuse d'actions collectives d'animation et de modernisation.

L'artisanat joue un rôle important en milieu rural, car il contribue directement au maintien d'un niveau de services indispensables.

Le comité interministériel de développement et d'aménagement rural, le C.I.D.A.R., a d'ailleurs inscrit la création et la reprise d'activités artisanales dans les priorités de la politique à mener. Il convient donc de poursuivre les actions déjà engagées : opérations « chefs-lieux vivants », contrats locaux installation-reprise, les C.L.I.R., et contrats d'installation et de formation artisanale, les C.I.F.A., en montagne et en zone rurale.

En conclusion, M. Boyer-Andrivet souhaite que le conseil national d'orientation de l'aménagement des structures artisanales, créé par le décret du 7 septembre 1987 auprès du ministre chargé de l'artisanat, se consacre rapidement au problème prioritaire de l'artisanat en milieu rural. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer votre volonté en ce sens ?

Il faut cependant regretter la diminution des crédits affectés aux aides à l'artisanat dans les zones sensibles : ceux-ci passent de 28,6 millions de francs en 1987 à 23,5 millions de francs dans le projet de loi de finances pour 1988. Certes, ces sommes peuvent être mieux employées qu'elles ne l'ont été l'an passé. Mais, alors que le Gouvernement semble maintenant considérer l'aménagement rural comme une priorité, toute diminution de crédit doit être regrettée.

Nous attendons beaucoup de vous, monsieur le ministre, vous qui êtes l'élu d'un département à dominante rurale et qui connaissez parfaitement la manière de gérer des entreprises performantes. Nous attendons de vous l'engagement ferme de consacrer une large partie de vos efforts au maintien du tissu économique en zone rurale.

Nous savons que l'inventeur des « entreprises à la campagne » répondra à cet appel : allez de l'avant, monsieur le ministre, et nous vous soutiendrons résolument. L'adoption de votre budget sera d'ailleurs la preuve de notre soutien, parce que nous avons confiance dans votre volonté, mieux même, dans votre opiniâtreté. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. Georges Chavanes, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Georges Chavanes, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je remercie tous les intervenants pour les excellents exposés qu'ils ont présentés à cette tribune. J'ai apprécié les nombreuses questions qui m'ont été posées et je vais essayer d'y répondre.

Permettez-moi tout d'abord de saluer M. René Ballayer, qui est depuis déjà quelques années le rapporteur spécial du budget de mon ministère et avec qui nous entretenons des relations très fréquentes pour justement bien l'informer, et par là même votre Haute Assemblée, de nos orientations, s'agissant notamment de ce budget.

S'agissant de l'artisanat, vous avez posé un vrai problème. Le solde des créations est positif, ce qui est une bonne chose. Les nombreuses radiations sont en effet inférieures aux créations. Je retiens votre intéressante suggestion, consistant à engager une étude afin d'examiner les motifs des disparitions un peu trop nombreuses de ces entreprises artisanales, heureusement très largement compensées par des créations encore plus nombreuses. En 1987, le solde sera positif de quelque 20 000 entreprises.

S'agissant du commerce, vous avez insisté sur la nécessité pour les consommateurs d'avoir le meilleur service pour le meilleur prix. Comme nombre de vos collègues, vous avez notamment traité du commerce et de l'artisanat en milieu rural - j'ai d'ailleurs apprécié les propos que vous avez tenus à ce sujet - et présenté trois propositions.

Tout d'abord, vous souhaitez que soit améliorée la capacité d'amortissement des entreprises en en modifiant dans certains cas les règles. Je vous rappelle que M. le ministre d'Etat est saisi d'un rapport sur ce sujet. Sans doute le Gouvernement prendra-t-il, dans les mois qui viennent, des dispositions ayant pour objet de modifier certaines des règles de l'amortissement.

Vous proposez ensuite la récupération de la T.V.A. trente jours avant. Il s'agit là d'un problème délicat car cette mesure serait d'un coût budgétaire de quelque 70 milliards de francs contre un rapport pour l'entreprise de 10 p. 100, soit environ 7 milliards de francs. Aussi le Gouvernement n'envisage-t-il pas de donner une suite à cette demande ; il fait cependant largement aussi bien en décidant la récupération de la T.V.A. sur le téléphone à partir du 1^{er} novembre. En année pleine, cela représentera 7 milliards de francs en faveur des entreprises, somme égale à ce qu'aurait rapporté la mesure que vous souhaitez.

S'agissant enfin de la taxe professionnelle, chacun sait ici le travail remarquable que vous avez accompli et dont les conclusions seront remises au Gouvernement dans les jours prochains. Les entreprises en attendent beaucoup. Nous souhaitons que ce rapport permette au Gouvernement d'arrêter un certain nombre de dispositions qui, comme vous l'avez indiqué, sont urgentes, car cette taxe professionnelle occasionne trop souvent à nombre d'entreprises, notamment celles de main-d'œuvre, de grandes difficultés. Je souscris donc à toutes les propositions qui figurent dans ce rapport. J'essaierai, pour ma part, de tout mettre en œuvre pour en faciliter l'adoption.

Vous avez également insisté sur la priorité à accorder au secteur rural. A la fin de votre rapport, vous faites deux observations.

D'une part, vous constatez que la répartition des crédits entre les titres IV et VI n'est pas très claire. Ces modifications, en fait, ont été introduites à la demande des régions dans le cadre des contrats de plan Etat-région.

D'autre part, s'agissant du retard constaté dans la consommation des crédits, j'apaiserais vos inquiétudes. Ces retards résultent de deux séries de facteurs : l'existence d'autorisations de programme pour les primes artisanales qui sont

devenues sans objet depuis la suppression de cette procédure en 1984 - leur montant viendra d'ailleurs majorer la ligne des crédits du F.A.S.A. dont la création est demandée dans la loi de finances : tous les crédits de ce reliquat seront affectés à ce fonds - et, seconde raison, le décalage dans la mise en place des contrats de plan Etat-région depuis 1984. L'année 1988, cependant, devrait nous permettre de normaliser cette situation, comme vous le souhaitez à juste titre.

Je remercie le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, M. Raymond Brun, pour la qualité de son intervention. Il a souhaité une baisse des taux d'intérêt que tout le monde, effectivement, appelle de ses vœux. La question est délicate, car il y va de la défense de notre monnaie. Un des moyens de réduire ces taux, c'est le cautionnement mutuel, comme vous l'avez dit, et le Gouvernement y est très favorable.

Vous avez également évoqué le problème des formalités administratives qui gêne beaucoup les entreprises. Comme je l'ai indiqué, mon collègue Camille Cabana proposera des modifications importantes qui simplifieront la vie des entreprises.

Enfin, vous avez longuement parlé du développement de l'emploi dans le secteur tertiaire, notamment le secteur des services. Vous avez bien fait, car ce secteur, en effet, va connaître un développement rapide dans les années à venir. Vous soulignez cependant le risque d'une concurrence déloyale de la part de certains « paracommercialismes » ou d'associations intermédiaires. Je rappelle que ces dernières ne peuvent développer leur activité que dans les secteurs qui ne sont pas en concurrence avec l'artisanat.

Par ailleurs, répondant à votre dernière question sur la transmission des entreprises, je répète que le Sénat, le 16 décembre prochain, aura à débattre de ce projet de loi. En effet, les entreprises, notamment en milieu rural, ont un besoin urgent de bénéficier des aménagements importants qui sont prévus par ce texte.

Monsieur Pintat, je vous remercie de votre intervention. Vous avez eu raison de souligner que les entreprises avaient besoin de voir leurs charges réduites - c'est notre politique - et d'ajouter que l'on ne pouvait pas mesurer l'efficacité d'une politique en faveur des entreprises simplement au vu du budget.

Ce projet de budget, qui est modeste puisqu'il n'est que de 600 millions de francs, ne représente en fait qu'une très faible part de l'action que le Gouvernement a engagée en faveur des entreprises. Ce sont en effet plusieurs dizaines de milliards de francs - 52 ou 53 milliards de francs - qui y sont consacrés, notamment par un aménagement de la fiscalité en leur faveur. Je ne fais que rappeler la réduction de l'impôt sur les sociétés. Pour les quelque deux millions d'entreprises artisanales et commerciales, ces aménagements fiscaux s'élèvent sans doute à plus de 10 milliards de francs, soit près de vingt fois le budget dont j'ai la charge.

Vous avez insisté sur la lutte contre la désertification. Vous savez que je partage votre point de vue quant à la nécessité de développer le commerce dans les zones sensibles, c'est-à-dire dans les villages qui ont perdu leur dernier commerce, et de participer au financement des « multiples » ruraux qui sont, en effet, des commerces nécessaires partout où il reste encore une population suffisante. Je vous remercie, bien sûr, de la décision que vous avez prise de voter ce projet de budget et je l'apprécie.

Monsieur Simonin, vous avez évoqué en particulier le secteur des métiers d'art en insistant sur le fait qu'ils représentent un secteur important d'activité : trente mille personnes y travaillent. Je rappelle que ce secteur est exportateur : 20 milliards de francs environ en 1987, soit une progression par rapport à l'année dernière. Nous faisons beaucoup d'efforts pour favoriser le développement des exportations en ce domaine en participant à des foires, voire parfois par des créations plus spécifiques à l'étranger. Nous attachons énormément d'importance à ce secteur qui recèle une potentialité importante de développement et de créations d'emplois, dans des domaines très passionnants à tous égards où, vraiment, nombre de jeunes sont heureux de s'engager. Je vous remercie beaucoup de l'avoir souligné.

M. Jacques Habert. Très bien, c'est très important !

M. Georges Chavanes, ministre délégué. J'ai décidé, en ce qui concerne mon ministère qui est un monument historique, situé rue de Lille, d'affecter une part des crédits à un plan de

travaux de remise en état pour la réalisation duquel je ferai appel à des artisans d'art. Une première tranche de 400 000 francs leur sera réservée au 1^{er} janvier 1988.

M. Régnauld commet une erreur d'analyse en prétendant que la désertification de nos zones rurales résulte de la disparition du commerce. Pas du tout, c'est parce qu'il y a dépeuplement que le commerce disparaît ; c'est donc l'inverse. C'est un point que je tenais à souligner.

M. Régnauld a évidemment reproché à ce budget de manquer d'ambition. Le budget du commerce et de l'artisanat est modeste par tradition. Il en était déjà ainsi à l'époque où les amis de M. Régnauld étaient au Gouvernement. Il n'y a donc pas, dans ce domaine-là, de changement essentiel.

Ce qui est essentiel en revanche, c'est que nous avons, depuis vingt mois, fondamentalement changé de politique et décidé de modifier complètement la fiscalité des entreprises, permettant ainsi à toutes ces entreprises, à côté de la liberté des prix, bien sûr, de réaliser des économies importantes et d'améliorer leur situation.

J'en veux d'ailleurs pour preuve que, grâce à ces mesures, les entreprises artisanales connaissent un développement important. Le nombre de créations - je l'ai rappelé tout à l'heure - est très supérieur au nombre de radiations, ce qui apporte à l'évidence la preuve que cette politique est bonne, qu'elle représente une innovation très importante par rapport à ce qui se faisait ces dernières années. Je peux dire ici, aujourd'hui, que nombre de petits chefs d'entreprise ont repris espoir grâce à elle.

M. Régnauld dit : « former pour mieux gérer ». C'est, bien sûr, notre priorité. Sur ce point, nous sommes d'accord avec lui.

Il souhaite que nous fassions le maximum d'effort pour réduire le travail au noir. C'est, bien sûr, également notre conviction.

En ce qui concerne le F.A.S.A., M. Régnauld commet également une erreur. En effet, il s'élèvera, tout compris, à environ 25 milliards de francs l'année prochaine. Ainsi pourront être résorbés - comme je l'indiquais voilà un instant à M. le rapporteur - les crédits non consommés prévus avant 1983 pour l'octroi de primes à la création artisanale. Ils seront rajoutés à la dotation du F.A.S.A., ce qui le portera donc à 25 millions de francs.

M. Régnauld commet encore une erreur quand il dit que les crédits consacrés à l'artisanat en zone sensible diminuent de 18 p. 100. Il pêche par omission, car il oublie de noter qu'une ligne nouvelle apparaît et qu'elle est affectée à cette mission ; les 10 millions de francs nécessaires sont justement consacrés au F.A.S.A. Ainsi, au lieu d'une diminution, il s'agit d'une progression de 19 p. 100 de l'action en faveur de l'artisanat en zone sensible.

Monsieur Minetti, vous avez évidemment indiqué que vous ne voteriez pas ce projet de budget. Je n'en suis pas étonné. Toutefois, vous aussi commettez l'erreur majeure de ne pas voir que la politique du Gouvernement forme un tout et qu'à côté de ce budget qui est en effet modeste - comme il l'est traditionnellement depuis toujours, même à l'époque où vos amis participaient au gouvernement de la France - nous avons, comme je l'indiquais tout à l'heure, pris tellement de dispositions en faveur des petites entreprises que ces mesures représentent, à elles seules, plus de vingt fois mon budget. Cela constitue évidemment, pour la première fois, une action en faveur du développement des petites entreprises tout à fait exceptionnelle.

Contrairement à ce que vous indiquez, le Gouvernement n'a pas du tout la volonté de favoriser uniquement les grandes entreprises et celles qui sont cotées en bourse mais, au contraire, d'aider les entreprises dans leur ensemble, étant entendu que le Gouvernement sait très bien que l'emploi proviendra en grande partie des petites entreprises et que c'est donc elles qu'il faut encourager. C'est ce que nous avons fait.

Dans le projet de loi que je défendrai devant la Haute Assemblée le 16 décembre prochain, vous constaterez que les droits de mutation seront réduits dans le sens que vous le souhaitez, précisément en faveur des petites entreprises. En effet, l'abattement de 100 000 francs sera réservé aux entreprises dont le fonds de commerce a une valeur de 200 000 francs ou moins. Cette modification des droits de mutation concernera donc essentiellement la transmission des petites entreprises, notamment en milieu rural. Je confirme

que notre politique vise délibérément à soutenir les petites entreprises en zone rurale. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

M. Emmanuel Hamel. Nous verrons comment voteront les communistes le 16 décembre. Ce sera amusant !

M. Georges Chavanes, ministre délégué. Monsieur Edouard Le Jeune, vous avez fait un exposé très complet et très intéressant relatif à l'O.P.A.R.C.A.T. en Bretagne. J'ai eu l'occasion de la visiter et de voir combien elle était appréciée. Elle représente un investissement important auquel sont associés les régions, les départements et les communes concernées. Nous en suivons de très près le fonctionnement pour pouvoir éventuellement en réaliser d'autres dans d'autres régions de France.

S'agissant de la lutte contre le travail clandestin, vous avez souligné l'action engagée par le Gouvernement dans ce domaine.

Vous avez parlé de la loi Royer et aussi de la déductibilité des cotisations volontaires pour le financement de l'indemnité journalière.

Cette question est actuellement à l'étude. Mon collègue M. Adrien Zeller y réfléchit. Compte tenu des problèmes posés par la sécurité sociale, vous admettez que ce n'est pas ici, aujourd'hui, que je pourrais vous donner une réponse définitive sur ce sujet.

Vous avez également abordé la question très importante du recouvrement des cotisations vieillesse en Bretagne. Je vous répondrai avec précision.

En effet, la loi du 3 juillet 1972, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1973, a substitué au régime des cotisations par points un régime de retraite pour les commerçants et artisans aligné sur celui du régime général de sécurité sociale. A l'heure actuelle, les commerçants et artisans sont assujettis à une cotisation vieillesse égale à 13,90 p. 100 du plafond de la sécurité sociale, à une cotisation invalidité-décès de 1,45 p. 100 et à une cotisation vieillesse pour les seuls artisans de 4,5 p. 100 dans la limite de trois fois le plafond de la sécurité sociale.

A la suite de cette réforme, un mouvement de contestation est né en Bretagne avec la constitution du comité de défense des commerçants et artisans, le C.D.C.A., dont les revendications étaient les suivantes : retour à un régime de retraite facultatif ; à défaut, remise en cause de l'assiette des cotisations vieillesse dans le cadre du régime obligatoire établi sur un salaire fiscal qui correspond au bénéfice déclaré moins les investissements.

Devant l'échec de ses revendications, le C.D.C.A. a lancé un mouvement de grève des cotisations vieillesse, non levé depuis, et a mené des actions violentes pour faire obstacle aux saisies diligentées par les caisses de retraite.

Plusieurs tentatives de compromis ont échoué - elles durent depuis plusieurs années - et, depuis que je suis arrivé au ministère, je m'efforce de tout mettre en œuvre pour régler ce problème, ce pour des raisons humaines tout d'abord, car on ne peut pas laisser 10 000 artisans et commerçants sans couverture.

Sous mon égide, les points de vue du C.D.C.A. et des caisses de retraite se sont rapprochés. Le C.D.C.A. renonce aujourd'hui à remettre en cause l'assiette des cotisations vieillesse et est prêt à reprendre le versement des cotisations calculées selon le mode légal. De son côté, la C.A.N.C.A.V.A., l'organisme de retraite des artisans, est prête à se montrer compréhensive sur le recouvrement des majorations et des pénalités de retard.

Seuls demeurent en litige les points suivants : le C.D.C.A. demande que les artisans et commerçants qui désirent entrer dans le régime obligatoire puissent choisir les années qu'ils souhaitent rembourser, quitte à perdre tout droit correspondant ; la C.A.N.C.A.V.A. estime que la rentrée dans le régime obligatoire impose l'engagement de s'acquitter de la totalité des arriérés. Ce point seul demeure en suspens et je mets tout en œuvre pour trouver une solution. Les discussions se poursuivent et j'ai, avec mon collègue M. Adrien Zeller, la ferme volonté d'aboutir.

Monsieur Besse, je comprends votre inquiétude. Vous avez abordé un sujet très difficile, qui concerne les entreprises du secteur de l'habillement, notamment celles qui sont situées dans votre département de l'Indre.

Je vous ai reçu et nous en avons parlé longuement. Je vous ai donné le nom et l'adresse d'un spécialiste avec lequel j'ai eu l'occasion de m'entretenir depuis. Il m'a confirmé qu'il était prêt à engager auprès de la Communauté économique européenne une action *antidumping* qui semble, en effet, se justifier. Il a rencontré M. Jacques Prévot, qui fait partie du groupement professionnel de l'habillement, et a examiné avec lui un document de travail important sur ce sujet essentiel qui représente pour vous - je le comprends - un enjeu important, compte tenu du fait que de nombreuses petites entreprises de ce secteur existent dans votre département.

Il ne faut surtout pas jeter le manche après la cognée : des dispositions pourront être prises. Je pense que vos entreprises ont une capacité d'adaptation très forte et qu'elles peuvent produire des vêtements d'excellente qualité et des modèles nouveaux. Elles ont aussi la possibilité - elles le démontrent - de travailler avec des frais généraux relativement faibles.

Ma conviction est qu'elles ont un rôle à jouer. A côté des mesures prises par Bruxelles, nous cherchons à voir comment, par le biais de la taxe professionnelle - la mission de M. Ballayer allait dans ce sens - d'une incitation à investir et d'autres mesures encore, nous pouvons renforcer ce tissu de petites et moyennes entreprises. Je rappelle que l'une des préoccupations permanentes de mon ministère est de les soutenir. J'aurai certainement l'occasion de vous revoir d'ici à la fin de l'année pour ne pas laisser cette affaire en l'état et voir comment agir avec encore plus d'efficacité.

Vous m'avez parlé également des transmissions d'entreprises et du livre blanc du développement rural. Je souscris à ce que vous avez dit.

Par ailleurs, aujourd'hui même, j'ai l'occasion de participer avec M. Alain Juppé à une conférence de presse portant sur la façon de favoriser l'accès au marché public des petites entreprises, par des regroupements, mais aussi grâce à un certain nombre de dispositions, notamment la lettre de change relevée. Je n'insiste pas, car nous aurons l'occasion d'en reparler longuement. Notre ambition est de tout mettre en œuvre, à travers le P.O.A., par des simplifications administratives et toutes les mesures que j'ai indiquées, pour favoriser le développement de ces petites entreprises.

Enfin, je salue votre exposé, monsieur Habert, qui est excellent. Vous soulignez que le développement des zones rurales est très important. Je souscris totalement à cette opinion d'autant plus que, au fur et à mesure que les emplois diminuent dans l'agriculture, nous sommes dans l'obligation de rechercher, par un développement de l'emploi dans l'artisanat de production, le moyen de maintenir les populations rurales en nombre suffisant pour précisément permettre au commerce et à l'artisanat de vivre.

Vous m'avez demandé ce que ferait le Conseil national de l'orientation des structures artisanales. Evidemment, la priorité qui sera prise en compte par ce Conseil national sera le développement de l'artisanat rural. Tout cela s'inscrit dans la logique absolue du Gouvernement, qui veut tout mettre en œuvre pour venir en soutien aux entreprises situées dans les zones rurales. Pour nous, ce n'est pas du tout un changement ; c'est notre politique, car nous pensons que ce sont elles qui ont le plus besoin de l'attention des pouvoirs publics, en liaison avec les collectivités locales, communes, départements et régions.

Je vous remercie, en tout cas, de bien vouloir voter ce budget. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'économie, des finances et de la privatisation : III. - Commerce et artisanat et figurant aux états B et C ainsi que l'article 67.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III, plus 2 664 051 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV, plus 14 883 870 francs. » - (*Adopté.*)

ÉTAT C

M. le président. « Titre VI. - Autorisations de programme, 66 050 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 31 300 000 francs. » - (*Adopté.*)

III. - COMMERCE ET ARTISANAT

Article 67

M. le président. « Art. 67. - Le maximum du droit de la taxe pour frais de chambres de métiers prévu à l'article 1601 du code général des impôts est fixé à 425 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 67.

(*L'article 67 est adopté.*)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les crédits du ministère chargé du commerce, de l'artisanat et des services.

J'aimerais, mes chers collègues, vous faire part du déroulement de la suite de nos travaux.

Un accord étant intervenu entre la commission des finances et le Gouvernement, l'examen des crédits relatifs au ministère des départements et territoires d'outre-mer viendra en discussion, en séance de nuit, à vingt-deux heures, alors que, cet après-midi, le Sénat examinera les crédits relatifs à l'aviation civile, à la météorologie et à la navigation aérienne.

Je vous propose donc de renvoyer la suite de nos travaux à seize heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures dix, est reprise à seize heures dix, sous la présidence de M. Alain Poher.*)

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances.

Équipement, logement, aménagement du territoire et transports

IV. - TRANSPORTS (*suite*)

1. - Aviation civile et 3. - Météorologie

Budget annexe de la navigation aérienne

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. - IV. Transports (*suite*): 1. - Aviation civile, 3. - Météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je ne reviendrai pas sur les grandes masses ni sur l'évolution du budget de l'aviation civile et de la météorologie nationale par rapport au budget de 1987, car vos rapporteurs - je tiens d'ailleurs à les remercier pour leur présentation et leurs réflexions - l'ont fait amplement dans leurs rapports écrits.

Je rappellerai simplement que ce budget pour 1988 a été conçu en stricte concordance avec les orientations gouvernementales de limitation des dépenses de fonctionnement.

Globalement, le budget de l'aviation civile et de la météorologie nationale est en légère augmentation avec, en particulier, un fort accroissement des autorisations de programme affectées à la construction aéronautique civile.

Cet effort réalisé en matière d'investissements traduit ainsi une politique dont les premiers résultats montrent qu'elle constitue la voie de l'avenir. Celle-ci repose sur trois volets : tout d'abord, la poursuite de ce qui a été fait depuis vingt mois pour améliorer le fonctionnement des services et la qualité de leurs prestations ; par ailleurs, le lancement de grands programmes aéronautiques, qui contribueront à conforter la place de la France en matière d'aéronautique civile dans le monde ; enfin, la préparation du marché unique européen prévu pour 1992.

La poursuite des actions engagées pour améliorer le fonctionnement des services et la qualité de leurs prestations constitue le premier volet de cette politique.

Elle permettra notamment d'atteindre trois objectifs.

En premier lieu, les moyens affectés à la météorologie nationale lui donneront la possibilité de continuer sa modernisation, dont une mission d'évaluation conduite l'an dernier a confirmé la nécessité.

En deuxième lieu, l'installation des services d'études et de recherches et de l'essentiel des services centraux d'exploitation de la météorologie à Toulouse, qui démarrera dès l'an prochain sur la base du volontariat des personnels, permettra de regrouper ses moyens aujourd'hui dispersés et ainsi de mieux en tirer parti.

En troisième lieu, le budget annexe de la navigation aérienne, qui a atteint son rythme de croisière, vivra, pour la première année, de ses propres ressources. Ainsi, le total des redevances acquittées sera suffisant pour financer l'ensemble des charges qui lui sont imputées, en rendant inutile un recours au budget général. Il importera donc, désormais, de mieux veiller à associer les utilisateurs, qui sont aussi les payeurs, c'est-à-dire les compagnies aériennes. Tel est l'objectif assigné à la commission consultative de gestion de ces fonds, que j'ai installée le mois dernier.

Enfin, l'action engagée en faveur de la sûreté et de la sécurité sera poursuivie, notamment dans deux domaines.

D'une part, la taxe de sûreté perçue en 1987 pour améliorer les équipements de sécurité des aéroports le sera à nouveau en 1988, ainsi que vous l'avez décidé, permettant ainsi d'achever le programme d'investissement prévu sur ces deux années.

D'autre part, les mois de cet été ayant été particulièrement meurtriers pour l'aviation légère, un ensemble de propositions de toutes natures concernant, en particulier, la formation et l'information des pilotes sera présenté prochainement à la profession.

S'agissant de l'aviation légère, je voudrais indiquer une précision sur le soutien apporté au développement du sport aérien : s'il est vrai que les crédits inscrits au budget des transports, en 1988, sont en légère diminution, il ne faut pas oublier de prendre en compte les subventions versées par le secrétariat d'Etat, chargé de la jeunesse et des sports. De même, il faut considérer le soutien de l'Etat au développement et à l'industrialisation de certains matériels. Au total, l'aide reçue par tout adepte d'un sport aérien est de loin plus élevée que celle qui est versée à chaque pratiquant d'un autre sport.

D'un façon générale, le contexte dans lequel évolue le secteur aérien est marqué par la situation globalement satisfaisante des entreprises.

Les performances réalisées par les compagnies aériennes se traduisent par des résultats d'exploitation positifs, qui confortent leur assise financière, même si la concurrence accrue et le renouvellement nécessaire de leur flotte leur imposeront, à l'avenir, de réaliser des efforts de productivité supplémentaires et de dégager des ressources financières satisfaisantes.

L'ouverture du capital d'Air France, qui répond à cet objectif, se fera dès que le marché le permettra, afin d'associer les Français à cette compagnie prestigieuse et de renforcer l'adhésion du personnel, qui pourra devenir actionnaire. De même, le développement d'accords d'intéressement, pour lesquels Air Inter a été l'initiateur cette année, contribuera à atteindre une meilleure efficacité des entreprises.

Pour l'ensemble des aéroports, différentes mesures seront prises pour donner, dans le respect du cadre institutionnel actuel, plus de responsabilité et plus de liberté aux gestionnaires, notamment en matière tarifaire et en matière de valorisation du domaine aéroportuaire.

Le deuxième volet de cette politique concerne les grands programmes.

L'année 1987 aura été, dans le domaine des transports, l'année du lancement de grands programmes.

S'agissant plus spécialement de la construction aéronautique, deux programmes majeurs seront mis en œuvre.

Il s'agit, d'une part, de l'élargissement de la famille Airbus, avec le lancement des A 330 et A 340, soutenu par des avances remboursables à hauteur de 60 p. 100 des dépenses de développement nécessaires. Cela complète la gamme

actuelle du constructeur vers les grandes capacités et le long-courrier et lui donnera ainsi une consécration au niveau mondial.

Il s'agit, d'autre part, du turboréacteur à hélices rapides, connu sous le nom de « moteur U.D.F. », soutenu, lui aussi, à hauteur de 60 p. 100 des dépenses de développement par des avances également remboursables. Lancé en association entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric, il constitue une percée technologique décisive, qui assurera la présence des constructeurs français dans les parties nobles des moteurs d'avions.

Au total, l'augmentation de 13 p. 100 des crédits qui seront consacrés à la construction aéronautique permettra de poursuivre tous les grands programmes déjà lancés et d'aider, outre les deux programmes majeurs, trois autres programmes nouveaux concernant une nouvelle version du moteur CFM 56 destinée à l'Airbus A 340, une version améliorée de l'hélicoptère Ecureuil de base et un nouvel avion léger, le TB 700.

La préparation du marché unique européen pour 1992 est, enfin, le troisième volet de la politique menée par mon département ministériel.

Dans le domaine du transport aérien, une dynamique a été ouverte depuis dix-huit mois, visant à ouvrir progressivement à la concurrence tous les secteurs du transport aérien. Les premiers résultats sont un succès, qu'il s'agisse des relations entre la métropole et les départements d'outre-mer, de l'ouverture du réseau métropolitain à des vols charters, de la multi-désignation sur la Polynésie et la côte ouest des Etats-Unis. Partout, on constate une baisse des tarifs et une augmentation, parfois considérable, du trafic assuré, avec une ouverture à des nouvelles couches de clientèle. Cette politique a été bénéfique, certes, aux compagnies de vols à la demande, mais également, et de façon tout à fait massive, aux compagnies régulières de transport.

Le monde aérien est, plus généralement, confronté à trois enjeux majeurs, auxquels il devra faire face dans les années à venir.

Le premier concerne la place de la construction aéronautique européenne, en particulier d'Airbus Industrie, face aux Etats-Unis. Le succès d'Airbus et l'élargissement récent de sa gamme en font un concurrent majeur des constructeurs américains. Cette concurrence doit se passer conformément aux règles du G.A.T.T., nous devons rechercher de part et d'autre de l'Atlantique les moyens d'éviter une guerre commerciale qui ne bénéficierait à personne.

Le deuxième enjeu est l'adaptation des services de la navigation aérienne à des métiers de plus en plus techniques et à l'augmentation du trafic résultant de la libéralisation du transport aérien. Il nous faut donc les faire évoluer de façon à renforcer encore la régularité et la sécurité des vols sur le territoire national, tout en améliorant la situation des agents et la productivité des services. J'aurai l'occasion de présenter très prochainement devant le Sénat un projet de loi à cet effet.

Le troisième enjeu concerne l'avenir du transport aérien français dans le nouveau contexte européen.

Le groupe de travail présidé par M. Mahler, à qui j'avais demandé de réfléchir sur ce thème, m'a remis son rapport voilà quelques semaines. Ce rapport constitue une base de réflexion intéressante sur la nécessité de poursuivre progressivement la libéralisation du marché du transport aérien et de préparer l'ouverture des aéroports français à une concurrence accrue.

Il s'agit, pour les compagnies aériennes françaises, d'être prêtes pour l'échéance de 1992. Nous avons, entre pays européens, dessiné les étapes vers cette Europe aérienne, mais nous ignorons ce qu'elle sera exactement. Ce que nous savons, c'est que la concurrence sera plus vive et que les compagnies devront avoir une souplesse de réponse au marché encore plus grande et une compétitivité encore meilleure.

Dans cette perspective, je n'ai jamais cru et je ne crois pas à des regroupements institutionnels ou par absorption entre compagnies françaises ; je crois, au contraire, au développement d'accords commerciaux entre compagnies gardant leur autonomie, c'est-à-dire leur spécificité, leurs atouts propres et leurs propres capacités de réaction.

C'est pourquoi j'ai voulu, en accord avec le ministre d'Etat, que l'équilibre entre Air France et les autres actionnaires d'Air Inter soit rétabli. C'est pourquoi j'encourage tous

les accords commerciaux entre Air Inter et Air France sur Roissy, sur la Corse et, demain, sur l'Europe, dès lors que chaque compagnie y trouve son intérêt commercial. C'est pourquoi je pense qu'Air France et U.T.A. peuvent se trouver en compétition sur certaines destinations et en coopération sur d'autres. C'est pourquoi j'encourage le renforcement des compagnies françaises de vols à la demande. C'est pourquoi, enfin, j'estime qu'il faut laisser sa place à un troisième niveau ouvert sur l'Europe.

Tel est aujourd'hui le point sur la politique que je conduis depuis vingt mois et qui doit être - du moins je le souhaite - poursuivie.

Développant les moyens accordés par l'Etat là où son intervention est particulièrement importante pour préparer l'avenir - je veux parler notamment de la priorité accordée aux investissements en matière de construction aéronautique - cette politique contribuera, j'en suis sûr, à permettre la réussite de la mutation décisive à laquelle nous sommes confrontés dans le secteur aérien. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'union centriste et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget pour 1988 de l'aviation civile s'inscrit dans un contexte qui bascule.

C'est le cas pour le transport aérien, puisque, après deux années de dépression, la croissance s'est accélérée et que le transport aérien va connaître, avec la déréglementation, des bouleversements.

La construction aéronautique, elle aussi, est en pleine mutation, puisque Airbus s'est affirmé sur le marché mondial, le marché américain en particulier, avec toutes les conséquences que l'on sait.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le budget de l'aviation civile, qui, avec 4 340 millions de francs, progresse de 1,87 p. 100, ce qui lui assure une stabilité en francs constants. Ainsi, la section du budget « aviation civile » est la mieux dotée du ministère des transports, qui, lui, connaît une baisse non négligeable. En outre, les autorisations de programme progressent, elles, de 12,7 p. 100, ce qui est très important et montre la détermination des pouvoirs publics dans le soutien à notre industrie aéronautique.

Je rappelle toutefois que le budget de l'aviation civile finance, pour plus de la moitié, des programmes aéronautiques et que, par conséquent, il ne faut pas trop s'attacher aux évolutions annuelles, car tout dépend du rythme de développement des programmes. Ce qui importe, c'est la capacité industrielle et la volonté politique. Nous avons l'une et l'autre, et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les données chiffrées et les mesures nouvelles. Sans oublier de présenter les crédits par action et les résultats par société, je voudrais, au cours de mon exposé, poser à M. le ministre des questions précises sur lesquelles j'attends des réponses elles aussi précises.

D'une façon générale, on peut considérer que les résultats des entreprises sous la tutelle de l'Etat sont satisfaisants, mais que chacune conserve d'importants facteurs de vulnérabilité.

Je traiterai en premier lieu du transport aérien.

Les résultats des sociétés de transport aérien sont très positifs. C'est le cas pour Air France. L'année 1986 a pourtant été difficile, avec notamment une baisse de trafic ; mais les résultats sont restés satisfaisants. Le contrat de plan s'est achevé le 31 décembre 1986 et les objectifs ont été tenus, malgré une évolution de la conjoncture sensiblement différente de celle qui avait été envisagée. Par ailleurs, l'année 1987 s'annonce très bonne puisque tous les indicateurs sont en forte hausse.

C'est également le cas pour Air Inter, qui a enregistré en 1986 et connaîtra en 1987 d'excellents résultats.

Il y a, en dehors de ces résultats, deux motifs de satisfaction.

Le premier, et le plus important, est que les compagnies conservent, à l'approche d'une période décisive, une situation financière saine, avec une capacité d'autofinancement élevée.

Le second est que la participation des salariés au capital des compagnies a été annoncée. Je rappelle que la commission des finances, son président, le précédent rapporteur spécial du budget de l'aviation civile et moi-même n'avons cessé de recommander la mise en œuvre de la participation à une époque - il faut le souligner - où ce n'était pas encore à la mode.

M. Jean-François Pintat. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Cette participation est encore bien modeste, mais l'initiative est prise.

Il s'agit là d'un succès pour la commission des finances et son président, M. Christian Poncelet, dont nous ne pouvons que nous féliciter.

M. le ministre pourrait-il nous donner des indications de calendrier pour chacune des deux compagnies intéressées ?

Je rappelle que l'ouverture du capital d'Air France au privé était inscrite dans le code de l'aviation civile dès 1948. Il a fallu quarante ans pour y arriver ! Il fut alors prévu une part du capital qui serait cédée aux collectivités locales.

Peut-on attendre des initiatives en ce sens ?

A côté de ces motifs de satisfaction, la commission a également de sérieux motifs d'inquiétude.

Le premier concerne les indicateurs de productivité, toujours bons, mais qui tendent à s'effriter. La commission s'inquiète même vivement de la situation de certaines catégories de personnels, notamment du personnel navigant commercial, dont la productivité aurait baissé pour certaines compagnies.

Ainsi, il ne s'agit pas seulement d'un recul relatif par rapport à d'autres compagnies plus compétitives, mais d'une baisse absolue.

Je crois que cette affaire est très grave.

Comment ne pas évoquer, à ce sujet, le triste paysage du transport aérien français au premier semestre de 1987 ? Plus de cent jours de grève des contrôleurs aériens, 100 millions de francs de pertes de recettes, auxquels s'ajoutent de « mini-conflits » qui ne seraient que dérisoires s'ils n'étaient aussi dangereux ! Je pense à l'affaire des ventes à bord ou à l'affaire des boissons chaudes. Beaucoup, à juste titre, s'en sont plaints.

Au-delà du coût financier direct, il y a l'image négative que cela donne de notre pays. Il y a pire : à terme, cette évolution risque d'être déterminante lorsque les compagnies françaises auront à affronter les concurrences agressives des entreprises étrangères, européennes, mais aussi américaines et asiatiques, voire d'autres compagnies françaises.

Quelle est l'analyse du Gouvernement à ce sujet ? Quelles mesures compte-t-il prendre ou soutenir ?

Le deuxième motif d'inquiétude, récurrent lui aussi, concerne la déréglementation. Les douze ministres des transports de la Communauté se sont mis d'accord, le 25 juin 1987, sur une première étape de libéralisation de trois années. Soit ! Mais il semblerait que l'application des compromis soit retardée en raison d'un différend sur Gibraltar.

Cet épisode - si, on peut appeler cela un épisode - laisse mal augurer du marché intérieur. En outre, c'est important pour nos compagnies. Le Gouvernement peut-il nous indiquer quand s'appliqueront les nouvelles règles de partage 45-55, puis 40-60 ?

Peut-il également nous indiquer si les compagnies internationales étrangères pourront desservir le réseau de la métropole et celui des départements d'outre-mer, quel sort sera réservé aux compagnies non communautaires et surtout si - et quand ? - la compagnie intérieure française pourra desservir les pays européens ?

Il serait nécessaire de se prononcer le plus tôt possible sur la convention qui lie les pouvoirs publics à Air Inter. Il serait surtout dangereux d'attendre 1992.

Nos compagnies sont efficaces quand les règles sont claires. C'est à vous, monsieur le ministre, qu'il appartient de les clarifier. Ce sont là des questions de base qu'il me paraît important d'évoquer.

De même il serait souhaitable que vous précisiez si des changements sont attendus dans la répartition des droits de trafic entre nos compagnies internationales. Je rappelle que le partage a été fixé en 1964. Faut-il considérer ce partage comme figé ? Je ne le souhaite pas, mais je ne souhaite pas non plus qu'à l'approche d'une compétition internationale majeure les compagnies françaises se fassent une concurrence stérile.

Des formules de coopération, vous en avez parlé tout à l'heure, qui tiendraient compte des forces respectives de chacun me paraissent souhaitables, notamment pour le trafic intracommunautaire, car je suis persuadé que le trafic sera considérablement bouleversé à partir de 1992.

J'en viens au dernier point concernant la déréglementation. Quelles seront les règles pour les compagnies non communautaires ? Pourront-elles faire librement du trafic intracommunautaire ? Par exemple, une compagnie américaine pourra-t-elle faire la liaison Paris-Francfort et, si oui, les compagnies européennes pourront-elles faire du trafic intérieur américain ?

Il existe un autre problème de fond, en amont du transport aérien. Je veux parler de la formation des pilotes.

Est-il vrai qu'il y a pour les prochaines années un déficit de pilotes ? J'ajouterai, pour ma part, que les leçons de la déréglementation américaine doivent être gardées en mémoire.

Si la déréglementation a eu un certain nombre d'effets pervers, elle a au moins eu pour conséquence directe un important accroissement du trafic. Je suis persuadé que le même phénomène se produira en Europe et que la déréglementation provoquera une explosion du trafic communautaire.

Il faut que le pavillon français profite de ce mouvement, se prépare non seulement en matériel, mais aussi en personnels. Or chaque nouvel avion, c'est au moins en France six équipages, soit douze pilotes au minimum. Cela va très vite et il serait très grave qu'en abordant le marché unique, les compagnies françaises soient à la traîne, faute de pilotes !

Que compte faire le Gouvernement pour parer à ce grave problème ? Je pense - j'interviens là à titre personnel, car la commission n'en a pas délibéré - qu'une refonte du système s'impose et qu'il faut éventuellement inventer de nouvelles structures plus dynamiques, en concertation avec les compagnies et les constructeurs, pour répondre aux besoins.

Votre rapporteur a vu et entendu de nombreuses personnalités, représentant les parties prenantes dans cette affaire ; le constat est unanime : on manque de pilotes. Il est sûrement possible de faire plus et mieux, avec les mêmes moyens, notamment pour assurer la formation de base. Les modifications de la réglementation dans ce domaine devraient permettre d'abaisser le coût unitaire de formation. Il faut en profiter.

Par ailleurs, un effort public supplémentaire me paraît souhaitable. Il serait très imprudent de faire supporter par les compagnies françaises des charges nouvelles, alors même qu'elles connaissent des problèmes de productivité. En outre, je peux poser le problème en termes simples : ces jeunes qui seront formés trouveront un emploi, car il existe une offre non satisfaite. Dans cette période de chômage, ce n'est pas négligeable. L'argent public serait ainsi bien utilisé.

En tout cas, nous reviendrons sur cette question, qui sera certainement la question centrale du transport aérien dans les années à venir.

Le deuxième volet de mon exposé concerne la construction aéronautique.

Bien entendu, le rapporteur de la commission des finances ne peut passer sous silence le transport aérien. Pourtant, ce dernier ne représente pratiquement rien sur le plan budgétaire : moins de 1 p. 100. En revanche, 55 p. 100 du total du budget et 90 p. 100 des autorisations de programme sont des crédits de construction aéronautique. C'est, en quelque sorte, l'épine dorsale du budget.

Le chiffre d'affaires du secteur aéronautique civile, soit 21 milliards de francs, est le meilleur jamais réalisé, en dépit de la faiblesse du dollar, qui réduit les marges de manœuvre commerciale de nos industriels. L'aéronautique civile est un secteur crucial de l'économie.

Je citerai encore un chiffre. S'il ne fallait en retenir qu'un seul, je demanderais à mes collègues de retenir celui-là : on comptait en 1986 environ 7 300 avions de transport de plus de cent places. Le marché des avions d'ici à vingt ans sera, lui aussi, de 7 300 avions, soit un avion par jour pendant vingt ans.

Nos entreprises de construction aéronautique ont réalisé une incontestable percée sur ce marché difficile. C'est un succès énorme pour notre industrie, mais, là encore, tout n'est pas totalement acquis et beaucoup de points restent en

suspens. Le principal, hélas ! nous échappe puisqu'il s'agit de la parité du dollar, qui, au niveau actuel, constitue un très sérieux handicap pour nos constructeurs.

La première société est le constructeur Aérospatiale, qui, je le rappelle, détient 36 à 38 p. 100 d'Airbus Industrie.

La percée des différents programmes se confirme. L'A 320 enregistre un exceptionnel succès commercial, avec 430 commandes et options, avant la première livraison.

Le lancement de l'A 330 et de l'A 340 participe à l'élargissement de la gamme. Au total, Airbus a franchi le cap des 1 000 avions vendus ferme ou en option.

L'A.T.R. 42 enregistre des résultats satisfaisants : 110 commandes et options. Les perspectives de vente seraient de l'ordre de 750 appareils pour les deux versions.

Les conditions financières d'industrialisation, ainsi que les remboursements des avances sont respectés. Les chiffres figurent dans mon rapport écrit. Nous en avons beaucoup parlé pendant notre séjour aux Etats-Unis.

Enfin, le marché des hélicoptères se redresse. Selon des experts américains, Aérospatiale, qui est déjà le premier exportateur mondial, deviendrait le premier constructeur mondial d'hélicoptères civils. Je crois savoir que d'importants marchés asiatiques sont sur le point d'être conclus. M. le ministre peut-il nous donner des précisions ?

L'Aérospatiale conserve toutefois d'importants facteurs de vulnérabilité.

Le premier est structurel, puisqu'il s'agit de la dépendance à l'égard des taux de change, car la rentabilité de la plupart des programmes suppose un dollar supérieur à son niveau actuel.

Le deuxième est, nous l'espérons, seulement contractuel, puisqu'il s'agit des menaces de procédures contentieuses devant le G.A.T.T.

M. le ministre pourrait-il nous indiquer quels sont les résultats de la dernière réunion du 27 octobre 1987 entre M. Clayton Yeuter, M. de Clerc et différents ministres du consortium et quelles sont ses analyses et prévisions sur ce dossier brûlant ?

Le troisième concerne le tragique accident de l'A.T.R. 42. Des informations alarmistes ont été communiquées sur ce point, certains signalant même que les A.T.R. seraient désormais interdits de vol en Italie, pays qui est pourtant le coproducteur de l'avion.

Connaissant la dérive de certains échos de presse - dont M. Blin et moi-même avons eu à souffrir, voilà quelques mois, lors d'une conférence de presse consacrée à Airbus - je voudrais avoir des précisions et des assurances sur ce point.

Je traiterai, enfin, brièvement du motoriste national, la S.N.E.C.M.A.

Chaque année, votre rapporteur se félicite de la collaboration exemplaire de la S.N.E.C.M.A. et de General Electric. Elle a permis à la S.N.E.C.M.A. d'être parmi les tout premiers motoristes mondiaux et les tout premiers exportateurs français. Cela est mal connu du public.

Le succès des moteurs développés avec General Electric est considérable. En effet, 550 moteurs ont été livrés en 1986. Les rentrées de devises sont équivalentes aux ventes d'Airbus. En outre, après les déboires du moteur V 2500, en concurrence pour la motorisation de l'A 320, le succès du C.F.M. 56-5 se confirme et la S.N.E.C.M.A. est sur le point de réaliser des performances techniques fondamentales sur le moteur U.D.F.

Deux points particuliers pourraient être évoqués. Avec la montée en puissance des programmes, la S.N.E.C.M.A. procède aux remboursements des avances conformément à ses engagements. Les avances remboursables qui s'appliquent tant aux cellules qu'aux moteurs sont des modalités de financement public parfaitement normales. Elles sont octroyées dès lors que les perspectives de rentabilité sont satisfaites. L'Etat est payé en retour tout à fait normalement. D'ailleurs, cela apparaît dans mon rapport écrit.

Les partenaires américains se sont à plusieurs reprises félicités de la coopération de la S.N.E.C.M.A. Mais bien que soit confiée à cette société une partie de haute technologie sur le moteur U.D.F., la participation de la S.N.E.C.M.A. a été limitée à 35 p. 100 du programme, dont la maîtrise relève entièrement de General Electric. Je rappelle que, pour le moteur C.F.M., la participation de la S.N.E.C.M.A. est de 50 p. 100.

Cet accord a été conclu en 1985, c'est-à-dire par le précédent gouvernement.

Compte tenu du succès des précédents programmes C.F.M. et de la remarquable maîtrise technique de la S.N.E.C.M.A., la commission a très vivement regretté ce partage.

M. Jean-François Pintat. Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. J'évoquerai maintenant brièvement d'autres actions.

S'agissant de l'aviation légère, je crois qu'une nouvelle réflexion s'impose. Après un sursaut dû, notamment, au dynamisme d'un de nos collègues sénateurs M. Parmantier, la situation de l'aviation légère est retombée. Tous les partisans de l'aviation, et je sais qu'ils sont nombreux, souhaitent un petit effort supplémentaire dans ce domaine.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile). Très bien !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. En ce qui concerne les aéroports, je m'interroge sur le dossier lancinant de la liaison Orly-centre ville. Je crois que mon collègue et ami M. Bernard Legrand va vous interroger à ce sujet, mais nous aimerions tous savoir où nous en sommes.

Pour terminer, j'évoquerai, très rapidement, la mission que la commission des finances a menée aux États-Unis. Cette mission a été en tous points exemplaire et je remercie publiquement, devant le Sénat, les fonctionnaires de votre ministère, monsieur le ministre, qui l'ont préparée et qui nous ont accompagnés.

Nous en tirons de nombreuses conclusions. La première est que cette mission comblait une lacune. Nous, parlementaires, n'avions certainement pas pris la mesure de ce grand dossier, de ce formidable enjeu que constitue Airbus.

La seconde est que nous pouvons être fiers d'avoir réussi, ensemble, dans ce domaine de haute technologie, une percée incontestable, et je salue publiquement les ingénieurs, techniciens et ouvriers qui l'ont accomplie.

Après ces observations, la commission des finances recommande au Sénat l'adoption des crédits de l'aviation civile, de la météorologie et du budget annexe de la navigation aérienne pour 1988. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste et de la gauche démocratique.*)

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous parlerai d'entrée de jeu de ce dont je ne vous parlerai pas en cours de jeu.

Confucius a dit, cinq siècles avant Jésus-Christ : « Les chiffres sont à la vérité ce que la poudre de riz est à la courtisane : ils embellissent. » J'éliminerai cependant de mon exposé tous ces chiffres difficilement acceptables ; d'autant plus qu'ils sont souvent contestés.

Je ne parlerai pas non plus du conflit des contrôleurs de la navigation aérienne, lequel perturbe depuis douze à quinze ans le transport aérien français. Monsieur le ministre, vous avez, en effet, eu la bonne idée de proposer un projet de loi qui a le mérite d'exister et de rechercher, avec la volonté d'aboutir, une solution enfin acceptable et dont nous aurons l'occasion de discuter très prochainement.

Je ne parlerai pas de l'autre conflit entre la direction d'Air Inter et les pilotes et les mécaniciens navigants, qui, dans un combat qui paraît bien d'arrière-garde, veulent continuer à piloter à trois un avion qui est conçu pour être piloté à deux.

Je ne parlerai pas de l'aviation légère, sur laquelle vous vous êtes déjà exprimé, monsieur le ministre, ainsi que notre rapporteur spécial et dont nous parlera tout à l'heure un des spécialistes qui a succédé à notre ami Parmantier, à savoir Ernest Cartigny, qui a déposé et qui présentera un amendement à ce sujet.

Je ne proposerai donc à vos observations que les points qui paraissent les plus importants et les plus actuels.

L'application de l'Acte unique européen entraînera, sans doute, pour le transport aérien - pour cette forme de transport plus que pour tout autre - une véritable révolution.

Nous nous dirigeons à grands pas vers une déréglementation européenne. Il est donc intéressant, me semble-t-il, d'examiner les résultats de la déréglementation américaine décidée voilà dix ans. En effet, à quelques nuances près, la déréglementation européenne lui ressemblera.

Ses résultats sont très contrastés. A l'actif ils font apparaître une nette augmentation du nombre des passagers transportés ainsi qu'une réduction des prix. Au passif, il faut noter l'encombrement des aéroports avec, en conséquence, d'importants retards au décollage et à l'atterrissage.

La sécurité à terre, ainsi que nous l'avons tous craint, a-t-elle souffert au moment de la mise en route de la déréglementation américaine ? Il est difficile de se prononcer.

Je dois vous citer un chiffre malgré son aspect macabre : les Américains disent qu'on aurait compté, en 1986, 0,92 mort pour 100 000 heures de vol, alors que ce chiffre était de 1,72 en 1978, soit deux fois plus. Je pense que les vivants s'en réjouissent !

Il faut reconnaître que les autorités américaines sont très vigilantes sur le plan de la sécurité. Elles viennent en effet d'infliger une amende de 9 500 000 dollars - malgré la baisse du dollar, ce n'est pas un somme négligeable - à une compagnie importante - il s'agit d'Eastern Air Lines - pour inobservation des règles de sécurité.

Quels enseignements peut-on tirer de dix années d'expérience américaine au moment où l'Europe prépare l'ouverture à la concurrence des transports aériens ? Rien n'est sans doute jamais pareil !

La Commission des Communautés européennes a présenté des propositions pour la réalisation du marché européen en tentant d'éviter les inconvénients connus aux U.S.A. Au printemps dernier, ce projet d'accord a failli « s'écraser » sur le rocher de Gibraltar, puisque Britanniques et Espagnols revendiquaient l'aéroport de Gibraltar.

J'indique toutefois que les choses semblent s'arranger, puisqu'un journal anglais, le *Financial Times*, annonce aujourd'hui que des relations nouvelles viennent de s'instaurer entre Britanniques et Espagnols.

Nous pouvons toujours rêver qu'un accord intervienne. Celui qui a été élaboré le 25 juin 1987 paraît pourtant avoir quelques bases solides et claires.

Les compagnies pourront pratiquer des tarifs choisis par elles, sous certaines réserves. Il n'y aura plus de réglementation et de règles de répartition suivant des accords bilatéraux, mais l'établissement d'une fourchette qui ne permettra pas à un Etat quelconque d'intervenir au bénéfice des compagnies si un seuil de 45 p. 100, 40 p. 100 ensuite, n'est pas atteint.

La répartition actuelle, qui s'appuyait sur un partage des capacités moitié, moitié, cessera donc d'exister. Enfin, l'accès au marché sera largement ouvert.

Il apparaît à votre rapporteur et à votre commission que, devant la complexité et l'importance des dispositions qu'il convient de prendre pour être prêt dès le 1^{er} janvier 1993, une réflexion globale doit être engagée rapidement. Elle doit permettre d'ouvrir, sur des bases solides, y compris sur le plan social, le transport aérien à la concurrence, une concurrence loyale, dans le respect de règles du jeu préalablement et clairement établies.

Il est également évident qu'il n'est pas trop tôt pour rechercher les moyens de créer une véritable Europe du transport aérien permettant de faire face aux appétits américains et à la toute récente agressivité asiatique.

L'examen des résultats des dix années de la déréglementation américaine peut être utilement complété par l'examen de la courte expérience de déréglementation à la française.

Il n'est pas inintéressant de s'interroger pour tenter de savoir si l'acte unique français s'inscrit bien dans le projet de l'acte unique européen. Le Gouvernement a récemment autorisé de nouvelles compagnies à assurer des liaisons avec les départements et les territoires d'outre-mer. Les résultats sont-ils mesurables dès maintenant ? Oui, à la condition d'être très prudents. Au risque de trahir Confucius, j'ai cité dans mon rapport écrit un certain nombre de données chiffrées qui peuvent être contestées, mais qui méritent surtout d'être étudiées à la lumière des résultats de l'été dernier.

Monsieur le ministre, êtes-vous en mesure de nous donner des précisions sur l'évolution du trafic, globalement et par compagnie, vers les départements et territoires d'outre-mer ?

Ce qui est sûr, c'est que, comme aux États-Unis, on constate une augmentation du nombre de passagers transportés et une diminution des tarifs.

En revanche - là aussi je vous interrogerai, monsieur le ministre - il ne semble pas que l'obligation de service public soit parfaitement observée. En effet il n'est pas étonnant que la recherche de la plus grande rentabilité, d'un prix plus bas, d'un taux de remplissage élevé ait pour conséquence, non, comme aux États-Unis, un encombrement des aéroports, mais l'impossibilité pour les compagnies de donner satisfaction à tous les demandeurs de passage. Cela est, en particulier, regrettable lorsque ces demandeurs sont des habitants de ces régions très éloignées de la métropole et pour lesquels l'avion est le seul moyen de transport. Monsieur le ministre, il apparaît à notre commission nécessaire et urgent que vous découvriez les moyens, y compris financiers, si nécessaire, d'assurer un véritable service public dans les meilleures conditions.

La France est le seul État européen qui va aborder le marché unique du transport aérien avec trois compagnies de taille internationale et un certain nombre de compagnies régionales importantes. Ce n'est pas forcément un handicap, c'est peut-être même une chance si ces compagnies réalisent l'indispensable complémentarité dans l'approche du marché qui s'ouvre.

Notre commission n'a pas manqué, depuis de nombreuses années, d'attirer l'attention des gouvernements successifs sur les impératifs de la sécurité. Je suis heureux de constater, monsieur le ministre, que vous avez entendu cet appel puisque vous n'avez pas hésité à sanctionner récemment une compagnie après constatation de graves négligences dans l'entretien et l'exploitation des appareils.

Notre commission vous demande, toutefois, de confirmer qu'il est bien dans votre volonté d'accompagner la libéralisation du transport aérien d'une vigilance accrue.

Notre commission demande également, à nouveau et avec insistance, que soient développés les moyens de garantir, autant que faire se peut, la sûreté en vol et dans les aéroports. Des fonds importants ont été mis à votre disposition en 1987 et vous avez rappelé que cet effort serait poursuivi en 1988.

Je me permets cependant de vous interroger, dans le droit-fil des observations que j'ai pu présenter, notamment l'année dernière. Les interventions financières, si elles sont nécessaires, ne sont pas suffisantes. Encore faut-il que l'ensemble des dispositions en vue de garantir la sûreté, notamment la lutte contre le terrorisme, soit cohérente !

La France a rompu ses relations diplomatiques avec l'Iran, mais non ses relations commerciales. De ce fait, les avions de la compagnie nationale iranienne atterrissent régulièrement à Paris.

De quels moyens la France dispose-t-elle pour s'assurer qu'aucun terroriste, qu'aucune arme n'ont été embarqués à Téhéran, ou ailleurs ? Estimez-vous qu'il y a cohérence entre ces deux éléments de la politique française à l'égard de l'Iran : la rupture des relations diplomatiques et le maintien des relations commerciales, avec tous les risques que cela comporte ?

Je sais bien que cette interrogation peut apparaître mineure au regard de ce qu'on appelle aujourd'hui pudiquement « les affaires ». J'aimerais cependant, monsieur le ministre, recueillir votre avis.

Je ne dirai rien de nos compagnies aériennes, sinon qu'elles se portent bien et que nous nous réjouissons de cette bonne santé due sans doute pour une part à la conjoncture, pour une autre part aux mesures de libéralisation et pour une très grande part au dynamisme des équipes dirigeantes et aux qualités du personnel, lesquelles tiennent à sa formation.

Après M. Marcel Fortier, je dirai quelques mots sur la formation des pilotes. Il apparaît que cette formation doit rester l'affaire de l'État, sous une forme ou sous une autre. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous le garantir ?

Je ne peux résister, à ce moment de mon propos, au plaisir de vous rapporter une anecdote que je trouve significative et dont j'ai la faiblesse de penser qu'elle est savoureuse. Aux États-Unis, certains candidats étrangers à la formation

I.F.R. - *Instrument Flight Rules*, c'est-à-dire vol aux instruments - obtiennent une qualification qui porte la mention suivante, pour le moins curieuse : « Non valable sur le territoire des États-Unis ». Or, parmi ces candidats, on trouve des Français !

Vous trouverez dans mon rapport écrit des informations sur la construction aéronautique et la commercialisation des appareils. La situation est globalement satisfaisante dans ce domaine ; cependant, nous observons que la répartition des charges de travail de l'Aérospatiale, notamment en Loire-Atlantique, pose quelques problèmes. En effet, les effectifs des usines de Saint-Nazaire et de Bouguenais ont baissé et, depuis 1982, aucune embauche n'a été réalisée. De plus, l'industrie aéronautique, dans ces deux usines, fait largement appel aux travaux de sous-traitance, dont une part importante est réalisée hors du département. Ni les travailleurs ni les élus ne le comprennent, car ils savent bien que la région de Saint-Nazaire connaît un taux de chômage de 17 p. 100.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous interveniez afin que l'organisation de notre société nationale soit orientée de telle sorte que soit rétabli l'équilibre géographique souhaitable.

Je vous ai interrogé, monsieur le ministre, sur la position de la France vis-à-vis de l'avion du futur. Votre réponse, qui se caractérise par une grande sagesse, figure dans mon rapport écrit.

Plus ambitieuses apparaissent les études réalisées aux États-Unis qui prévoient, dans un avenir plus ou moins proche, le lancement d'un démonstrateur déjà baptisé X 30, qui décollerait des pistes existantes, volerait à Mach 25 et à une altitude de 100 kilomètres !

Je vous demande, mes chers collègues, de permettre à votre rapporteur, qui est sensible au vertige, de revenir sur terre pour vous proposer d'adopter ce projet de budget, qui a fait l'objet d'un avis favorable de la commission des affaires économiques et du Plan. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique, ainsi que sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

- Groupe de l'union centriste, 4 minutes ;
 - Groupe socialiste, 10 minutes ;
 - Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 8 minutes ;
 - Groupe de la gauche démocratique, 15 minutes ;
 - Groupe communiste, 5 minutes ;
 - Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 5 minutes.
- La parole est à M. Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il va sans dire que les sénateurs communistes sont catégoriquement opposés à la déréglementation du transport aérien dont ce budget porte la marque. Catégoriquement opposés, car il s'agit là d'un secteur où la déréglementation aurait des conséquences graves, voire dramatiques pour la sécurité des usagers et pour le droit au transport.

A l'échéance de 1992, vous allez ouvrir, monsieur le ministre, le marché aérien français aux compagnies des autres pays de la C.E.E., leur livrant ainsi le marché le plus important d'Europe occidentale. La concurrence dans l'espace aérien européen va s'exacerber sur quelques axes porteurs jugés rentables. Mais celle-ci va se faire au détriment des conditions de travail des personnels, des libertés syndicales - déjà entamées - de la maintenance des appareils et du service rendu aux passagers. Ce risque est grand.

A cet égard, la déréglementation qui dure depuis dix ans aux États-Unis est révélatrice : les principaux aéroports sont saturés, mais nombre de liaisons secondaires sont abandonnées ; des compagnies aériennes font faillite ; les services sont très dégradés et les risques de collision ont augmenté.

Nous pensons, au contraire, qu'il faut développer le transport aérien, ainsi que cela est envisagé, en prévoyant le lancement d'une nouvelle génération d'Airbus et en le démocratisant pour en permettre l'accès à de nouvelles catégories sociales.

A propos d'Airbus, vous avez confirmé à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, que le groupement d'intérêt économique Airbus était prêt à étendre la coopération transatlantique avec l'avionneur américain *McDonnell Douglas*. Cela signifie que l'on s'apprete à transférer aux Etats-Unis des technologies d'avant-garde, un savoir-faire mondialement reconnu et apprécié ainsi que des charges de travail, alors même que les Américains s'acharnent contre l'avion Airbus.

Ainsi, alors que les commandes en faveur des gammes Airbus affluent - plus de 1 000 pour la famille Airbus au 31 octobre 1987 - on licencie chez Dassault et à l'Aérospatiale.

Cette énorme potentialité de travail en France, vous l'offrez ainsi aux Etats-Unis alors même que les Américains, vous ne l'ignorez pas, ne nous ont jamais offert de compensation industrielle.

Les sénateurs communistes sont convaincus que, au lieu de transférer ces charges de travail vers les Etats-Unis, il serait ô combien préférable d'établir une coopération franco-française. Pourquoi, par exemple, ne pas embaucher à l'Aérospatiale et chez Dassault pour honorer les commandes des compagnies aériennes françaises et étrangères et, ainsi, gagner en productivité et en production ?

La réponse que vous avez faite, monsieur le ministre, lors de la discussion de ce projet de budget à l'Assemblée nationale, à mon ami Robert Mondargent - je vous cite : « Il ne faut pas oublier que, pour développer une industrie aéronautique, il faut des clients et que, pour avoir des clients, il convient de leur offrir certaines possibilités » - n'est pas de nature à nous rassurer. Les suppressions d'emplois à l'Aérospatiale et chez Dassault, la livraison sur un plateau de nos technologies d'avant-garde aux Américains font-elles partie de ces « possibilités à offrir » aux clients potentiels ?

Avec ma collègue Mme Hélène Luc, je voudrais attirer votre attention sur votre décision de supprimer la redevance perçue par Aéroports de Paris pour l'atténuation des nuisances phoniques sur l'aérodrome de Roissy - qui se situe dans mon département, la Seine-Saint-Denis - et sur celui d'Orly. En rayant d'un trait de plume le financement du fonds d'aide aux riverains, les compagnies aériennes ont maintenant carte blanche pour infliger sans scrupules aux riverains d'Orly et de Roissy toutes les nuisances sonores consécutives à leurs activités. Cette décision est inadmissible et traduit un véritable mépris pour les habitants des zones concernées.

Enfin, monsieur le ministre, je ne peux terminer sans dire un mot de l'aviation légère, dont les subventions de formation - autrement dit l'aide aux aéroclubs - subissent, une fois encore, une formidable ponction de 8 p. 100 !

Vous réservez ce loisir à une petite élite fortunée, pénalisant ainsi particulièrement des dizaines de milliers de jeunes passionnés par ce loisir et condamnés par votre politique à rester « cloués au sol » en scrutant avec envie les décollages et les atterrissages de quelques privilégiés.

Plus que jamais, une grande politique d'aviation populaire à la portée de tous reste à mettre en œuvre. Mais, là aussi, vous ne connaissez qu'élitisme et ségrégation. Monsieur le ministre, nous sommes opposés à la politique que traduit votre budget, une politique conforme à la logique qui est la vôtre en prévision du marché unique de 1992.

Nous voulons, quant à nous, une politique nationale qui coïncide avec nos relations internationales et non une politique européenne qui se contente de favoriser les opportunités nationales sur les trajets Nord-Sud et inversement. Pour cela, il faut moins de coïncidences, moins de transits et plus de réponses en faveur de notre économie et de l'emploi.

Mais ces préoccupations, résolument tournées vers l'avenir de notre pays, n'ont rien de commun avec un budget passiste contre lequel voteront les sénateurs communistes.

M. le président. La parole est à M. Virapoullé, qui dispose de quatre minutes.

M. Louis Virapoullé. Monsieur le président, ces quatre minutes ne me permettraient même pas de me rendre en taxi à Roissy ou à Orly pour m'envoler vers mon département d'outre-mer. J'espère donc que vous me témoignerez un peu de sympathie. (*Sourires.*)

La desserte aérienne des départements d'outre-mer demeure un problème d'actualité. Il est normal que ces Français qui vivent loin de la patrie puissent voyager dans des conditions économiques acceptables.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous remercier d'avoir permis à des compagnies charter, attendues, hélas ! depuis longtemps, d'assurer les liaisons aériennes entre la métropole et les départements d'outre-mer.

Lorsque l'on dresse le bilan de cette mesure, que vous avez prise avec beaucoup de courage, on constate que le taux de trafic a connu une augmentation substantielle et que les déplacements se font plus facilement.

Il n'est certes pas question de rechercher la déstabilisation de la compagnie nationale Air France, qui accomplit un rôle considérable dans le développement tant économique que sanitaire des départements d'outre-mer. La compagnie nationale, si elle veut garder le drapeau du prestige, doit, à mon sens, faire un effort.

L'institution d'un tarif tricolore en classe V.P.T. a, certes, été une bonne chose. Deux anomalies doivent cependant être relevées.

La première est que le changement de la date du voyage est pénalisé, ce qui n'est pas normal de la part d'une compagnie qui assure un service public. Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, si vous estimez que cette pénalisation doit être maintenue ?

La seconde, d'après ce qui m'a été dit par des gens dignes de confiance, est que nous assistons au phénomène anormal suivant : une personne réserve sa place dans les conditions prévues au tarif vert, c'est-à-dire au tarif le plus bas ; elle obtient la mention « OK » et, au moment où elle se présente pour voyager, on lui indique qu'il n'y a plus de place au tarif vert ; par conséquent, elle est contrainte de voyager à un tarif plus élevé.

Il faudrait mettre un terme à cette politique ! La grille tricolore doit être intangible par rapport au nombre de fauteuils. Il devient urgent que la compagnie nationale élargisse la période du tarif vert ; que, par ailleurs, les vols soient à la fois plus nombreux et déconnectés progressivement des escales internationales et affectés, car il s'agit notamment de la Réunion, au trafic métropole-Réunion.

Je voudrais maintenant aborder le problème de la Singapour Airlines. La chambre de commerce de la Réunion, après une mission, a engagé des pourparlers avec cette compagnie, qui serait prête à faire escale à l'île de la Réunion.

J'espère, monsieur le ministre, que vous nous apporterez le soutien nécessaire pour que la Singapour Airlines puisse atterrir à la Réunion.

Je souhaite que la desserte de la Réunion vers un pays de l'Asie du Sud-Est devienne une réalité, ce qui permettra à la coopération régionale de prendre sa véritable dimension.

Sous réserve de ces quelques explications, je voterai ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R., ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, voilà un an, le 21 novembre 1986, j'étais intervenu dans la discussion du budget de l'aviation civile pour souligner la part dangereusement faible que l'aviation légère se voyait attribuer en dotation, part dérisoire, devrais-je dire, compte tenu de la place importante qu'occupe, dans notre pays, cette activité économique sociale et humaine.

Monsieur le ministre, vous nous aviez indiqué, alors, qu'un débat pourrait s'ouvrir sur l'aviation légère à l'occasion de la discussion d'une question orale ultérieure. Cette question orale avec débat, dont j'avais saisi le président du Sénat, n'a pu être inscrite à l'ordre du jour avant la fin de la session de printemps. Elle n'a malheureusement pu l'être, non plus, au début de cette session d'automne. Obstiné et conscient de défendre une juste cause, je ne désespère pas qu'elle le soit en 1988.

C'est pourquoi je n'ouvrirai pas ce débat aujourd'hui à la faveur de la discussion budgétaire. Je réserverai pour d'autres circonstances les questions et problèmes relatifs à la place qu'occupe et doit continuer d'occuper l'aviation légère dans notre pays, les problèmes relatifs à l'évolution de son organisation, au rôle important qu'elle doit jouer dans la réorgani-

sation et le redéploiement du système et des structures de formation des pilotes professionnels dont le pays a besoin. Resteront également à l'écart de mon propos les problèmes d'origine administrative ou réglementaire qui montrent parfois notre difficulté à nous adapter rapidement au progrès technique et à l'évolution de la société.

Il en sera de même pour le problème de la conservation du patrimoine que représentent nos petits aérodromes, nos plateformes les plus modestes, autant d'oasis de verdure dans la concentration urbaine, oasis souvent menacées par la convoitise immobilière, et qui, pourtant, nous seront si précieuses dans l'Europe de 1992 pour le voyage d'affaires, le tourisme aérien international, les rassemblements de sport et de loisir.

Une année s'est donc écoulée, et la situation de l'aviation légère s'est un peu plus dégradée, notamment au plan de la formation des instructeurs, de la sécurité des vols - l'instruction et la sécurité étant, bien entendu, liées - et du renouvellement des matériels d'instruction.

Et pourtant, monsieur le ministre, les dizaines de réunions, de visites, de déplacements aux quatre coins de la France, que j'ai effectués au cours des douze derniers mois, me permettent aujourd'hui de témoigner que l'aviation légère française, au point de vue tant des hommes que des machines, constitue une grande richesse de notre pays. Voilà une réalité trop méconnue, mes chers collègues ; c'est pourquoi elle doit être soulignée.

Parlons donc des machines. Je commencerai par la plus petite, l'U.L.M. français devenu majeur. Il fait le tour du monde, il se pose sur le pôle, il s'exporte, et il devient aussi un excellent outil de travail aérien, en particulier dans l'agriculture ; 80 pilotes dont une vingtaine d'agriculteurs l'utilisent déjà efficacement pour l'épandage et les traitements phytosanitaires.

Et voici l'ATI, symbole de renaissance qui, sans cesse amélioré, vole maintenant à plus de cent exemplaires en France, débute en Suisse, aux Pays-Bas et en Australie.

Voici tous ses frères de la gamme Robin, des DR au R 3000, en passant par les DR 400 R spécialement mis au point pour le remorquage des planeurs et très appréciés de nos voisins allemands.

Voici, enfin, la gamme des TB de la Socata, dont les modèles haut de gamme, TB 20 et 21, équipent nos centres de formation de pilotes professionnels et, fait remarquable, s'exportent dans de nombreux pays, en particulier aux Etats-Unis.

Oui, mes chers collègues, alors que les constructeurs américains d'avions légers ont cessé provisoirement de produire des monomoteurs d'école et de voyage, à l'exception d'un seul, la firme Mooney qui, vous le savez, a été rachetée par la société française Euralair, l'avion léger français prend pied, lui aussi, au pays où l'avion est roi.

D'autre part, il n'est pas un seul championnat national ou international de voltige qui ne mette à l'honneur également un matériel français, je veux parler des CAP du constructeur Mudry dont la réputation est mondiale.

Dans un autre secteur, celui du vol à voile, la conception et la construction du très beau planeur biplace Marianne par la société Centrair viennent de permettre, pour la première fois depuis des décennies, que soient vendus en France plus de planeurs de construction nationale qu'étrangère.

A toutes ces machines s'ajoutent moteurs, équipements, parachutes, ailes, aérostats de toutes catégories qui font honneurs aux hommes qui les créent et les produisent.

Mais il est juste d'ajouter que la grande majorité de nos constructeurs vit plus de passion que de profits, et que l'industrie de l'aviation légère, fragile par sa nature même, se trouve dans une situation d'extrême vulnérabilité.

A cet égard, le soutien sous forme d'aides à la construction d'un montant de 6 millions de francs qui lui est attribué dans le projet de budget pour 1988 reste dangereusement insuffisant.

Cette énumération serait très incomplète si je ne citais pas les aéronefs construits par des amateurs. En effet, cette année, plus de 700 d'entre eux ont volé dans notre ciel.

Deuxième groupe mondial derrière les Américains, ces constructeurs amateurs mettent à la disposition de la Communauté leurs connaissances et leur savoir-faire. Ainsi, dans

leur centre national de Montauban, ils effectuent une véritable tâche de formation auprès de dizaines de stagiaires accourus de France, de Belgique, du Portugal, de Hollande, d'Italie et d'Afrique. Ils font cela sans subventions de l'Etat, avec le même cœur que leurs ancêtres du compagnonnage. Qu'ils soient dans cet exposé, comme ils le sont dans la vie, les parfaits traits d'union entre les machines et les hommes.

Ces femmes et ces hommes qui font l'aviation légère française rassemblés au sein de fédérations représentant toutes les disciplines aéronautiques sont plus de cent mille détenteurs d'une licence.

A titre d'exemple, la fédération nationale d'aéronautique a dénombré en 1986, dans les 550 aéroclubs qui lui sont affiliés et dirigés par plus de 2 000 cadres bénévoles : 43 786 pilotes ayant pratiqué régulièrement le vol à moteur, effectuant 676 321 heures de vol dont 120 000 heures par des jeunes de moins de 25 ans, parmi lesquels se trouvent sans doute quelques-uns des pilotes professionnels qui nous manquent aujourd'hui ; 4 300 jeunes ont bénéficié de bourses, tandis que 3 683 candidats passaient avec succès leur brevet de pilote.

La fédération de vol à voile, quant à elle, compte 12 000 licenciés et la fédération d'aéromodélisme réunit 11 500 constructeurs et pilotes, énorme réservoir d'enthousiasme et de compétence aéronautique. Je m'en voudrais de ne pas citer, bien qu'elles ne soient pas sous la tutelle du ministère des transports et n'émergent pas à son budget, la fédération française de parachutisme et ses 21 000 licenciés, la fédération de vol libre et ses 12 000 licenciés, enfin la fédération U.L.M. et ses 3 700 licenciés, sans oublier nos 400 aérostatiers.

J'ai eu la chance de rencontrer au cours de l'année un grand nombre de ces femmes et de ces hommes, et nous pourrions en parler pendant des heures. Je me contenterai d'évoquer trois souvenirs.

Le premier concerne le tour de France aérien des jeunes pilotes, que j'ai pu suivre pendant quelques étapes et où j'ai vu soixante jeunes gens et jeunes filles de dix-sept à vingt et un ans, accomplir leur immense périple de 2 400 kilomètres en neuf étapes, sans incident, avec compétence, sérieux et un sens aigu de leurs responsabilités. Ils faisaient honneur à une jeunesse enthousiaste, motivée, qui ne ressemble absolument pas aux clichés stéréotypés que veulent nous imposer certains esprits chagrins.

Ce tour de France aérien, qui, pendant près de trente ans, s'est déroulé dans une discrétion qui tenait de la clandestinité, je l'ai vu exploser et attirer les foules enthousiastes à Royan, à Tarbes, à Clermont-Ferrand, à Merville, parce que ses organisateurs avaient accepté l'idée que la meilleure organisation, les plus hautes compétences, le plus grand dévouement ne suffisaient pas à faire passer dans le public le message que représente une telle manifestation. Ils avaient compris que le parrainage de grandes entreprises telles que Air Inter, pour ne citer que la plus importante, pouvait seul apporter les vrais moyens du succès populaire. Ainsi, de nos jours, passe-t-on de la confidentialité à la notoriété médiatique.

Ceux du tour de France avaient de dix-sept à vingt et un ans, mais j'ai vu à Auch de plus jeunes garçons et filles, de onze à dix-sept ans cette fois, déjà sensibilisés aux carrières de l'aéronautique, grâce à l'enseignement théorique et pratique dispensé par quelques hommes et femmes dont le dévouement s'apparente au sacerdoce.

Ces jeunes écoliers venaient d'être diplômés *Pinch Hitter*, c'est-à-dire capables de ramener au sol, dans de bonnes conditions de sécurité, et seulement guidés par radio, un avion léger, en se substituant au pilote instructeur simulant un malaise.

J'ai vu ces enfants avec du ciel plein les yeux, qui, motivés par l'ambition de devenir pilotes, ont, dans le même temps, progressé d'une manière spectaculaire dans leur travail scolaire ; tous leurs enseignants en témoignaient.

Aujourd'hui, deux ans après le début de l'expérience, des jeunes de toutes les régions de France se portent volontaires pour recevoir cette formation originale.

Enfin, j'ai vu en Avignon un aéroclub offrir à vingt lycéens leur brevet de pilote, obtenir de vingt industriels un parrainage pour chacun, faire passer son activité annuelle de quatre mille à cinq mille heures de vol, retrouver ainsi la

voie du développement, de la réussite et de la rentabilité, ce qui lui a permis en outre, de créer un emploi supplémentaire d'instructeur.

Des exemples comme ceux-là, monsieur le ministre, j'en ai vécu des dizaines et, à travers eux, j'ai renforcé ma conviction qu'avec son potentiel technologique, industriel et surtout humain, l'aviation légère française devait non seulement survivre, mais grandir et prospérer.

Cette aviation légère, la deuxième du monde je le souligne, après avoir pris conscience que son avenir était désormais entre ses mains, est capable de s'assumer, de devenir majeure, d'assurer son développement ainsi que son autonomie financière... à condition tout de même que l'Etat lui apporte le minimum de soutien nécessaire à la conquête de son indépendance, et cela pendant les quatre années à venir.

Force est de constater, monsieur le ministre, que la dotation à l'aviation légère dans votre budget n'apporte pas ce soutien minimum.

En novembre 1986, vous nous indiquiez que la minceur de la dotation à l'aviation légère ne signifiait pas un désengagement de votre ministère. Elle représentait à l'époque 0,38 p. 100 du budget de l'aviation civile ; celle que vous nous proposez cette année en représente 0,37 p. 100. Si ce n'est pas du désengagement, c'est sûrement de l'indifférence !

Mieux que les pourcentages hermétiques, les chiffres éclairent la triste réalité. En effet, les crédits pour 1988 s'élèvent, si l'on peut dire, à 15 990 000 francs, y compris les 6 millions de francs d'aide aux constructeurs dont j'ai parlé tout à l'heure ; infime goutte d'eau par rapport aux 4 340 millions de budget de l'aviation civile. La part affectée à la formation aéronautique est donc de 9 990 000 francs... ; 9 990 000 francs, le chiffre d'affaires d'une petite P.M.E. ! Comment ne pas être atterré quand on connaît l'enjeu ! Et je comprends les fédérations aéronautiques qui, unanimes, n'ont pas accepté de donner leur aval à ce projet de budget.

Car l'enjeu, monsieur le ministre, c'est en fait l'existence même de notre aviation légère. La part de budget que vous acceptez d'engager dans cette entreprise difficile est trop modeste. Il faut en réviser les montants et les modalités ; je défendrai tout à l'heure un amendement en ce sens.

Ne nous dites pas, comme dimanche dernier, 22 novembre, - j'ai eu l'occasion de l'entendre - au forum R.M.C.-F.R. 3, que les aides du secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports doublent celles que vous attribuez ; leur finalité est différente, vous le savez fort bien.

Ne nous dites pas, comme dimanche dernier sur ces mêmes antennes, que le sport aérien est le plus aidé en France, ajoutant d'ailleurs - et vous me faites beaucoup d'honneur - que le sénateur Cartigny avait dit dans un rapport récent que « ceux qui veulent faire du sport aérien prennent l'habitude de piocher dans d'autres caisses que celles de l'Etat ». Monsieur le ministre, ne nous dites pas cela ! La citation n'est vraiment pas de moi ! Mais je ne vous en tiens pas rigueur... et puis, on ne prête qu'aux riches !

Surtout n'entretenez pas la confusion sport aérien - aviation légère, qui ne peut donner au public qu'une image fautive de la réalité.

Sans doute sommes-nous pleins d'admiration pour nos sportifs, qui, dans toutes les disciplines aéronautiques, occupent les plus hauts niveaux et accaparent les médailles. Ils sont notre fierté, l'élite de notre aviation légère, mais ils ne sont pas toute l'aviation légère.

Aujourd'hui, il s'agit non pas de sport aérien, mais d'aide, d'une aide très limitée, aux aéroclubs, au titre de la formation aéronautique, de cette formation aéronautique qui n'a rien d'un sport, mais consiste à donner à des filles et des garçons la capacité d'évoluer dans l'espace, de dominer les trois dimensions. A l'heure d'*Ariane*, c'est leur offrir, simplement, la possibilité d'être de leur temps.

Par ailleurs, monsieur le ministre, la formation aéronautique est un moyen éducatif exceptionnel, c'est une éducation méthodique de l'analyse, de la prise de décision et de la responsabilité en milieu de risques, un moyen précieux de faire des hommes.

A l'heure de la pénurie de pilotes - nous produisons, en effet, annuellement environ 100 pilotes professionnels pour le transport aérien, alors qu'il en faudrait 200 chaque année, dès 1988 - soutenir les pépinières de vocations aéronautiques que sont nos aéro-clubs, c'est simplement assurer l'avenir immédiat et préparer le moyen terme de notre aviation.

Dans ce pays, berceau de l'aéronautique, l'aviation légère, qu'il serait grave de traiter en parent pauvre, attend de vous, monsieur le ministre, un soutien raisonnable et nécessaire. Vous l'aidez ainsi à poursuivre son décollage. Elle fera le reste ! (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique ainsi que sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. Jacques Habert. Très bien !

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

M. Charles Ornano. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai noté avec satisfaction, dans le projet de loi de finances pour 1988, au chapitre des infrastructures, une volonté affirmée d'accentuer l'effort de notre pays dans ce domaine.

J'enregistre, de la même manière, à la fois l'accroissement notable des crédits d'équipements, l'affectation d'une partie des produits de la privatisation, l'association, enfin, du partenariat privé au financement de certains projets, association qui, à mon avis, va dans le sens souhaitable d'une plus grande mobilisation de toutes les ressources.

C'est là une politique volontariste et cohérente, et je m'en réjouis. Nous savons tous que faire des choix en matière budgétaire est une nécessité absolument incontournable. Faire des choix, c'est d'abord définir des priorités et, ensuite, dégager des moyens réalistes et suffisants pour concrétiser ces priorités.

Je voterai donc le budget des transports.

Cela posé, je manquerais à mon devoir de sénateur de la Corse si, à l'occasion de ce débat, je n'évoquais à nouveau ce que, pour ma part, je considère aussi comme une priorité nationale : je veux parler des liaisons maritimes et aériennes entre la partie continentale et la partie insulaire de la France.

J'ai bien souvent, en d'autres circonstances, évoqué devant notre assemblée certaines évidences concernant la Corse, mais vous me permettez de revenir une nouvelle fois sur l'une d'elles : l'insularité.

A 300 kilomètres des côtes continentales, la Corse est tributaire des transports, qu'ils soient maritimes ou aériens. Sans doute, dans nos sociétés contemporaines, toute région est-elle extrêmement sensible à l'intensité et à la régularité des échanges. Ils rythment la vie et les activités, ils conditionnent le développement économique et l'emploi, ils participent, enfin, à la qualité de la vie et, même si cela est moins perceptible, ils contribuent grandement au maintien, voire au développement du sentiment d'appartenance à la communauté nationale.

C'est dire combien il me paraît important de souligner, aujourd'hui, la nécessité dans laquelle nous nous trouvons d'engager un effort de dimension nationale sur les transports, effort qui permettrait de mettre la France continentale et la France insulaire à « portée de voix », si je puis m'exprimer ainsi.

A la veille de l'Acte unique européen de 1992, il est indispensable à la Corse d'avoir « un pied ferme » sur le continent français, comme il est indispensable à la France d'avoir, par la Corse, un promontoire en Méditerranée, une avancée précieuse vers l'Europe du Sud.

En matière de transports, cela signifie que nous devons œuvrer sur plusieurs registres : capacité, régularité, fiabilité et tarification.

De très gros efforts ont déjà été consentis et nous en avons conscience. C'est ainsi que la reconnaissance du principe de la continuité territoriale, assortie de son importante enveloppe budgétaire, a grandement contribué à faire avancer dans le bon sens le problème des liaisons maritimes et aériennes, bord à bord, entre la Corse et le continent, mais nous pensons qu'il faut aller plus loin et étendre cette notion et ces mesures, notamment le bord à bord, aux liaisons entre la Corse et Paris.

Nous avons aussi parfaitement conscience qu'un gros travail nous attend encore pour toujours mieux utiliser ce que nous avons. Mais nous disons aussi que cet effort ne doit pas être relâché. Ainsi est-il toujours regrettable que nous soyons contraints de devoir, bien souvent, programmer nos déplacements plusieurs semaines, voire plusieurs mois à l'avance, sous peine de ne pouvoir obtenir de place.

Il est tout aussi fâcheux que des grèves, si fondées et légitimes soient-elles, se soldent régulièrement, comme cela s'est trop souvent produit, par la prise en otage de l'île, et ce durant des semaines. Je précise, à cet égard, qu'il n'est pas dans mon propos ni dans mon esprit de contester ce droit inscrit, par ailleurs, dans notre Constitution. Mais il est indispensable et urgent de trouver une solution.

Il est temps, enfin, que les tarifs, en particulier les tarifs aériens, soient revus et adaptés à ce qui est pour nous la fonction essentielle de l'avion, c'est-à-dire un moyen de transport aussi crucial - aussi banal devrais-je dire - que l'est l'autobus et le métro pour les Parisiens.

Il n'est pas rare, en effet, que nous soyons amenés à devoir effectuer l'aller-retour Corse - continent - Corse dans la journée. Or, comment, dans ces conditions, ne pas être sensible à la question des tarifs ?

Derrière mon propos se dissimulent des réalités très concrètes, des réalités quotidiennes.

Ainsi, il est difficile d'admettre qu' Ajaccio et Bastia soient condamnées à être les deux villes les plus chères de France. De même, il est éminemment regrettable que le coût des transports à l'importation et à l'exportation hypothèque les possibilités de création d'activités agricoles ou industrielles quand on sait que le sous-peuplement de l'île fait qu'il n'existe pas de marché intérieur suffisant.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne voudrais pas que l'on se méprenne sur le sens et la portée de mes propos. Je n'entends pas réclamer des subsides pour la Corse. C'est précisément pour tenter de sortir de la spirale de l'assistanat qu'il me paraît indispensable que continue de jouer, en faveur de la Corse, la solidarité nationale, qui seule a déjà grandement fait la démonstration qu'elle pouvait permettre à cette région d'atteindre l'égalité des chances avec les autres régions françaises.

Je sais, monsieur le ministre, que la volonté du Gouvernement - il nous l'a manifestée lundi dernier - s'est affirmée et continue à s'affirmer dans ce sens.

Je m'en réjouis, car je sais que des efforts importants sont consentis. Aussi est-ce avec confiance que les non-inscrits et moi-même voterons, je le répète, ce budget. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.)*

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

M. Jean-François Pintat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce budget m'apparaît excellent tant par les crédits qui lui sont alloués que par ses orientations.

Les autorisations de programme augmentent de 12,7 p. 100, ce qui assure à concurrence de 60 p. 100 par avances remboursables le financement des programmes des Airbus A 330 et A 340.

J'aborderai tout d'abord les problèmes liés à notre industrie aérospatiale. Nous avons enregistré, en ce domaine, un excédent commercial de 520 millions de dollars avec les Etats-Unis, grâce à ce formidable atout que représente Airbus, merveilleux ensemble de coopération européenne.

Je dirai juste quelques mots du conflit qui nous oppose aux Etats-Unis à propos de la commercialisation de cet avion. M. le rapporteur de la commission des finances, mon collègue M. Fortier, a explicité de manière remarquable les enjeux de ce conflit dont nous avons pu apprécier la portée lors de la mission effectuée aux Etats-Unis et à laquelle j'ai eu l'honneur de participer. Contestant principalement les méthodes de financement liées au développement de l'Airbus, les Américains nous sont apparus très sensibilisés sur ce sujet, n'excluant pas d'appliquer différentes procédures propres à leur droit interne et dont nous connaissons la redoutable efficacité. Souvenons-nous de l'affaire du Concorde !

Par ailleurs, c'est avec satisfaction que nous avons pu constater que les Européens, plus particulièrement les Français, étaient eux-mêmes déterminés à soutenir cette réussite technologique, symbole de ce que pourrait nous apporter une Europe forte et unie.

Une évolution de la part de chacune des parties apparaît donc souhaitable. Cependant, c'est en allant vers une plus grande coopération euro-américaine que l'on évitera tout

affrontement majeur. La construction des moteurs civils en est le meilleur exemple. Ainsi le programme de développement du CFM 56 est-il tout à fait satisfaisant. Depuis ses premières ventes, plus de 4.000 unités ont été commandées.

Deuxième exemple de coopération atlantique, l'accord conclu en décembre 1985 entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric pour produire un turbopropulseur à deux rangées d'hélices rapides contrarotatives, qui représente le « must » de la motorisation.

Si la S.N.E.C.M.A. possède une participation de 35 p. 100 au programme de démonstration, pourcentage qu'elle pourra garder lors du développement et de la mise en service de ce moteur, elle n'a pas de responsabilité propre, contrairement au programme CFM 56, pour la conduite de ce projet confiée à la seule General Electric. Cela est regrettable et l'on pourrait essayer, comme l'a dit tout à l'heure M. Fortier, de ramener ce pourcentage à 50 p. 100.

Mais ce moteur est destiné à être fixé directement sur le fuselage des avions, type Boeing, qui a d'ailleurs opté en faveur de ce moteur pour son projet du B 757. Or, nous savons que les Airbus ont leur réacteurs fixés sous leurs ailes. Un obstacle technique n'est-il donc pas à craindre au cas où la S.N.E.C.M.A. envisagerait d'utiliser ce moteur, qui permet, il faut le souligner, une économie d'énergie de l'ordre de 25 à 30 p. 100 ?

Deuxième sujet d'importance que je voudrais aborder, la situation de nos compagnies aériennes, qui doivent tenir compte de la déréglementation engagée aux Etats-Unis depuis 1979, d'une part, et de la perspective de libéralisation de l'espace aérien européen en 1992, d'autre part.

L'exemple de la déréglementation des tarifs aériens effectuée aux Etats-Unis doit être médité de près tant il prête à controverse. En dépit de ses perspectives séduisantes, il apparaît maintenant qu'il vaut mieux contrôler ce processus de libéralisation, qui induit des effets pervers, notamment au niveau de la qualité des services vendus. De plus, les notions essentielles de notre droit public, à savoir le service public et l'intérêt général qui le commande, disparaissent d'un système où toute desserte aérienne non économiquement rentable est purement et simplement abandonnée. Dès lors, il nous faut avancer prudemment, mais il nous faut quand même progresser.

En effet, ne possédant ni la souplesse industrielle et sociale des Américains ni les bas coûts et salaires des transporteurs asiatiques, l'Europe risque fort de se trouver transformée en plaque tournante des compagnies d'outre-Atlantique ou d'Extrême-Orient, qui viendront piller le marché du vieux continent. C'est plutôt en améliorant notre productivité, notre compétitivité et notre outil commercial que nous serons mieux à même d'affronter l'échéance de 1992.

Voilà pourquoi je regrette ce que certains ont appelé une concurrence franco-française entre nos compagnies aériennes. Depuis 1963, le marché aérien est partagé entre Air Inter pour la métropole, U.T.A. pour le Pacifique Sud jusqu'à Los Angeles et une grande partie de l'Afrique et Air France. Dès lors, il nous faut, et je l'affirme clairement, ne pas instaurer « une guerre de nos compagnies aériennes » et respecter l'accord dit de Peira Cava.

Si U.T.A. a obtenu l'année dernière une escale à San Francisco, il ne me semble pas souhaitable qu'elle puisse faire de même pour l'aéroport de Newark à New York. Une arrivée de U.T.A. à Newark, point d'éclatement des lignes aériennes américaines, risquerait de donner du trafic aux lignes intérieures américaines. Par ailleurs, les nouvelles lignes aériennes françaises sur New York déclencheraient l'arrivée sur cette ligne d'autres compagnies américaines.

Certes, les évolutions sont nécessaires. La libéralisation de la desserte des départements d'outre-mer ou l'autorisation de charters en France en sont les premiers signes. De même faut-il sérieusement réfléchir à l'avenir d'Air Inter lorsque la France s'ouvrira à l'Europe. Mais, là encore, gardons bien en mémoire l'exemple américain.

Cette perspective de 1992 doit nous amener à nous intéresser aussi aux gains de productivité internes que doivent réaliser nos compagnies. Air France, à cet égard, présente pour l'année 1987 un bilan favorable avec un trafic total en hausse estimé à 11 p. 100 et un résultat bénéficiaire prévisionnel en progression.

Le coefficient moyen d'occupation des vols a progressé. La santé de notre compagnie nationale est bonne. Nous nous réjouissons de la diversification du réseau européen d'Air France, qui prépare très bien l'ouverture du grand marché européen de 1992.

Un point d'ombre subsiste néanmoins : le nécessaire renouvellement de la flotte aérienne, moyenne et long-courrier, qui pèsera, à l'avenir, sur ces résultats. La compagnie envisage de procéder à une augmentation de capital et à une ouverture du capital au public. Nous y sommes très favorables. Notre rapporteur vient de le dire. Nous avons souhaité que, dans le cadre de la participation, le personnel puisse participer aux achats pour environ 10 p. 100 des actions disponibles.

Le problème du pilotage à deux des Airbus A 320 prend ainsi toute sa signification lorsque l'on parle de coûts d'exploitation. On a pu entendre beaucoup de choses sur ce sujet à la suite du jugement récent du tribunal de Bobigny : le juge était allé « trop loin », le Conseil constitutionnel devait être saisi ! Sur quoi ? On se le demande toujours, sachant par ailleurs que la Cour de cassation, le 4 juillet 1986, en assemblée plénière, a reconnu au juge le pouvoir d'exercer un contrôle du caractère raisonnable des revendications pour déterminer la licéité ou non d'une grève. En l'occurrence, tant les juges du tribunal de Créteil, le 30 juillet 1987, que ceux de Bobigny - puisque, entre-temps, le siège social du syndicat avait été intentionnellement transféré du Val-de-Marne en Seine-Saint-Denis - ont appliqué ce pouvoir en estimant que cette revendication ne pouvait être satisfaite raisonnablement par l'entreprise.

Il faut rétablir les faits : c'est un problème ancien puisque Air France s'y est trouvée confrontée dès 1982 en envisageant d'acheter des Boeing 737. Un accord avait pu alors être signé entre le syndicat du personnel navigant et la direction sous la « bénédiction » du ministre des transports de l'époque, M. Fiterman.

L'Airbus A 320, pour sa part, a été conçu pour être piloté à deux, et aucun incident n'a eu lieu lors des quelque 800 heures d'essai en vol. Le syndicat du personnel navigant s'inquiète pour la sécurité des passagers ; rien ne permet de confirmer ce jugement. Ne s'agit-il pas, tout simplement, d'inquiétudes sur son propre sort ?

Il ne faut pas céder à cette demande, car Air Inter a mis sur pied un programme de reclassement des officiers navigants. Il ne s'agit pas d'imposer purement et simplement une mesure, il me semble que les dirigeants d'Air Inter ont pris toutes les dispositions nécessaires sur le plan social afin que cette évolution, inévitable sur le plan technique, ne se fasse pas au détriment de son personnel, lequel bénéficie d'avantages sociaux qui se situent déjà au niveau de ce qui se fait de mieux, pour les personnels de cette catégorie, dans le monde.

La même remarque vaut s'agissant de la nécessité du pilotage à deux du nouvel appareil 747-400 qu'Air France va mettre en service au début des années 1990. Ne gâchons pas nos chances d'être toujours parmi les premiers, demain, en refusant la technologie d'aujourd'hui !

Monsieur le ministre, je vous le disais en introduction de mon exposé : votre budget est satisfaisant, orienté vers l'avenir ; il tient compte des mutations qui nous seront imposées. J'espère avoir apporté ici une modeste contribution aux moyens que nous devons définir pour aller avec succès de l'avant. Notre groupe votera donc votre bon budget. (Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.)

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. De nombreuses questions m'ont été posées, tant par les rapporteurs que par les différents intervenants, auxquelles je m'efforcerai d'apporter des réponses aussi précises que possible.

Tout d'abord, M. Fortier m'a interrogé sur le calendrier de l'ouverture au capital d'Air Inter et d'Air France.

S'agissant d'Air Inter, c'est chose faite, puisque, d'ores et déjà, 3 p. 100 des actions ont été offertes au personnel grâce à la vente opérée par la S.N.C.F.

S'agissant d'Air France - je me réjouis que cette orientation corresponde au vœu du Sénat - dès que le marché le permettra, l'ouverture du capital au public permettra de l'ouvrir également au personnel.

L'évolution de la productivité, notamment du personnel navigant commercial, est une affaire qui intéresse directement les compagnies. La plupart d'entre elles ont d'ailleurs réussi à conclure avec leur personnel navigant des accords sur ce point.

Vous avez indiqué, à juste titre, monsieur le rapporteur spécial, que certains conflits, ou leur manifestation, pouvaient donner une image globalement négative du transport aérien français. Si, effectivement, un préavis de grève a été déposé à propos du service des ventes à bord et des boissons chaudes, cette grève n'a jamais eu lieu. C'est au moins une occasion où l'on peut rendre hommage au caractère responsable du personnel navigant commercial.

Pour ce qui est de la déréglementation, que M. le rapporteur pour avis a également abordée, je dirai que, s'agissant de l'accord européen, nous sommes parvenus - c'est vrai - à Bruxelles, les 25 et 30 juin derniers, à un accord d'ensemble sur les capacités, la concurrence, les prix, les conditions d'accès et que cet accord est, pour l'instant, suspendu en raison d'un différend entre la Grande-Bretagne et l'Espagne sur la desserte de Gibraltar.

Je ne désespère pas que nous puissions arriver à un accord permettant de régler ce problème lors de la prochaine réunion des ministres, des transports de la Communauté, c'est-à-dire le 7 décembre.

Nous essayons d'éviter, dans toute la mesure possible, ce qui pourrait aboutir à une Europe aérienne à deux vitesses, car ce serait le début de l'éclatement du marché unique avant même qu'il ne soit en place. C'est la raison pour laquelle nous nous efforçons de faire en sorte que le cheminement de l'ensemble des douze pays européens vers le marché unique de 1992 se fasse de façon aussi cohérente que possible.

S'agissant de l'intervention d'Air Inter en Europe, je rappellerai qu'à l'égard de la convention de 1985 Air Inter a déjà apporté très largement la démonstration de son esprit d'ouverture, puisque c'est en plein accord avec le président d'Air Inter que, l'an dernier, j'ai pu mettre en œuvre la première expérience de charters dans le ciel hexagonal. De la même façon, Air Inter s'efforce, en coopération avec Air France - une première expérience a été faite sur Londres, cet été - de développer un certain nombre de services vers l'Europe. Air Inter se prépare donc tout à fait activement à cet élargissement du marché intérieur.

Le problème des droits de trafic a été abordé à plusieurs reprises. On a beaucoup parlé du « Yalta aérien » - M. Pintat y a fait allusion - sur la répartition des droits entre les différentes compagnies et ce que l'on a appelé « la concurrence franco-française ».

Lorsqu'il s'est agi d'exploiter des droits existants, j'ai souhaité maintenir le *statu quo* ; en revanche, le mouvement a été lancé là où il s'agissait d'exploiter des droits nouveaux - c'était le cas, notamment, de San Francisco - ou lorsque ces droits étaient laissés en déshérence.

Je reviendrai dans un instant sur les problèmes de desserte de l'Amérique du Nord, notamment de la côte est des Etats-Unis, mais j'ai constaté à cette occasion que, grâce à cette doctrine, la desserte de Philadelphie, qui avait été oubliée, semble-t-il, depuis un certain temps, sera de nouveau assurée dans les jours prochains.

Comme je l'ai indiqué, je souhaite que, chaque fois que c'est possible, il y ait, au mieux des intérêts du pavillon français, soit émulation, lorsque l'émulation est bonne, soit coopération. C'est grâce à cette faculté d'association et à cette liberté d'analyse de leurs intérêts par les différentes compagnies que l'on pourra probablement progresser.

En ce qui concerne les conditions d'accès et le traitement qui pourraient être réservés aux compagnies non communautaires, je rappelle qu'il existe d'ores et déjà un certain nombre de compagnies qui bénéficient de la cinquième liberté, en particulier des compagnies américaines. Nous recherchons par tous les moyens la réciprocité, notamment sur le territoire des Etats-Unis.

Le véritable problème réside dans le fait que trop souvent et trop longtemps les douze pays de la Communauté semblent s'être préoccupés des problèmes « euro-européens », c'est-à-dire des conditions de la concurrence qu'ils pouvaient

se faire les uns aux autres, sans se préoccuper suffisamment de la définition du marché intérieur unique, en particulier, de sa position à l'égard du marché extérieur - Etats-Unis et Sud-Est asiatique.

Je suis persuadé - je l'ai d'ailleurs demandé à mon collègue allemand, qui prendra la présidence du conseil des ministres des transports à partir du 1^{er} janvier prochain - que telle doit être désormais la préoccupation première du conseil des ministres de Bruxelles.

Au sujet de la formation des pilotes, vous m'avez demandé s'il y aurait un manque de pilotes. Ce sera probablement le cas, c'est vrai, mais il s'agit d'un marché extraordinairement fluide. Voilà quelques années, on parlait non pas de déficit, mais, au contraire, d'excédent. Cela est dû à la fois à l'évolution du transport aérien et à l'évolution des modules utilisés.

A l'heure actuelle, on a recours à des avions plus petits, qui nécessitent donc, pour un nombre de passagers transportés identique, plus de moyens. C'est la raison pour laquelle ont été immédiatement envisagés un certain nombre de palliatifs de façon que les pilotes soient en nombre suffisant en 1988, mais en veillant strictement à ce qu'il n'y ait en aucun cas baisse de la sécurité. C'est notamment le cas en ce qui concerne les problèmes d'âge d'habilitation des pilotes militaires ou des dérogations diverses. C'est pourquoi les services estiment que nous devrions passer le cap de 1988 sans grandes difficultés.

Pour la suite, je rappelle que l'O.A.C.I. a décidé de simplifier et d'accélérer le système de formation des pilotes. Bien entendu, la France s'alignera sur cette décision, de façon à pouvoir offrir à nos compagnies un personnel en quantité et en qualité suffisantes pour faire face à l'accroissement des besoins.

S'il est certain que la collation des grades, pour faire référence à un vieux principe universitaire, est de la responsabilité exclusive de l'Etat, il y a probablement lieu de mettre en œuvre des responsabilités conjointes dans l'encadrement et la formation des pilotes, en accord avec les diverses compagnies. Voilà une quinzaine de jours, j'ai tenu personnellement une réunion avec les responsables de ces compagnies. A l'heure actuelle, les conversations se poursuivent. J'espère que nous parviendrons, en tout état de cause, en temps opportun, à mettre en œuvre un système qui permette d'assurer à la fois la qualité de la formation et l'association, dans les conditions optimales, des différents acteurs.

Je souscris, par ailleurs, à l'ensemble des jugements que vous avez portés sur les problèmes de construction aéronautique, notamment sur les succès rencontrés. Vous l'avez indiqué vous-même, tout n'est pas définitivement acquis. Je le confirme, et ce en raison à la fois des problèmes liés à l'évolution du cours du dollar et des difficultés d'ordre commercial qui peuvent exister avec les Etats-Unis.

A ce sujet, je voudrais dire tout le prix que nous avons accordé aux conclusions de la mission menée par le Sénat aux Etats-Unis, mission tout à fait nécessaire à laquelle - vous avez bien voulu le rappeler - les fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile ont apporté leur concours.

Cette mission a permis de mieux apprécier à la fois la nature, les possibilités et les difficultés des relations avec les Etats-Unis.

Quel est l'état actuel des discussions ? Une réunion s'est tenue à Londres, le 27 octobre dernier. Il est peut-être prématuré de parler de ses conclusions. J'indiquerai seulement que, à l'occasion de cette réunion entre le négociateur américain, M. Clayton Yeutter, les ministres européens et le commissaire compétent, il a été convenu que les experts proposeraient un certain nombre de disciplines pour être sûr que le soutien apporté par chaque pays à son industrie aéronautique est bien conforme à l'accord du G.A.T.T.

Nous avons tenu à placer ces négociations dans le cadre du G.A.T.T., ce qui explique, d'ailleurs, qu'elles soient menées par le ministre du commerce extérieur, pour bien marquer qu'il s'agit d'un problème de commerce international et non d'un problème aéronautique.

Une réunion a eu lieu, à Washington, mardi et mercredi derniers. Un projet d'accord sera remis lundi matin à la délégation américaine et sera donc étudié, la semaine prochaine, à Genève. C'est vous dire que nous sommes entrés dans une phase de négociation active.

Mais, dans cette négociation difficile, où l'unité des quatre membres engagés dans la construction d'Airbus reste entière, il convient de préserver les intérêts de notre construction aéronautique, en veillant à l'équilibre des engagements pris de part et d'autre et en se préservant des fluctuations du dollar, qui - vous l'avez souligné - constituent un très grand danger pour les résultats financiers de nos industriels. Le Sénat peut être assuré que notre détermination, à cet égard, est à la hauteur de l'importance des enjeux.

J'en viens à la question concernant l'A.T.R.-42. Il s'est produit, c'est vrai, un accident tout à fait dramatique en Italie, il y a quelques semaines, qui a amené, à titre de mesure conservatoire, les autorités italiennes à interdire le vol de l'A.T.R.-42.

Dès que les premiers éléments de l'enquête ont été connus, les services officiels italiens ont levé cette interdiction de vol. L'A.T.R.-42 est donc tout à fait habilité à voler. L'avion n'est d'ailleurs pas en cause, puisqu'il apparaît, semble-t-il, assez clairement, que la compagnie responsable n'a pas appliqué de façon très stricte les consignes qui datent de mai 1987 et qui imposent un certain nombre de procédures en cas de givrage intensif, ce qui était le cas dans la nuit au cours de laquelle cet accident s'est produit. Les qualités de l'A.T.R.-42 ne sont donc nullement en cause.

En ce qui concerne les conditions de développement du moteur dit "U.D.F.", à hélices contra-rotatives, MM. Fortier et Pintat ont exprimé le regret, si j'ai bien compris, que la participation de la S.N.E.C.M.A. ne soit que de 35 p. 100 alors qu'elle était de 50 p. 100 dans le développement du moteur CFM 56.

La technologie de l'U.D.F. a, en fait, été entièrement développée par General Electric, qui, au début du programme, en 1982, en préservait jalousement les éléments. La part proposée à la S.N.E.C.M.A. était initialement de 20 p. 100. C'est donc déjà un premier succès pour la S.N.E.C.M.A. que d'avoir pu passer de 20 p. 100 à 35 p. 100 et d'être devenue un partenaire majeur, puisque la société française est associée entièrement à la gestion du programme, notamment en matière financière et commerciale.

J'avais moi-même demandé cet été au général Capillon d'essayer de faire en sorte que cette condition soit parfaitement respectée par le partenaire américain de la S.N.E.C.M.A. et je me réjouis qu'il ait pu obtenir satisfaction.

Je vous donnerai quelques éléments d'information sur l'évolution de la situation depuis le mois de juillet.

La S.N.E.C.M.A. a obtenu un véritable statut de coopérant à la fois majeur et unique de la General Electric. C'est un programme qui sera développé, au côté de la General Electric, par la seule S.N.E.C.M.A. Avec sa participation de 35 p. 100, la S.N.E.C.M.A. est à même de bloquer tout dérapage de ce projet. La S.N.E.C.M.A. participe en outre à toutes les décisions concernant le programme, notamment la commercialisation et la fixation des prix de vente.

La situation n'est donc pas très sensiblement différente de ce qu'elle était pour le développement du programme CFM 56, d'autant que, dans ce dernier cas, la S.N.E.C.M.A. était chargée des parties froides, alors que, pour le moteur U.D.F., elle est chargée des parties nobles.

M. Bernard Legrand ne m'en voudra pas de ne pas répondre aux questions qu'il ne m'a pas posées par préférence. Je lui donnerai donc simplement quelques éléments de réponse correspondant aux questions qu'il m'a effectivement posées.

D'abord, je me refuse obstinément - il le sait d'ailleurs - à établir une comparaison sans nuance entre la situation américaine et la situation européenne, et, plus précisément, la situation française. Nous sommes dans une situation tout à fait différente et, s'il est un domaine où comparaison n'est pas raison, c'est bien celui-là.

S'agissant ensuite de la déréglementation américaine, celle-ci a touché l'ensemble du secteur aérien : transport, navigation, conditions techniques de maintenance et de sécurité, avec les conséquences que l'on connaît.

En revanche, s'agissant de l'Europe, de la France en particulier, il n'a jamais été question - je l'affirme devant le Sénat - de déréglementer en quoi que ce soit la navigation aérienne, qui ressortit à l'Etat et à sa souveraineté. C'est un élément fondamental de la sécurité que nous devons assurer aux passagers aériens.

De la même façon, il n'est pas question de déréglementer de quelque manière que ce soit, bien au contraire, toute la procédure de certification et de contrôle des avions. Ainsi que cela a été dit, j'ai effectivement eu l'occasion - ce n'est donc pas une déclaration d'intention mais un constat fondé sur des faits - de faire en sorte que les consignes de sécurité et de maintenance des appareils soient très strictement appliquées par l'ensemble des compagnies qui interviennent, et chacun sait qu'elles sont de plus en plus nombreuses.

Telle est la raison pour laquelle j'estime que la déréglementation « à la française » est parfaitement cohérente, monsieur le sénateur, avec les dispositions de l'Acte unique européen.

D'ailleurs, les premiers résultats qui ont été constatés sur les trois expériences principales d'ouverture - l'ouverture vers les départements d'outre-mer, la multidésignation sur la côte ouest des Etats-Unis et l'expérience des charters intérieurs cet été - montrent que, dans tous les cas, il y a eu accroissement très sensible de l'offre, développement du nombre des passagers transportés et abaissement des tarifs, sans que, en aucune manière et à aucun moment, le transporteur régulier, la compagnie nationale pour l'outre-mer et Air Inter pour le territoire métropolitain, ait eu à souffrir de cette nouvelle concurrence, bien au contraire.

Je peux vous donner un certain nombre de chiffres. De janvier à septembre 1987, par exemple, sur les Antilles, la compagnie nationale Air France a augmenté son trafic de 25,8 p. 100, la compagnie Minerve de 92,9 p. 100 - ce qui est normal puisqu'elle partait de presque rien - soit une augmentation totale du trafic entre la métropole et les Antilles de 31,8 p. 100. L'augmentation totale du trafic concernant la Réunion a été de 24,1 p. 100, la compagnie nationale Air France ayant elle-même augmenté son trafic de 9,5 p. 100. Les mêmes éléments peuvent être communiqués s'agissant des charters intérieurs puisque l'expérience, qui était pourtant très limitée puisqu'elle portait sur trois mois, a permis de transporter plus de 80 000 passagers dont environ les deux tiers n'avaient jamais pris l'avion alors que, parallèlement, la compagnie Air Inter augmentait son trafic d'un peu plus de 10 p. 100 au cours de la même période.

Cela prouve bien que, dans le domaine du transport aérien, il y a une très grande élasticité à condition de prendre un certain nombre de précautions.

C'est ce que nous avons fait notamment pour la desserte des Antilles et de la Réunion puisque nous sommes passés d'une situation dans laquelle il n'y avait qu'un intervenant, la compagnie nationale, à une situation dans laquelle il y en a eu deux, puis trois. Nous testons actuellement cette expérience avec une compagnie régulière et deux compagnies de charters. Si un besoin supplémentaire se faisait sentir, nous pourrions faire encore un pas mais, pour l'instant, nous veillons à ce que la capacité mise en place - c'est notamment vrai pour la Réunion, et je ré ponds là à M. Virapoullé - soit suffisante. Si tel n'était pas le cas, nous donnerions l'autorisation de l'accroître. Mais, dès 1988, la capacité augmentera de 20 p. 100 à 30 p. 100 selon les destinations, ce qui paraît très largement suffisant pour répondre aux besoins qui se manifestent.

Je précise à M. Legrand que l'ensemble des obligations de services publics qui figurent au cahier des charges auquel ont souscrit les compagnies, qu'il s'agisse de compagnies de transports réguliers ou de compagnies charters, sont parfaitement assurées. Si tel n'était pas le cas, les mesures nécessaires seraient prises pour rappeler aux intervenants qu'ils ont souscrit un accord qu'il leur appartient de respecter.

S'agissant de la sûreté, l'effort de 1987 a essentiellement porté sur les équipements grâce au produit de la taxe de sûreté. Nous engagerons un effort plus important en 1988 sur la formation.

S'agissant de la compagnie Iran Air, je vous rassure : des mesures appropriées sont mises en œuvre là où se posent les avions de cette compagnie : fouille des passagers à l'arrivée de l'avion, surveillance accrue de l'appareil et du personnel navigant. Les risques éventuels n'ont pas échappé, vous vous en doutez bien, à mon collègue M. Pandraud, chargé de la sécurité.

Je souscris également entièrement à vos propos relatifs à la qualité du personnel et à sa formation. Je vous assure, comme je l'ai indiqué, voilà un instant à M. Fortier, que, si

tout ne doit pas rester de l'affaire de l'Etat, il me paraît effectivement que l'Etat est comptable du maintien de la qualité et de la sécurité de ce personnel.

Vous avez évoqué le problème plus particulier de la charge de travail de l'usine de la S.N.I.A.S. à Saint-Nazaire. Cette usine est spécialisée dans l'assemblage des tronçons d'Airbus et joue un rôle indispensable dans la part industrielle française du programme Airbus. Le succès de l'A 320, comme le lancement décidé cette année de l'A 330 et de l'A 340, permet de disposer d'un plan de charge très important. Ainsi, en 1990, la cadence de production d'Airbus sera de 12 avions par mois contre 4 actuellement et elle passera à plus de 16 avions par mois à partir de 1994, avec le développement effectif de l'A 330 et de l'A 340.

Dans cette perspective, l'usine de Saint-Nazaire profitera donc tout à fait normalement des retombées de ce lancement. J'attire cependant votre attention sur la nécessité pour notre industrie de veiller à améliorer sa compétitivité face à la concurrence ; sinon, tous les efforts qui sont faits pour gagner des points de marché le seraient en pure perte.

C'est pourquoi l'aérospatiale s'est fixé comme objectif d'accroître sa productivité à terme de l'ordre de 30 p. 100, ce qui impose des efforts d'adaptation qui peuvent se traduire à l'heure actuelle par des redéploiements, somme toute limités, de personnels, à Saint-Nazaire comme ailleurs.

S'agissant de l'avion du futur, je n'ai rien à ajouter à ce que je vous ai déjà dit si ce n'est ma conviction - quelques expériences passées le montrent, notamment celle d'Airbus - que c'est par une coopération avec les pays industrialisés, notamment avec les pays européens, que peuvent se développer utilement les programmes les plus ambitieux.

Je ne reprocherai pas à M. Garcia d'avoir dressé un tableau catastrophique de la situation et de m'avoir fait quelques procès d'intentions : c'est dans l'ordre des choses. Je lui répondrai simplement que, s'agissant de la coopération indispensable en matière aéronautique, on ne peut envisager de coopération strictement franco-française.

Comme j'ai déjà eu l'occasion, dans une autre enceinte, de le dire à M. Montdargent, il est possible de faire en sorte que les retombées du succès du programme Airbus profitent à des industriels français, mais il nous faut également tenir compte de la nécessité d'avoir un marché. Il ne suffit pas de construire des avions, il faut les vendre ! Cela suppose, c'est d'ailleurs le choix qui a été fait par le consortium Airbus, de sous-traiter une partie non négligeable de la construction à l'industrie des pays acquéreurs.

A M. Virapoullé, s'agissant de la Réunion, je répondrai qu'effectivement il me paraît anormal qu'un changement de la date du voyage se traduise par une pénalité appliquée à celui qui en prévient pourtant en temps opportun la compagnie nationale. La compagnie nationale Air France partage ce point de vue puisqu'elle va supprimer cette pénalité. En revanche, dès le 1^{er} février 1988 - vous en conviendrez, c'est normal - une pénalité de 500 francs frappera les voyageurs qui retiennent une place et qui ne se présentent pas. En anglais, on appelle cela le *no show* : ne pas savoir jusqu'à la dernière minute quels sont les passagers qui se présenteront effectivement, ce qui est source de difficultés. M. Virapoullé aura donc satisfaction sur ce point.

S'agissant de sa deuxième observation, il me paraît également anormal - malheureusement, je n'ai pas une aussi bonne réponse à lui apporter - que des passagers ayant un billet O.K. se voient refuser l'accès à l'avion au tarif vert. Il appartient à la compagnie d'éviter de faire de la réservation excessive. Je ne doute pas que votre intervention d'aujourd'hui la conduise peut être à revoir un certain nombre de pratiques.

L'extension de la période verte, c'est la règle du jeu. Cette pratique a permis, au cours de l'année écoulée, d'augmenter le trafic et l'offre de sièges vers les départements d'outre-mer, notamment vers la Réunion. Il s'agit d'un tarif de type commercial et il appartient à la compagnie de procéder à ses propres arbitrages entre les tarifs vert, orange ou rouge, d'autant plus que le tarif vert s'est traduit par une baisse très importante des prix.

Il me paraît difficile de déconnecter complètement le trafic de la Réunion du trafic international puisque c'est précisément l'existence des escales internationales qui permet d'équilibrer le trafic sur les différents vols et ainsi, avec des taux de remplissage très élevés, de pratiquer des tarifs inférieurs.

S'agissant de la Singapour Airlines, des contacts ont eu lieu tout récemment. A condition que s'exprime une demande et dès que le conseil supérieur de l'aviation marchande en sera saisi, je ne vois aucun inconvénient à ce que cette amélioration de la liaison de la Réunion vers l'extérieur, notamment vers l'Asie du sud-est, intervienne. Je puis donc vous assurer que toute demande en ce sens sera examinée aussi vite et dans un esprit aussi positif que possible.

M. Cartigny a évoqué l'aviation légère en me soupçonnant de désengagement ou d'indifférence. La lecture très rapide des chiffres pourrait lui donner raison. Il nous en a parlé avec une grande passion, ce qui ne m'étonne pas, évoquant les personnalités qu'il a rencontrées au cours de différentes manifestations intéressant le sport aérien. J'en ai rencontré aussi et nous nous sommes même rencontrés à cette occasion, monsieur le sénateur. C'est vous dire que cette passion, je la partage. On ne peut donc pas considérer que je traite avec légèreté les problèmes de l'aviation légère ; bien au contraire.

Je vous répondrai quand même, bien que vous m'avez demandé de ne pas le faire, que l'effort que l'Etat accomplit en faveur de l'aviation légère ne se limite pas, c'est vrai, au seul chapitre que vous avez évoqué, si l'on excepte la formation, aux 9 300 000 francs inscrits au budget du ministère.

Des crédits sont également inscrits au budget du ministère de la jeunesse et des sports, dont le montant est de l'ordre de 12 700 000 francs, soit un peu plus que ce qui figure à mon propre budget.

Je souscris tout à fait à votre observation : il ne faut pas confondre le sport aérien et le développement de l'aviation légère. C'est la raison pour laquelle, au sein même du budget du ministère des transports, il ne faut pas rester aux 9 300 000 francs qui sont inscrits. En effet, il faut y ajouter, me semble-t-il, l'aide apportée à l'industrialisation et au développement de matériel. Je rappelle qu'elle sera plus forte en 1988 qu'en 1987, puisque nous passerons de 5 millions à 6 millions de francs, ce qui est déjà un premier pas.

Par ailleurs, je soulignerai ce qu'est le soutien logistique de la direction générale de l'aviation civile et de ses services à l'aviation légère, notamment au sport aérien. C'est ainsi que le centre de Saint-Auban et le centre de réparation de Castelnau-dary, qui fonctionnent respectivement à 90 p. 100 et à 30 p. 100 pour la fédération française de vol à voile, sont pris en charge par la D.G.A.C. ; que 150 remorqueurs et une cinquantaine de planeurs sont mis à la disposition des pratiquants du sport aérien sur le parc de mes services ; que, environ 20 millions de francs par an figurant au budget des bases aériennes sont destinés à de petits terrains qui ne sont pas fréquentés par l'aviation commerciale, et qui, donc, servent principalement, et souvent exclusivement, à l'aviation légère ; que 20 millions de francs du déficit d'Aéroports de Paris et au moins autant en ce qui concerne les charges des chambres de commerce et d'industrie concessionnaires d'aéroports vont, de fait, à une subvention à l'aviation commerciale, mais également à l'aviation légère, puisque c'est sur ces terrains que peut se développer cette pratique du sport.

Monsieur le sénateur, vous savez bien que tout ne peut pas être fait. Il est vrai que, dimanche, j'ai interprété peut-être un peu rapidement et de façon abrupte les propos que vous aviez confiés à la revue *Aviasport* et, surtout, le titre que la revue leur avait donné : « L'aviation générale doit se prendre en compte elle-même. »

S'il est vrai qu'elle doit se prendre en compte elle-même, elle continuera à bénéficier d'une aide non négligeable de l'Etat et c'est la raison pour laquelle je vous demanderai dès à présent, monsieur le sénateur, de bien vouloir, sous le bénéfice de ces explications, retirer l'amendement que vous avez déposé, et ce d'autant plus que la réduction de crédits que vous proposez s'applique au chapitre 31-92, qui, justement, concerne le service de formation et de contrôle, c'est-à-dire celui qui, le plus directement, concourt au soutien à l'aviation légère.

Monsieur Ornano, nous n'avons pas oublié la Corse dans notre souci de développer et d'améliorer les dessertes. C'est ainsi que les vols charters qui ont été mis en place cet été ont permis à environ 20 000 touristes supplémentaires de se rendre à Ajaccio, Bastia et Calvi, à un prix représentant environ 60 p. 100 seulement de celui qui est pratiqué par les compagnies régulières.

Le prix du billet Paris-Ajaccio ou Paris-Bastia est de 953 francs. Certes, le coût est élevé, mais un examen plus précis montre que l'importance et le nombre des réductions

tarifaires ramènent, en fait, le coupon moyen à une valeur comparable à celle de liaisons plus courtes telles Paris-Pau ou Paris-Perpignan. Le tarif catalogue est effectivement élevé, mais nombre de tarifs commerciaux permettent de le diminuer sensiblement.

De la même façon, en liaison très étroite avec l'office régional des transports, des discussions ont été menées et d'autres sont en cours avec Air France et Air Inter. Elles devraient permettre d'assurer très rapidement des liaisons directes sur Paris, permettant notamment un aller-retour tel que le souhaitent les élus corses. D'ores et déjà, d'ailleurs, un certain nombre d'améliorations ont été apportées sur le vol de six heures quarante-cinq, en particulier depuis le 25 octobre.

Beaucoup reste encore à faire, nous en sommes tout à fait conscients, mais, ainsi que vous avez bien voulu le souligner, des progrès sont en cours. Il s'agit plus de les renforcer que de créer un mouvement qui vient effectivement d'être lancé.

J'ai déjà répondu en partie à M. Pintat en répondant aux questions relatives au moteur U.D.F. et à la déréglementation européenne par rapport à la déréglementation américaine.

Je souscris sans aucune réserve à ce qu'il a dit, à savoir qu'il s'agissait d'avancer prudemment, mais de progresser. Telle est exactement la politique qui est menée depuis vingt mois dans ce domaine. Il est certain que cela passe très largement par une amélioration de la productivité et une maîtrise de la concurrence « franco-française ». Comme je l'ai indiqué d'ailleurs dans mon propos liminaire, il s'agit de développer l'émulation là où elle profite à la fois au pavillon français et aux consommateurs, mais aussi de viser davantage les accords de coopération là où, au contraire, la situation peut paraître plus fragile.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle M. le Premier ministre a souhaité que soit différée la décision concernant la desserte de l'aéroport de Newark par U.T.A. En attendant que la décision soit prise, cet aéroport est desservi à partir de Paris par une compagnie américaine et par elle seule. De ce fait, celle-ci se trouve dans une situation de monopole. Il importe donc que, très rapidement, une décision intervienne.

Le renouvellement de la flotte moyenne et long-courrier est en cours ; l'ouverture et l'accroissement du capital le permettront partiellement. J'indique, d'ailleurs, que le conseil des ministres, lors de sa dernière réunion, a pris un décret permettant d'ajuster et d'ouvrir ces possibilités.

S'agissant enfin du pilotage à deux des A 320, je ne veux pas entrer - vous vous en doutez bien - dans le conflit qui est en cours. Je voudrais simplement rappeler que, indépendamment du tribunal de Créteil, d'abord, du tribunal de Bobigny, ensuite, la Cour de cassation elle-même, par un arrêt du 4 juillet 1986, avait reconnu un pouvoir d'appréciation au juge du référé, mais également avait défini la licéité de l'appréciation du caractère abusif d'une grève. C'est donc sur la base d'une décision de la Cour de cassation que le tribunal, semble-t-il, s'est prononcé.

En conclusion, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous dirai que le budget de l'aviation civile, s'agissant aussi bien du transport que de la construction et de la participation ou de la part de l'Etat dans ce domaine, est résolument orienté vers l'avenir. Je souhaite que le Sénat, dans sa très grande majorité, puisse l'approuver. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

(M. Etienne Dailly remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY,

vice-président

M. Jacques Habert. Je demande la parole.

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

M. Jacques Habert. Monsieur le ministre, je voudrais saisir l'occasion qui m'est donnée pour revenir sur deux des réponses que vous avez faites à deux de nos collègues : à

M. Pintat au sujet de la déréglementation et à M. Virapoullé à propos du remboursement de certains types de billet. Je me limiterai à un point très particulier, que je vous aurais signalé lors de la discussion générale si l'excellente intervention de notre ami Charles Ornano sur la Corse n'avait pas, bien évidemment, eu la priorité au sein du groupe auquel j'appartiens.

Monsieur le ministre, un problème se pose à propos des billets vendus dans le cadre de la déréglementation. Nous nous félicitons de cette mesure, puisqu'elle a donné un vaste essor au transport aérien et permet à nombre de nos compatriotes et d'étrangers, surtout aux jeunes, de voyager dans des conditions spécialement économiques.

Ce problème concerne la vente par les agences, en France en particulier, de billets à des jeunes de moins de dix-huit ans, donc à des mineurs. On ne fait pas assez attention à leur âge : dès lors qu'ils sont en possession d'un passeport, on leur délivre un titre de transport. C'est ainsi qu'il est arrivé que des jeunes de seize ou dix-sept ans se soient rendus à Hong Kong ou à Bangkok, et que, mal préparés et non avertis, ils y aient connu des aventures fâcheuses. Certains même n'en sont pas revenus.

Nous avons malheureusement connu le cas de familles françaises de l'étranger qui avaient envoyé leurs jeunes filles de quinze ou seize ans poursuivre des études en France et qui ont appris avec stupeur qu'elles étaient parties à Istanbul ou à Katmandou. On leur avait vendu à bas prix, et sans question, un billet sur un vol « charter » un vol nolisé, comme le disent plus correctement nos amis canadiens. On comprend ce qu'a pu être l'inquiétude de ces familles !

On me dit que, pour qu'un mineur puisse franchir une frontière, il est nécessaire, d'après la législation en vigueur, de présenter une autorisation parentale ; mais les agences ne la demandent pas et la police de l'air, lorsque 300 ou 400 personnes partent sur un même vol, ne peut vérifier toutes les dates de naissance. Le contrôle ne pourrait-il pas se faire au moment de la vente des billets ? Vous me répondez, comme l'ont fait les agences, que c'est le rôle de la police, mais il faut réfléchir à la question : nous avons tout de même des responsabilités vis-à-vis de ces jeunes.

En tout état de cause, la vente des billets à des enfants mineurs de moins de dix-huit ans devrait faire l'objet de plus de précautions. Tel est, monsieur le ministre, l'objet de ma première remarque.

J'en viens, en second lieu, au problème du remboursement, à propos duquel je citerai quelques cas.

Si, par hasard, au départ de l'aéroport, la police de l'air arrête une personne de moins de dix-huit ans, celle-ci ne peut pas partir. Elle va donc demander à être remboursée. Or, on le lui refuse. En effet, il existe des règles : il faut annuler le billet vingt et un jours à l'avance pour être dédommagé, au moins en partie ; et, dans ce cas, l'intéressé perd tout ! Ne rien rembourser, alors qu'il s'agit d'un mineur et que normalement le billet n'aurait pas dû lui être vendu, me paraît vraiment excessif.

Quelquefois, ce sont les parents ou les gardiens qui découvrent le billet d'avion et qui vont le rendre à l'agence. Mais, avec un sourire ou avec une superbe indifférence, on leur présente le « contrat » qu'on a fait signer à l'enfant, et on leur répond qu'il est trop tard, que l'argent est perdu, qu'il n'y a rien à faire.

Je connais le cas d'un jeune étudiant américain à qui on a réussi à vendre deux billets ! Il avait déjà un billet pour repartir en Californie ; il a demandé à avancer de quelques jours la date de son retour. On lui a répondu que c'était impossible, et qu'il fallait en acheter un autre, ce qu'il a fait. Mais, en réalité, il était parfaitement possible de changer la date puisque cela a été fait par Air France quelques jours plus tard.

Lorsqu'il a voulu rendre le premier billet, devenu inutile, l'agence à laquelle il s'était adressé lui a dit que le délai de remboursement était passé, qu'il aurait dû venir la veille et que la compagnie Jet'Am et l'agence ne lui devaient rien ! Dans ce cas, la perte - importante puisqu'il s'agissait d'un billet Paris-Los Angeles - a été de 100 p. 100.

Il y a tout de même là certaines anomalies, certaines exagérations, inadmissibles - pour ne pas dire davantage - et cela d'autant plus qu'il s'agit de mineurs qui ne peuvent être

au courant de tous ces règlements - même si on les leur fait signer - et se laissent entraîner par les trop grandes facilités qu'on leur offre.

Pour éviter de tels malentendus et de tels incidents, surtout lorsqu'il s'agit de nos compagnies nationales, je pense qu'il faudrait qu'existe une possibilité d'appel et que l'on puisse présenter les cas exceptionnels, remplir un dossier, expliquer.

Si le remboursement total n'est pas possible, car l'on comprend que la démarche ait pu susciter des frais, au moins pourrait-on se contenter d'une amende de 10,15 voire 20 p. 100 du prix du billet. Infliger une pénalité de 100 p. 100 à un jeune de moins de 18 ans, c'est trop cher sanctionner sa légèreté ou son incompréhension.

Telles sont les deux remarques que je voulais faire : la première sur la vente inconsidérée de billets à des mineurs, la seconde sur le refus de remboursement qu'on leur oppose ensuite. Ces deux questions, je crois, méritent réflexion. A l'avance, je vous remercie, monsieur le ministre, de l'attention que vous voudrez bien leur porter.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. J'ai écouté M. Habert avec une très grande attention ; la question, il est vrai, relève avant tout de la police de l'air et des frontières. Cela dit, je ne disconviens pas qu'un problème réel et concret se pose indépendamment de l'aspect juridique.

Je vais demander à mes services et aux compagnies intéressées, notamment à celles que vous avez citées, monsieur Habert, de l'examiner en essayant de donner une réponse qui ne mette pas en cause les règles qui doivent impérativement s'appliquer au vol nolisé, mais pour qu'un certain nombre de cas d'espèce du type de ceux que vous avez évoqués soient pris en compte.

M. Jacques Habert. Pour les mineurs particulièrement !

M. le président. Je rappelle au Sénat que les dispositions concernant l'urbanisme, le logement et les services communs, les routes et la sécurité routière, l'aménagement du territoire, les transports terrestres et les voies navigables ont été examinées le vendredi 20 novembre et celles qui concernent l'environnement, le samedi 21 novembre.

Nous allons donc procéder maintenant à l'examen de l'amendement relatif aux crédits de l'aviation civile et au vote par titre de l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 66 438 193 francs. »

Par amendement n° II-7, M. Cartigny et les membres du groupe de la gauche démocratique proposent de réduire ces crédits de 12 981 125 francs.

La parole est à M. Cartigny.

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ne fréquentant cette maison que depuis un an, je ne connais pas encore parfaitement tous les rouages de la vie parlementaire. C'est la raison pour laquelle il m'arrive parfois d'être trop logique ou pas suffisamment habile ; mais j'ai quelques années pour apprendre et je n'y manquerai pas.

M. le ministre m'a demandé tout à l'heure de retirer mon amendement n° II-7.

Je tiens tout d'abord à lui dire - mais il le sait bien - que je ne fais pas d'opposition systématique ; je pourrais donc effectivement retirer ce texte ; mais il faudrait alors, pour que je puisse le faire dans des conditions honorables, que M. Douffiagues nous apporte des précisions supplémentaires. En effet, dans l'état actuel des choses, nous en sommes à peu près au même point que l'année dernière, si ce n'est que l'aviation légère a disposé, dans cet hémicycle, d'un temps de parole un peu plus long.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Je tiens tout d'abord à assurer à M. Cartigny - étant moi-même néophyte en la matière, j'ai oublié de le faire tout à l'heure - que je suis tout à fait prêt à répondre, le moment venu, à la question orale avec débat dont il obtiendra, le cas échéant, l'inscription à l'ordre du jour du Sénat ; en effet, comme il le sait, les problèmes de l'aviation, en général, et de l'aviation légère, en particulier, me préoccupent au même titre que lui.

J'ai indiqué tout à l'heure qu'au-delà des 9,3 millions de francs inscrits sur cette ligne budgétaire de nombreux autres crédits figurant dans le budget du ministère des transports sont consacrés exclusivement ou principalement à l'aviation légère. On ne peut donc pas parler - comme le craignait M. le sénateur Cartigny - d'un véritable désengagement de l'Etat dans ce domaine.

Mais je tiens surtout à affirmer à M. Cartigny que ma préoccupation sera essentiellement orientée, dans les mois à venir, vers les problèmes concernant la formation des pilotes et l'information, compte tenu notamment des résultats des enquêtes effectuées sur les différents accidents survenus cet été et sur les problèmes de sécurité. C'est, en effet, sur la formation et la sécurité que doit principalement porter, à mon avis, l'effort de l'Etat, tout en maintenant parallèlement, notamment grâce aux six millions de francs de crédits prévus à cet effet, les aides du budget à l'industrialisation des avions de l'aviation légère.

Je ne peux donc, monsieur le sénateur, que vous renvoyer aux propos que j'ai tenus tout à l'heure : les éléments que je vous apporte montrent, certes, que nous ne faisons pas assez - mais on ne fait jamais assez, vous le savez bien ! Toutefois ce qui est réalisé et qui continue à l'être ne manifeste ni désengagement ni désintérêt de la part de l'Etat.

Je suis d'ailleurs tout à fait disposé à examiner avec vous, en cours d'année, les conditions d'une amélioration, à crédits constants ou légèrement majorés, de ce secteur auquel nous attachons l'un et l'autre une importance justifiée.

M. Ernest Cartigny. Je demande la parole.

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

M. Ernest Cartigny. Monsieur le ministre, votre propos peut certes être considéré comme satisfaisant, mais je suis désolé de vous dire qu'il ne s'agit que d'un propos. Or habitué, dans la vie, à me battre avec autre chose qu'avec des mots, je me vois dans l'obligation de dire que les plus beaux propos ne remplacent pas les meilleurs actes.

C'est pourquoi, s'agissant de vous demander non pas un supplément de crédits - je sais que c'est impossible - mais la réalisation d'une économie sur un poste, je souhaite, dans un premier temps, maintenir mon amendement.

Nos compagnies aériennes commencent à manquer de pilotes - même si cela a déjà été dit, je le répète, car il s'agit d'un point très important.

Cette situation deviendra préoccupante dès 1988. En effet, la prévision de nos besoins annuels en pilotes de transport de niveau professionnel de première catégorie s'établit, à cette date, à environ deux cents personnes. Or, nos centres nationaux et privés sont actuellement dans l'impossibilité de les fournir.

On imagine mal Air France ou Air Inter réduits à embaucher des pilotes étrangers ; c'est pourquoi nous devons réagir très vite, au moyen de toutes les filières possibles. Sans doute les aéroclubs ne sont-ils pas la source unique de recrutement pour les centres de formation de pilotes professionnels. La formation *ab initio* peut et doit être pratiquée parallèlement. Mais il est indiscutable que la filière aéroclub fournit des candidats très motivés et cet aspect n'est pas négligeable.

Nous devrions donc, très logiquement, favoriser les vocations parmi les jeunes, en aidant notamment les aéroclubs qui en sont le vivier naturel, et ce par le maintien d'une aide minimale à la formation pendant les trois ou quatre années à venir.

Monsieur le ministre, j'ai parfaitement entendu vos propos, s'agissant de l'aide technique fournie par la direction générale de l'aviation civile. J'ai moi-même visité les écoles de Grenoble et de Saint-Auban et je connais la qualité des services qu'elles rendent. Il n'empêche qu'il s'agit là d'un crédit ponctuel et tout à fait particulier.

Le 6 novembre, monsieur le ministre, répondant à un député qui, mal informé, à l'évidence, sur la ventilation des 10 millions de francs de crédits prévus au chapitre 43-29, « subventions diverses », défendait un amendement tendant à réduire ceux-ci de 2 millions de francs, vous avez déclaré, pour éclairer ce parlementaire sur la destination et la répartition de cette somme : « ... dix mille francs seulement sont destinés aux subventions pour les œuvres sociales de l'aviation civile. Une subvention de 690 000 francs est versée au bureau Véritas au titre de la sécurité des avions. Le reste, soit 9,3 millions de francs, est constitué de crédits destinés notamment à soutenir l'aviation légère, qu'il s'agisse des bourses de pilotage, de l'aide au fonds de financement permettant l'achat d'aéronefs. »

Vous ajoutiez : « L'adoption de cet amendement reviendrait à supprimer toute aide à l'aviation légère et à supprimer les crédits nécessaires à la sécurité des avions. »

Ce faisant, monsieur le ministre, vous avez fort bien expliqué à notre collègue député qu'il s'agissait pour vous de défendre un seuil critique au-dessous duquel il n'y aurait plus d'aide à l'aviation légère, notamment en ce qui concerne la formation des jeunes pilotes.

Monsieur le ministre, ce seuil critique est, à notre avis, déjà atteint. En effet, pour la première fois depuis 1981, les crédits de la formation aéronautique, destinés notamment aux aéroclubs, sont inférieurs à 10 millions de francs. Ils ont diminué de 50 p. 100 depuis 1984 ; ils sont même inférieurs, en francs courants, à leur niveau de 1981.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous n'opposerez pas à cette triste constatation le fait que vous avez, par ailleurs, augmenté de 20 p. 100 les crédits à la construction ; mais cela ne porte que sur un crédit bien modeste de 5 millions de francs.

L'amendement n° II-7 que je me fais un devoir de défendre devant vous n'a rien d'excessif, à mon avis : il vise seulement, d'une part, à réduire de 12 981 125 francs les crédits du titre III « moyens des services », qui s'élèvent globalement à 1 679 millions de francs, et, d'autre part, à affecter cette somme au chapitre 43-29, article 80 « formation aéronautique ».

Pourquoi 12 981 125 francs ? Tout simplement pour rétablir en francs constants la dotation de la formation aéronautique à son niveau de 1984, ce qui - vous en conviendrez - est un seuil minimum lorsque l'on connaît nos besoins en formation de pilotes.

Telle est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je maintiens mon amendement ; je me rends bien compte, néanmoins, que ce texte vise à obtenir une diminution d'un budget, sous réserve que vous vous engagiez à transférer cette dernière sur le poste de la formation aéronautique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. La commission des finances est très sensible au problème abordé par l'amendement n° II-7 et elle en a donc beaucoup discuté.

Compte tenu des explications fournies tout à l'heure par M. le ministre, qui constituent une réponse aux questions que moi-même et plusieurs de mes collègues avons posées, elle souhaiterait que M. Cartigny accepte de retirer son amendement. En effet, ce texte vise un problème que nous avons décidé d'étudier très consciencieusement en commission des finances à l'occasion d'une question orale à laquelle vous avez par avance accepté de répondre, monsieur le ministre.

Telle est la position de la commission, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Cartigny, l'amendement n° II-7 est-il maintenu ?

M. Ernest Cartigny. Monsieur le ministre, j'ai parfaitement entendu les propos tenus par M. le ministre, qui sont tout de même porteurs d'espoir ; il en va de même, me semble-t-il, de l'avis formulé par M. le rapporteur spécial.

C'est la raison pour laquelle, sous réserve que ce qui vient d'être dit soit mis en application au cours des mois à venir et, en tout cas, avant la discussion budgétaire de l'année prochaine, je retire mon amendement.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Très bien !

M. le président. L'amendement n° II-7 est retiré.
Je vais mettre aux voix les crédits figurant au titre III.

M. Albert Ramassamy. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Albert Ramassamy. Je me réjouis de la réponse faite par M. le ministre à M. Virapoullé, concernant le transport aérien du département de la Réunion. Néanmoins, je tiens à dire que le groupe socialiste votera contre l'ensemble des crédits figurant au titre III.

M. le président. Je lui en donne acte.
Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.
(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV, plus 13 807 987 francs. »
Sur ce titre, la parole est à M. Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aimerais, avant le vote sur les crédits figurant au titre IV, vous exprimer l'opposition du groupe communiste ainsi que les préoccupations de ce dernier concernant la situation des transports en Ile-de-France.

Vos orientations, monsieur le ministre, consistent à privilégier le trafic autoroutier par rapport aux transports en commun. A cet égard, M. le commissaire de la République de la région d'Ile-de-France déclarait le 17 novembre 1987 : « Par ailleurs, nous n'avons pas prévu de programme spécial identique à celui de la route pour le métro, le R.E.R., la S.N.C.F.-banlieue. Il faudra aborder le problème de cet effort supplémentaire dans le cadre de la négociation qui se déroulera en 1988 pour la préparation du prochain contrat de plan qui couvrira la période de 1989-1993 ». Ainsi, on verra demain !

Ce développement des routes est accompagné d'une concession aux sociétés privées, qui instaureront un péage aux portes de Paris. L'exemple le plus frappant, en ce domaine, est celui de la future A14 reliant Orgeval à La Défense, où serait instauré un péage.

Dans le même temps, vous décidez de faire payer plus cher les usagers des transports en commun, avec les prochaines augmentations prévues à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.

Par ailleurs, les dirigeants d'entreprises veulent bloquer leur participation à la carte orange à son prix actuel, ce qui se traduira inévitablement, pour les salariés, par un remboursement inférieur à 50 p. 100. L'usager paiera donc davantage, alors qu'il n'est en aucun cas responsable de la distance grandissante entre son lieu de travail et son habitation.

Au contraire, ce sont vos choix, monsieur le ministre, qui font de Paris et de sa proche banlieue des lieux où les employés, les ouvriers, les techniciens, voire les cadres, ont de plus en plus de difficultés à se loger.

Au moment même où vous envisagez des hausses impressionnantes, vous laissez se dégrader le service public de la R.A.T.P. Vous supprimez des postes, alors qu'il en manque pour assurer l'ensemble des tâches actuelles, sans parler du développement indispensable.

Aujourd'hui, il faut attendre plus longtemps l'autobus, le confort est moins bon, les retards dans le métro et le R.E.R. ne se comptent plus. Vous n'êtes même pas sûrs de pouvoir assurer correctement le service des lignes du R.E.R. si l'hiver est un peu rigoureux !

Les conseillers régionaux communistes se sont rendus sur les quais de la ligne A du R.E.R. : il y ont vu des « T.U.C. pousseurs » chargés de faire entrer le maximum d'usagers dans les rames alors que les quais sont bondés. Quel contraste : la technique nouvelle et le Moyen Age cohabitent ! Le moindre mouvement d'affolement, et c'est la panique ; des personnes peuvent ainsi être blessées.

Cette dégradation a été également observée récemment sur la ligne Pont-de-Sèvres - Mairie-de-Montreuil, l'entretien défaillant ayant bloqué le trafic pendant deux heures.

Faudra-t-il des morts pour que l'Etat, la région et la R.A.T.P. s'émeuvent de la situation et prennent les mesures urgentes qui s'imposent ?

Vous nous parlez, monsieur le ministre, de l'échéance de 1992 et de l'acte unique européen. Pour les habitants de la région parisienne, votre politique dans le domaine des transports est déjà une manifestation de la politique européenne que vous préconisez. Pour eux, 1992, c'est déjà aujourd'hui !

Votre politique engendre l'insalubrité et l'insécurité, qui se développent dans les couloirs du métro. Ce n'est pas en les parfumant qu'ils deviendront plus propres et plus sûrs !

Cette insécurité est liée à votre politique, qui consiste à rendre immédiatement rentable financièrement un service public que vous souhaitez démanteler, alors que la France s'aligne au niveau le plus bas des pays de la C.E.E.

Pour leur part, les sénateurs communistes non seulement estiment que l'augmentation des tarifs ne doit en aucune manière dépasser le taux de l'inflation, mais aussi affirment que, plus que jamais, il est nécessaire que la carte orange soit, en région parisienne, remboursée à 100 p. 100 par les employeurs.

Je ne nie pas les problèmes financiers de la R.A.T.P. ; ils sont réels. Mais d'autres choix sont possibles ; on pourrait, par exemple, faire intervenir les banques et les compagnies d'assurance, qui proposeraient des prêts à taux réduit, afin d'éliminer progressivement l'endettement de la R.A.T.P. Aujourd'hui, un tiers du prix du ticket de métro sert à rembourser les dettes !

Les sénateurs communistes proposent quant à eux que les véritables bénéficiaires des transports soient les payeurs, j'entends les entreprises, pour le transport de leur personnel, les grands magasins et les grandes surfaces de commerce, pour le transport de leur clientèle, les promoteurs immobiliers, qui profitent, avec la proximité des transports, de l'augmentation du prix des terrains de construction.

Ainsi serait-il possible de créer des emplois à la R.A.T.P., de développer le service public, notamment par la réalisation du tramway Saint-Denis - Bobigny et du trans-Val-de-Marne, et par le doublement immédiat du tronçon central de la ligne A du R.E.R.

Voilà, monsieur le ministre, pourquoi les sénateurs communistes refusent votre budget. Voilà pourquoi, avec les habitants concernés, ils s'opposent aux hausses de tarif à la R.A.T.P. et au péage, aux portes de Paris et immédiatement, sur l'autoroute A 14.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.
(Ces crédits sont adoptés.)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 10 274 531 000 francs. » - (Adopté.)

« Crédits de paiement, 4 868 234 000 francs. » - (Adopté.)

« Titre VI. - Autorisations de programme, 13 403 816 000 francs. » - (Adopté.)

« Crédits de paiement, 2 891 526 000 francs. » - (Adopté.)

Nous allons maintenant examiner les crédits concernant le budget annexe de la navigation aérienne et figurant aux articles 37 et 38.

Services votés

M. le président. « Crédits, 1 794 162 158 francs. »
Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix les crédits figurant à l'article 37.
(Ces crédits sont adoptés.)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme, 470 000 000 francs. »

« II. - Crédits, 465 648 936 francs. »

Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits figurant à l'article 38.
(Ces autorisations de programme et ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions concernant le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Intervention dans l'ordre du jour de la séance du 3 décembre 1987

M. le président. En accord avec le Gouvernement, la commission des finances demande que les comptes spéciaux du Trésor soient examinés après les observations sur le rapport de la Cour des comptes et avant les crédits relatifs aux charges communes et aux services financiers.

En conséquence, l'ordre du jour du jeudi 3 décembre s'établirait comme suit :

- Observations sur le rapport de la Cour des comptes ;
- Comptes spéciaux du Trésor ;
- Charges communes et services financiers ;
- Budget annexe des monnaies et médailles ;
- Budget annexe de l'Imprimerie nationale ;
- Industrie.

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

Il en est ainsi décidé.

Nous allons maintenant interrompre nos travaux. Nous les reprendrons, comme convenu précédemment, à vingt-deux heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinquante, est reprise à vingt-deux heures cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1988.

Départements et territoires d'outre-mer

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des départements et territoires d'outre-mer.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'année dernière à la même époque, je présentais devant vous le projet de budget pour 1987 du ministère des départements et territoires d'outre-mer.

J'avais souligné l'effort exceptionnel du Gouvernement en faveur de l'outre-mer. Cet effort était la traduction budgétaire des engagements du Premier ministre et s'était déjà fortement ressenti dans la loi de finances rectificative pour 1986, qui avait mis à ma disposition 550 millions de francs supplémentaires, essentiellement destinés à la Nouvelle-Calédonie.

Le budget de mon département ministériel pour 1987 avait enregistré par rapport à l'année précédente une progression exceptionnelle de 25 p. 100. Cela avait permis de renforcer les moyens de l'administration et d'accroître de façon significative la capacité d'intervention du ministère.

On peut dire que, en 1987, le budget du ministère des départements et territoires d'outre-mer a « décollé », si vous me permettez d'employer ce terme. En 1988, sans connaître une hausse comparable, il augmente de façon notable.

En effet, le projet de budget que j'ai l'honneur de vous demander d'approuver aujourd'hui progresse de 3,26 p. 100 et confirme ainsi la hausse remarquable du budget de l'année passée. Le projet de budget pour 1988 s'établit à 1 773 millions de francs contre 1 717 millions de francs en 1987 et, je vous le rappelle, 1 371 millions de francs en 1986.

Quant aux grands axes de ce projet de budget, il s'agit, d'une part, d'augmenter encore notre capacité d'intervention, notamment par une aide accrue aux investissements et un maintien de notre concours au territoire de la Nouvelle-Calédonie et, d'autre part, d'assurer un fonctionnement satisfaisant des services centraux et extérieurs du ministère.

Les crédits retraçant les interventions publiques de l'Etat atteignent 483 millions de francs contre 392 millions de francs en 1987. Ils marquent une progression très impor-

tante : environ 23 p. 100. Il sera ainsi possible de mettre véritablement en place, en 1988, le service militaire adapté à Mayotte, d'assurer la montée en puissance du service militaire adapté en Nouvelle-Calédonie, de compenser le désengagement des fonds structurels de la Communauté économique européenne, notamment du fonds social européen dans sa contribution en faveur du service militaire adapté et de l' A.N.T. - Agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer - ce qui permettra, conformément aux engagements de M. Jacques Chirac exprimés lors de la réunion des états généraux des associations des originaires d'outre-mer, d'accroître notre concours à ces mouvements et aux activités culturelles d'outre-mer.

Je mentionnerai trois points particuliers de ce budget, qui constituent des nouveautés marquantes.

Tout d'abord, pour la première fois, une dotation de 50 millions de francs a été inscrite au titre de l'application du protocole du 29 juin 1984 sur la fiscalité du nickel. Ces crédits seront versés au territoire de la Nouvelle-Calédonie, en compensation des pertes de recettes qu'il avait alors accepté de consentir.

Ensuite, l'effort déjà accompli en matière d'aide aux transports pour rompre l'isolement des collectivités territoriales d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte est amplifié puisque, au total, 14 millions de francs seront versés pour améliorer la desserte de ces deux archipels.

Enfin, les crédits inscrits pour la première fois dans le collectif de fin d'année 1986 pour financer les aides aux personnes âgées et aux enfants sans famille accordé par l'Etat en Nouvelle-Calédonie sont reconduits pour un montant de 50 millions de francs.

Ainsi, loin de diminuer, les crédits d'intervention publique en faveur des départements et territoires d'outre-mer s'accroissent encore fortement cette année.

Il en est de même en matière d'aide à l'investissement puisque les dépenses en capital continuent d'augmenter et connaîtront un accroissement de plus de 15 p. 100 en autorisations de programme. En 1988, 963 millions de francs seront consacrés à l'aide à l'investissement contre 916 millions de francs en 1987.

Il faut en particulier noter que la dotation du F.I.D.O.M.-général - Fonds d'investissement des départements d'outre-mer - augmente une nouvelle fois de façon très importante ; elle passe de 344 millions à 405 millions de francs dans le projet de budget pour 1988.

Je me dois de rappeler que, lors de l'arrivée du gouvernement de M. Chirac, le montant des crédits du ministère des D.O.M.-T.O.M. inscrits sur ce chapitre n'étaient que de 160 300 000 francs ; entre 1986 et 1988, ils ont donc été multipliés par deux et demi.

Il s'agit là, pour une part prépondérante, des conséquences de la loi de programme du 31 décembre 1986 relative au développement des territoires d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte. Je tiens à souligner que, conformément à ce que j'avais annoncé au Parlement lors de la discussion de ce texte, les crédits prévus par cette loi ont été inscrits en 1987 et sont bien inscrits en 1988 au budget de mon département ministériel. Nous avons entièrement rempli les engagements pris à cette époque.

De même que l'aide à l'investissement des départements d'outre-mer se traduit dans la dotation du F.I.D.O.M.-général, l'aide apportée par l'Etat aux territoires d'outre-mer trouve essentiellement sa concrétisation dans les crédits prévus au F.I.D.E.S.-général - Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer.

Celui-ci progresse aussi de façon significative en 1988 puisque 120 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits contre 111 millions de francs en 1987. Un effort particulier pourra donc être fait, notamment en faveur de la Polynésie et de Wallis-et-Futuna.

Pour ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, le fonds de développement de ce territoire a été doté de 125 millions de francs. Cela signifie que le plan de relance qui devait prendre fin au 31 décembre 1987 sera poursuivi en 1988 dans des conditions équivalentes à celles des dix-huit derniers mois.

Les crédits de fonctionnement de mon administration progressent de presque 5 p. 100 par rapport à l'an dernier. Pour une partie, cette augmentation sensible résulte de la prise en charge par le ministère des départements et territoires d'outre-mer de certains personnels des collectivités publiques.

Néanmoins, comme je l'avais fait l'année dernière, j'ai tenu à ce que l'accent soit mis sur l'amélioration des conditions de travail des fonctionnaires du ministère, notamment par la réhabilitation des locaux lorsque cela est nécessaire et la modernisation des moyens mis à leur disposition, en particulier dans le secteur de l'informatique et de la communication.

Voilà donc, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, brossée de façon rapide la présentation des grandes orientations du projet de budget pour 1988 de mon département ministériel, lequel, je dois le dire, me donne satisfaction. Je dispose, en effet, des moyens que j'avais souhaité avoir pour mener la politique que je conduis, au nom du Gouvernement, au profit de nos départements et territoires d'outre-mer. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Henri Gotschy, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des D.O.M.-T.O.M. pour 1988 marque la poursuite de l'effort important consenti pour l'outre-mer dans un contexte budgétaire pourtant sévère.

Avant de présenter dans le détail ce budget et de formuler quelques observations, je voudrais faire deux remarques préalables, afin de le situer dans le temps et dans l'espace.

Tout d'abord, le budget des D.O.M.-T.O.M. ne représente qu'une faible partie de l'effort financier total consacré à l'outre-mer, qui recouvre également les dépenses d'enseignement, les transports, etc. Ce budget représente 6 p. 100 des dépenses des D.O.M., 20 p. 100 des dépenses des T.O.M., soit 9 p. 100 au total des dépenses civiles des D.O.M.-T.O.M. Ce chiffre doit être gardé en mémoire pour apprécier le budget, qui n'est, somme toute, que la partie visible, individualisée, de dépenses beaucoup plus importantes.

Ensuite, l'évolution dans le temps marque la rupture totale des années 1986-1987 avec les années antérieures, avec une augmentation de plus d'un quart en une seule année. Ce mouvement n'aurait pu être qu'un sursaut sans suite, mais le budget pour 1988 montre qu'il n'en est rien et que l'effort se maintient au niveau souhaité.

Ces deux remarques étant faites, j'en viens à l'examen du projet de budget pour 1988. Il s'élève à 1 773 millions de francs, soit une augmentation de 60 millions de francs, c'est-à-dire 3,2 p. 100 par rapport à 1987. Après élimination des effets de transferts, le budget augmente peu - 0,9 p. 100 - après une augmentation, je le rappelle, de 25 p. 100 en 1987.

Comment sont réparties ces dépenses ? Pour 62 p. 100, il s'agit de dépenses ordinaires. Les moyens des services augmentent de façon sensible - 14 p. 100 - sous l'effet de l'exercice du droit d'option, consacré par la loi du 11 octobre 1985. Le budget des D.O.M.-T.O.M. va prendre à sa charge 140 fonctionnaires des D.O.M. qui relevaient du ministère de l'intérieur.

Les interventions augmentent, elles aussi, de façon très nette : 23 p. 100. Cette augmentation résulte de la prise en charge des dépenses fiscales liées à l'exonération dans les D.O.M. du foncier bâti et, surtout, de la fiscalité spécifique du nickel en Nouvelle-Calédonie, résultant d'un protocole de juin 1984.

Pour 38 p. 100, il s'agit de dépenses en capital. Sous l'effet de l'évolution propre des autorisations de programme des années antérieures, les crédits de paiement s'affaissent de 14 p. 100. En revanche, les nouvelles autorisations de programme confirment le choix délibéré du Gouvernement en faveur des D.O.M.-T.O.M., puisqu'elles augmentent de 5 p. 100.

Cette augmentation est liée - j'y reviendrai - à l'application de la loi de programme de développement des D.O.M., sur laquelle la commission des finances avait rendu un avis nuancé l'année dernière. Elle avait, en effet, considéré que les mesures juridiques étaient peu novatrices et que le volet économique, sans être négligeable, était relativement modeste.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les autres données chiffrées. Je précise que ce rapport comporte vingt-sept tableaux synthétiques sur les principaux financements. Chacun d'entre vous pourra donc y trouver des informations utiles.

Après cette présentation sommaire, je voudrais formuler quelques observations et dresser un bilan des orientations retenues depuis dix-huit mois.

La première observation concerne l'évolution générale du budget : le budget des D.O.M.-T.O.M. a augmenté de 45 p. 100 en cinq ans, dont 30 p. 100 sur les deux dernières années. Cet effort est surtout réalisé en faveur des dépenses en capital, qui ont progressé de 66 p. 100 en cinq ans, dont 57 p. 100 sur les deux dernières années.

La deuxième observation concerne la Nouvelle-Calédonie : 12 p. 100 du budget en 1985 et 18 p. 100 en 1988, après un bond de 25 p. 100 en 1986. L'effort se poursuit. La loi de finances rectificative du 11 juillet 1986 avait abondé les crédits de plus de 500 millions de francs, ce qui avait constitué un effort sans précédent pour le territoire.

Après le rattrapage des années 1986-1987, le total des dépenses tend à se tasser en 1988, mais reste supérieur au double des dépenses de 1985.

La Nouvelle-Calédonie recevra 323 millions de francs en crédits de paiement en 1988.

En août dernier, le ministre des départements et territoires d'outre-mer a annoncé la reconduction du fonds exceptionnel créé par la loi du 17 juillet 1986 - il bénéficiera en 1988 de 125 millions de francs - ainsi que le déblocage de nouveaux crédits pour apurer les dossiers d'indemnisation et le lancement d'une opération nouvelle, celle des cent projets de développement destinés à couvrir l'ensemble du territoire et à être au service de la population.

Par ailleurs, pour la première fois en 1988, jouera le mécanisme de compensation fiscale sur le nickel : 50 millions de francs sont inscrits à cet effet.

La troisième observation concerne les départements dans leur ensemble, aujourd'hui encadrés par la loi de programme du 31 décembre 1986. Cette loi définit les objectifs économiques et sociaux des D.O.M. Elle avait fait l'objet de quelques réserves de la part des sénateurs car la notion de parité sociale globale était ambiguë.

Notre commission avait également émis un avis pointillé concernant l'instauration de « zones franches ». Cependant, les objectifs et les engagements économiques sont tenus, ce qui explique que les autorisations de programme augmentent de 5 p. 100. Les trois quarts de cette augmentation résultent de la loi de programme.

L'augmentation des subventions versées au territoire de la Nouvelle-Calédonie ne porte pas préjudice à l'ensemble des D.O.M.-T.O.M. A titre d'exemple, les seules dépenses des D.O.M. représentent 49 p. 100 du budget.

Cette loi de programme a été complétée par une série de contrats de plan applicables dans les départements et les collectivités territoriales de Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon, qui définissent les engagements respectifs de l'Etat et des collectivités sur cinq ans.

Pour Mayotte, la convention porte sur un port en eau profonde et une piste d'aviation. Par ailleurs, le projet de budget pour 1988 instaure un service militaire adapté.

Pour Saint-Pierre-et-Miquelon, les pouvoirs publics mènent une action juridique et économique. Au moment où le rapport a été rédigé, la situation juridique avec le Québec semblait bloquée. Quelles sont les perspectives en ce domaine ?

Concernant les D.O.M., je ferai deux remarques complémentaires : d'une part, les crédits des chantiers de développement et de soutien à la mobilité sont en augmentation sensible, mais la situation de l'emploi reste très tendue. Les rapporteurs pour avis donneront sur ce point des précisions utiles. D'autre part, je souhaite évoquer la situation dramatique des réfugiés du Surinam, dont un grand nombre ont été accueillis dans les centres de Guyane. Je rappelle que le coût de l'accueil d'une personne déplacée est de 500 francs par mois. Mais c'est à l'honneur de la France de poursuivre cette opération.

Ma quatrième observation porte sur les T.O.M. autres que la Nouvelle-Calédonie.

Wallis-et-Futuna semble avoir été relativement bien traité depuis deux ans : il existe un contrat de plan - c'est le seul territoire à avoir signé un contrat de plan - il est vrai très indicatif puisque, après un an d'exécution, la masse globale des crédits consacrés par l'Etat est supérieure au montant des engagements prévisionnels. Il y a un plan d'urgence, un fonds de secours exceptionnel et une aide communautaire. Ainsi, quatre procédures complémentaires participent à la remise à niveau des territoires, il est vrai durement atteints clone de décembre 1986.

Si je détaille un peu ces mesures, c'est qu'au regard de ce qui s'est fait pour Wallis-et-Futuna les engagements de l'Etat sur la Polynésie paraissent relativement limités. S'ils n'ont pas diminué, ils ne marquent pas de ressaut, comme ce fut le cas pour les autres territoires.

Le risque de mesures ponctuelles accordées aux uns, puis aux autres, de va-et-vient doit être gardé en mémoire par les pouvoirs publics.

En dehors même des problèmes structurels - je veux surtout parler des emplois - et conjoncturels - on a constaté une baisse de 15 p. 100 dans la fréquentation des touristes en 1987 depuis qu'un bateau de croisière américain ne fait plus escale en Polynésie - cette action variable de l'Etat n'est peut-être pas étrangère à la dégradation sensible du climat du territoire.

Quelques mots à présent sur des terres éloignées parfois oubliées, les T.A.A.F., les terres australes et antarctiques françaises.

Après de nombreuses hésitations, il a été décidé d'améliorer la desserte du territoire. Les projets de construction d'un cargo polaire - 800 millions de francs - et d'une piste d'atterrissage aux Kerguelen ont été abandonnés. En revanche, la création d'une piste aérienne en terre Adélie devrait être achevée en 1992.

Ma cinquième observation concerne les problèmes en suspens.

Le premier problème est lié à la fiscalité. Jusqu'à présent, les mesures budgétaires et fiscales attractives en faveur des D.O.M. n'ont eu que des résultats limités. Je rappelle que les seules dépenses fiscales chiffrées se montent à un minimum de 4,7 milliards de francs, parmi lesquelles les réductions de T.V.A., les déductions de revenus et bénéfices investis outre-mer.

Ce chiffre ne comprend d'ailleurs pas l'effet des mesures de juillet 1986 sur l'aide à l'investissement. Les premiers bilans de ces mécanismes sont partagés : il y a eu un effet incontestable sur le marché de la construction et du logement. Toutefois, l'effet sur l'industrie est encore incertain. Je reviens également sur le problème des zones franches, destinées à promouvoir des pôles d'exportation. Les leçons du plan de développement des Caraïbes, dit « plan Reagan », incitent à une certaine prudence. Cette réserve était alimentée par le contenu même de la loi de programme car, sur le plan juridique et fiscal, l'instauration de zones dites franches ne présentait qu'un intérêt limité. Elle avait pour seul effet pratique de supprimer l'octroi de mer, ressource non négligeable des budgets communaux, et surtout non compensée par l'Etat. En vérité, aucune zone n'a été créée.

Le deuxième problème est le suivant : quels effets a le système d'aide directe à l'emploi ? Malgré les moyens mis en œuvre, il semble que l'efficacité soit encore très limitée, comme en témoigne le taux de chômage dans les D.O.M. Y a-t-il une explication à cela ? Nous souhaiterions des éclaircissements.

Troisième problème : l'effort en faveur du tourisme doit être poursuivi. Le soutien aux compagnies de transport se développe. Deux lignes étaient soutenues en 1987, quatre le seront en 1988 : Air Saint-Pierre, Air Calédonie, Air Réunion et la compagnie maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon, pour 22 millions de francs au total en 1988.

La seule aide publique directe est de l'ordre de 10 millions de francs. Je donne dans mon rapport écrit la répartition de cette aide.

Mais, de toute évidence, les campagnes de promotion touristique ne peuvent avoir d'impact que lorsque les conditions politiques sont réunies, notamment sur la sécurité et le climat social. Cela n'est d'ailleurs pas propre aux D.O.M.-T.O.M. Les résultats sont en effet variables selon les départements et

territoires : plus 14 p. 100 en Nouvelle-Calédonie, soit 58 732, dont 15 000 Australiens et Néo-Zélandais ; plus 18 p. 100 à la Réunion ; mais moins 9 p. 100 à la Guadeloupe et moins 5,4 p. 100 en Martinique. Par ailleurs, les zones sont très fragiles aux initiatives extérieures. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, le fait qu'un bateau de croisière américain ne fasse plus escale en Polynésie a fait chuter la fréquentation touristique de 15 p. 100 en six mois !

Quatrième problème : les rémunérations des personnels de la fonction publique outre-mer.

Ce problème, lancinant, a pour la première fois été traité de façon précise par les services du M.E.D.E.T.O.M., dans une réponse aux questionnaires budgétaires.

Le problème ne touche pas seulement l'Etat, mais aussi, parfois, les gouvernements des territoires.

Le plan de réduction des écarts de rémunération initié en 1978 - plan Dijoud - n'a pas été mené à son terme. Une réflexion et des réformes s'imposeront tôt ou tard.

Le ministère a, certes, connu les mêmes règles d'évolution que le reste de la fonction publique. Toutefois, les conditions qui sont offertes aux fonctionnaires restent largement dérogatoires.

Cette question est évoquée dans une réponse à un questionnaire budgétaire de la manière suivante : « Les compléments de rémunération concourent à faire des D.O.M. et des T.O.M. des sociétés déstructurées ». Le problème est cependant complexe et, en dépit de ce constat, rien n'est envisagé pour le moment.

Le dernier problème a trait à l'intégration des D.O.M. dans la C.E.E. à l'horizon 1992.

L'Acte unique implique les D.O.M. pour ce qui concerne la libre circulation des marchandises et les fiscalités spécifiques - rhum, octroi de mer - qui devront être consacrées par les instances communautaires.

Sous le bénéfice de ces observations et compte tenu des moyens importants mis à la disposition de l'outre-mer, la commission des finances vous propose d'adopter le budget des D.O.M.-T.O.M. pour 1988. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

M. Lucien Delmas, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (départements d'outre-mer). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur trois points essentiels : l'évolution des grandes masses du budget, la situation économique et sociale des départements d'outre-mer, l'avenir de ces derniers et leur intégration dans la Communauté économique européenne.

Le projet de budget du ministère des départements et territoires d'outre-mer pour 1988 atteint 1 770 millions de francs et marque, à structures égales, une progression de 0,90 p. 100 faisant suite, il est vrai, à l'accroissement de 25,80 p. 100 enregistré en 1987 par rapport à 1986. S'agissant des seuls départements d'outre-mer, on relève que les crédits des services extérieurs progresseront de 49,90 p. 100 ; les actions en faveur des collectivités locales s'accroîtront de 54,30 p. 100 ; l'action sociale et culturelle augmentera de 12,70 p. 100. A l'inverse, les dépenses d'action économique enregistreront une diminution de 16,40 p. 100, ce que déplorent les membres de votre commission des affaires économiques et du Plan.

Cependant, ces dotations traduisent l'importance de l'effort consenti par l'Etat en faveur des départements d'outre-mer, même si les crédits plafonnent après la très importante augmentation enregistrée en 1987.

Quant à la situation économique et sociale des départements d'outre-mer, quels que soient les efforts consentis par l'Etat, elle évolue peu. Elle est encore largement caractérisée par une forte sous-industrialisation, par l'importance des revenus de transfert et par la sensibilité des deux principaux secteurs d'activité - agriculture et tourisme - aux fluctuations de l'économie mondiale. A titre d'illustration, il suffit que le taux de change du dollar s'érode pour que la saison touristique soit compromise en Martinique et en Guadeloupe.

Dans ces conditions, nous ne nous étonnerons pas que les taux de couverture des importations par les exportations y soient toujours exceptionnellement bas et que le chômage

atteigne des taux qui pourraient être perçus comme dangereux : 20,8 p. 100 à la Guadeloupe, 24 p. 100 à la Martinique et 30,3 p. 100, contre 28,20 p. 100 en juin 1986 à la Réunion, la Guyane connaissant, grâce au centre de Kourou, un chômage relativement faible de 11,8 p. 100.

Sur cet ensemble de problèmes, je nuancerai ce tableau un peu pessimiste par plusieurs observations.

Les taux de chômage sont élevés mais, au premier semestre de 1987, ils ont été en régression non négligeable dans les départements antillais et en Guyane.

L'activité touristique a enregistré en 1986 un développement important à la Réunion : plus de 18 p. 100 pour le nombre de touristes dont plus de 23,3 p. 100 pour le nombre de touristes étrangers.

Les activités d'aquaculture sont en progression sur l'ensemble des départements antillais et en Guyane, même si les producteurs de ce département souffrent quelquefois de l'étroitesse de leurs débouchés.

Mais, par-delà l'examen habituel des activités économiques, j'ai essayé cette année de m'intéresser à l'avenir des départements d'outre-mer en fonction aussi bien du bilan de la première année d'exécution de la loi de programme votée par le Parlement à l'automne dernier, que de la perspective du marché unique européen qui se profile pour le 1^{er} janvier 1993.

Dans le domaine financier, les engagements de la loi de programme prévoyant de dégager sur cinq ans 3,8 milliards de francs sont pour l'essentiel tenus. En 1987, les crédits d'investissement de l'Etat dans les départements d'outre-mer s'élèveront à 1 672 millions de francs contre 1 306 millions de francs en 1986, soit une augmentation de 28 p. 100, dont la majeure partie est imputable à la loi de programme.

Néanmoins, les informations manquent sur le point de savoir si ce rythme financier se poursuivra en 1988 car les prévisions d'exécution n'ont pas été arrêtées dans le détail.

Nous aimerions donc savoir, monsieur le ministre, si la montée en puissance prévue pour la période 1988-1991 s'amorcera bien à partir de 1988 ou si, comme le craint notre commission, on s'oriente plutôt vers une simple reconduction des crédits pour le prochain exercice.

En matière économique, rappelons que les programmes d'investissement prévus par la loi sont liés au respect des engagements financiers de l'Etat. Par ailleurs, les textes nécessaires à la mise en œuvre des zones franches ont été pris.

Il semble que le rythme de consommation des crédits soit actuellement satisfaisant, mais il serait important que l'emploi des dotations de l'Etat soit aussi décentralisé que possible afin d'améliorer encore le taux de consommation des crédits. Il est également à craindre que certaines mesures mises en œuvre - c'est le cas notamment des exonérations fiscales consenties pour la relance du secteur du bâtiment - ne produisent pas les effets escomptés en termes d'emplois et de marchés et fassent naître une spéculation qui aura pour effet plus d'aggraver que de corriger des inégalités déjà difficilement acceptables.

En revanche, le désenclavement aérien des Antilles et de la Réunion a été engagé grâce à la désignation de nouvelles compagnies qui ont conclu des conventions avec l'Etat, engagement qui les fait participer à certaines obligations de service public. Dans ces conditions, le trafic à destination des Antilles et de la Réunion a respectivement augmenté de 14,5 p. 100 et de 25 p. 100 au deuxième semestre 1986 ; les tarifs ont baissé dans des proportions variables suivant les compagnies.

Trois nouveaux projets de liaison charter avec les Antilles sont à l'examen.

Néanmoins, sur ce point, j'émettrai deux réserves : il semble que la fréquence des vols d'Air France ait diminué, la compagnie nationale s'efforçant de promouvoir un meilleur coefficient de remplissage de ces avions ; par ailleurs, je souhaite vous interroger, monsieur le ministre, sur les étranges difficultés des compagnies aériennes antillaises à obtenir des droits de trafic dans les zones des Caraïbes, en particulier sur les escales américaines.

Nos inquiétudes relèveraient plutôt du rythme assez lent d'exécution du volet social de la loi de programme. Une commission chargée de préserver la notion de « parité sociale

globale » introduite par la loi de programme a été nommée. Mais, concrètement, les décisions se font attendre. Par exemple, l'article 14 supprimant l'une des discriminations les plus criantes entre les D.O.M. et la métropole, à savoir l'obligation d'avoir un emploi pour bénéficier de prestations familiales, n'entrera en application qu'en 1989.

Dans un contexte où l'équilibre général des régimes de sécurité sociale semble de plus en plus menacé, il eût été probablement préférable d'accélérer plutôt que de différer une mesure attendue depuis très longtemps par les D.O.M.

Enfin, monsieur le ministre, quelle sera la place de nos départements d'outre-mer dans le futur marché unique européen ?

Il est difficile de le dire aujourd'hui. Le marché unique implique une libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, ce qui suppose la disparition des règles nationales qui s'opposent à cette circulation.

Mais, dans le même temps, l'Acte unique prévoit que la Commission peut proposer des dispositions appropriées pour tenir compte des différences de développement de certaines économies régionales.

En 1986, les fonds européens ont transféré 675 millions de francs aux départements d'outre-mer. Il serait souhaitable, dans la perspective du marché unique, que ces fonds augmentent leur aide structurelle à ces départements d'outre-mer, afin de préparer leur mise à niveau pour 1993.

Sur cette base, la France a présenté à la Commission des communautés au mois d'avril dernier un mémorandum demandant notamment : de conserver les taxes sur l'octroi de mer, qui permettent d'équilibrer le budget des collectivités locales de ces départements ; la création d'une aide structurelle pour compenser les surcoûts - de l'ordre de 30 p. 100 - supportés par l'agriculture des D.O.M., du fait des transports ; des mesures sectorielles afin d'organiser un marché communautaire de la banane et du rhum ; enfin de maintenir les aides à la transformation de l'ananas.

On se félicitera de la fermeté de cette demande sans conserver toutefois d'illusions excessives sur son résultat.

Mais une interrogation demeure. Suffit-il de s'adresser à la Commission pour préparer une bonne intégration de ces départements d'outre-mer au marché unique ? Je ne le pense pas. Sur beaucoup d'aspects comme le développement touristique et le démarchage d'industriels européens qui pourraient bénéficier des facilités fiscales et douanières offertes par les D.O.M. ainsi que la proximité de certains d'entre eux du marché américain, il serait nécessaire de prendre des initiatives d'envergure dépassant le cadre administratif de la Commission des communautés.

Le Gouvernement devrait entreprendre une réflexion sur ce point, en ayant bien conscience que certaines évolutions deviennent urgentes. Ainsi en est-il de la mutation progressive des structures économiques, de l'économie de comptoir actuelle avec ses blocages et ses inconvenients vers une économie beaucoup plus ouverte sur l'Europe et sur le monde, avec un règlement des oppositions d'intérêts entre le secteur du grand négoce tout puissant et celui de la production. Il est également nécessaire de procéder à une adaptation des octrois de mer, qui pénalisent le consommateur, freinent le développement de la production et marginalisent les D.O.M. par rapport à la Communauté économique européenne.

En conclusion, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a décidé, à la majorité, de vous proposer d'adopter les crédits des D.O.M. pour 1988, en demandant au Gouvernement de tenir compte des observations présentées par son rapporteur dans l'avis présenté en son nom.

Veillez me permettre maintenant, monsieur le ministre, mes chers collègues, de vous expliquer le premier vote négatif que j'émettrai sur le budget des départements d'outre-mer depuis que j'assume la fonction de rapporteur pour avis.

Je ne voterai pas ce budget. J'estime, en effet, que les événements survenus, les décisions prises et les discours prononcés au cours des derniers mois, et des derniers jours, dans les D.O.M. et dans les T.O.M., ont été autant de provocations qui ont heurté profondément une majorité ou une forte minorité d'autochtones (*Exclamations sur les traverses du R.P.R.*) sapant le capital de confiance, d'espérance et de tolérance nécessaire à la résolution des graves problèmes auxquels nous sommes confrontés.

M. Paul Caron. Vous parlez au nom de la commission !

M. Lucien Delmas, rapporteur pour avis. J'ai toujours pensé qu'un très large consensus était nécessaire pour apporter des réponses efficaces aux multiples défis qui nous sont posés et j'ai toujours travaillé, à ma modeste place, à créer les conditions de ce consensus.

Je regrette profondément la situation qui est en train de se créer. Le Gouvernement semble oublier que son premier devoir exige un effort exceptionnel de rassemblement, de conciliation et de persuasion. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. Je n'ai pas voulu interrompre M. Delmas, mais je souhaiterais que les rapporteurs s'en tiennent au rapport. S'ils ont leur vote personnel à expliquer, ils peuvent, bien entendu, reprendre la parole au moment du vote.

M. Paul Caron. Très bien !

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

M. Pierre Lacour, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (territoires d'outre-mer). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a noté qu'après la forte augmentation enregistrée en 1987 l'effort consenti pour les territoires d'outre-mer se poursuit, même si les crédits inscrits au budget du ministère pour les actions en faveur de ces territoires sont en légère diminution : 553 millions de francs pour 1988, contre 556 millions de francs en 1987 ; je rappelle, toutefois, qu'en 1986 ces crédits ne s'élevaient qu'à 388 millions de francs.

De plus, comme l'a indiqué tout à l'heure M. le rapporteur spécial, les dotations du budget des D.O.M. et des T.O.M. ne représentent qu'une partie de l'action budgétaire directe ou indirecte destinée aux territoires d'outre-mer.

Avant de rappeler l'intérêt croissant qu'il y a pour la France de maintenir une présence active dans ses territoires d'outre-mer, j'aimerais souligner trois points qui se dégagent de ce budget : l'importance de l'effort entrepris en faveur de la Nouvelle-Calédonie, les mesures prises à Wallis-et-Futuna afin de réparer les dommages causés par le cyclone *Raja* et la nécessité de mener à bien la construction d'une piste en terre Adélie.

La loi du 17 juillet 1986 relative à la Nouvelle-Calédonie a créé un fonds d'aide doté de moyens importants.

Outre le versement d'allocations et de secours en matière sociale, ce fonds a surtout été employé à des actions de développement, en particulier, à des interventions en faveur des communes - vingt-trois communes sur trente-deux ont passé des conventions avec l'Etat pour la réalisation d'infrastructures - pour 81 millions de francs, à l'aide à des projets régionaux, pour 15 millions de francs, à des interventions en tribus, pour 17 millions de francs, à l'habitat social en milieu mélanésien et, enfin, à des mesures de soutien au secteur touristique.

En 1988, 323 millions de francs seront directement affectés aux territoires, les actions prioritaires devant porter sur la réorganisation des offices fonciers, la promotion du tourisme et la relance du service militaire adapté.

S'agissant de Wallis-et-Futuna, la commission tient à souligner la diligence avec laquelle les pouvoirs publics sont intervenus pour dégager 45 millions de francs à la suite des dégâts infligés au territoire par le cyclone *Raja*. Ces sommes ont été affectées en priorité à l'aide aux sinistrés et à la réparation des routes et des installations sanitaires et portuaires.

Parallèlement, l'exercice 1988 marquera la fin de l'exécution du contrat de plan conclu entre l'Etat et le territoire, contrat qui a permis la modernisation de ses infrastructures.

Les terres australes et antarctiques françaises, encore quelque peu méconnues de nos compatriotes - il faut bien le reconnaître - représentent pourtant, entre autres, un atout incontestable pour la recherche. En effet, s'il s'agit de zones qui n'ont pratiquement pas fait l'objet d'interventions de l'homme, on peut prédire qu'elles feront, demain, l'objet d'enjeux considérables, comme le laissent entrevoir certaines rivalités, voire certaines contestations de notre présence qui commencent, là aussi, à se faire jour.

L'inventaire des ressources de ces territoires se poursuit timidement, peut-être, mais sûrement.

Concernant cette sorte d'ancrage pour la France dans cette zone glaciale, la commission n'a pas manqué d'insister de nouveau sur l'intérêt que représente l'installation d'une piste pour avions en terre Adélie.

Le principe de cet investissement, de l'ordre de 100 millions de francs sur cinq ans, a été acquis à l'automne dernier. A terme, sa réalisation permettra de maintenir une liaison presque constante avec la zone attribuée à la France dans l'Antarctique, tout en matérialisant davantage notre présence territoriale, qui ne saurait être contestée, là comme ailleurs dans nos territoires, si ce n'est, peut-être, par quelques manchots empereurs !

Ces quelques points sur lesquels la commission a tenu à mettre l'accent ne constituent qu'une partie de l'action menée par notre pays dans ses territoires d'outre-mer. La situation économique de chacun d'entre eux est, bien entendu, détaillée dans le rapport écrit.

A l'heure des formidables enjeux en cours dans cette zone du Pacifique et au moment même où certaines puissances alliées, hier, dans le combat du monde libre, s'efforcent, aujourd'hui, de nous évincer de cette zone, la commission a souhaité également appeler de nouveau l'attention de notre Haute Assemblée sur l'atout que représentent ces territoires pour notre pays, pour l'Europe et, me permettrai-je d'ajouter, pour la défense même du monde libre.

Le Pacifique bénéficie actuellement d'un développement sans précédent, qui en fait peu à peu le centre de gravité des échanges économiques mondiaux ; en effet, pour la première fois, en 1984, le volume du commerce transpacifique a été supérieur au volume du commerce transatlantique.

Certes, la croissance des échanges économiques intéresse surtout le nord de la zone, par le biais des relations qui s'établissent entre le Japon, la côte ouest des Etats-Unis et les nouveaux pays industriels, Corée, Taïwan, Hong Kong.

Pour autant, nos territoires d'outre-mer, situés en zone sud, c'est-à-dire quelque peu excentrés par rapport à ces grands courants d'échange, nous donnent des raisons majeures d'affirmer notre présence solidaire dans cette région.

Celles qui relèvent de l'aspect stratégique s'imposent d'autant plus qu'il convient de préserver le centre d'expérimentation du Pacifique, indispensable pour le maintien à niveau de notre arsenal nucléaire, nécessaire à la recherche au service de notre économie et, au-delà, de la paix. Les retombées socio-économiques de notre présence scientifique en Polynésie méritent d'être soulignées.

Cette présence est, par ailleurs, imposée par la nouvelle dimension de la compétition économique mondiale dans laquelle les satellites, au rôle considérable, ont besoin de certains maillons d'ancrage, de relais de diffusion, dont ces territoires sont précisément porteurs.

En outre, les réserves que constituent pour l'avenir les 7 600 000 kilomètres carrés des zones économiques maritimes de ces territoires, leurs zones de pêche et leurs fonds sous-marins doivent être jalousement préservées.

Ces territoires, nous le voyons, sont une plate-forme économique de poids pour la France et, au-delà - je le répète - pour toute l'Europe, une Europe communautaire qui devrait de plus en plus prendre conscience de l'intérêt qu'a pour elle cette zone du Pacifique.

Mais la réussite de cette dernière ambition suppose la levée de plusieurs préalables.

Le premier, qui vient d'être effectivement levé, est la volonté récemment réaffirmée des populations de Nouvelle-Calédonie de rester françaises, ce qui permet, aujourd'hui, de certifier que le préalable politique est désormais résolu.

Le deuxième, essentiel, est de nature économique. Il relève, entre autres, d'un double handicap : une certaine sous-industrialisation et - il faut le dire aussi - la dispersion de ces territoires.

Au travers de ce budget, nous notons que le Gouvernement s'efforce, grâce à plusieurs mesures, par exemple des exonérations fiscales appropriées, et par une politique d'infrastructures, d'y créer les conditions favorables à la progression de cette industrialisation. Néanmoins, il paraît de première importance d'accélérer cette action, entre autres par l'implantation de zones franches et l'amélioration de leur desserte touristique.

Par-delà ce qui apparaît comme le premier degré d'une réelle mise en valeur des atouts que représentent ces territoires, la commission estime qu'il conviendrait aussi de lutter contre les inconvénients nés de leur dispersion géographique : la Nouvelle-Calédonie est, en effet, à 2 000 kilomètres de Wallis-et-Futuna, à plus de 4 000 kilomètres de Tahiti et à près de 6 000 kilomètres des îles Gambier.

Compte tenu de ces données, la commission a repris une idée émise, qui paraît fort intéressante et qui consisterait à regrouper les forces économiques de ces trois territoires au sein d'un nouvel échelon de décentralisation sous la forme d'une grande région économique du Pacifique français. Cela permettrait de favoriser sinon d'accélérer un nouvel essor qu'elles méritent dans le grand espace du rayonnement franco-européen de demain.

Cette entité, sans vouloir créer pour autant un échelon supplémentaire, je tiens à le préciser, dont les maîtres mots seraient régionalisation, décentralisation, responsabilisation et solidarité, aurait probablement un poids et une crédibilité locale qui l'autoriseraient à conclure des accords économiques avec les Etats de son environnement immédiat, mais aussi avec les puissances de la zone Pacifique.

Mais la mise en valeur de nos territoires du Pacifique Sud est étroitement dépendante des relations que la France entretient avec les pays de la bordure asiatique du Nord Pacifique. Or celles-ci sont généralement marquées par un déficit commercial récurrent, par la faible densité d'implantation de nos entreprises et de nos chambres de commerce et par l'insuffisance de nos investissements. Là encore, les territoires du Pacifique Sud devraient constituer un excellent relais à cette action qui passe, elle aussi, par une remise à jour de nos structures commerciales.

Au-delà, il paraît clair - nous le répétons avec insistance - que des initiatives devront être prises pour mieux associer nos partenaires européens au développement économique et politique de ces territoires non seulement par le biais de subventions de la Communauté, mais aussi par la multiplication des investissements des plus grandes entreprises européennes.

La commission a estimé qu'il y avait là des conditions sérieuses et intéressantes permettant à notre pays d'accélérer le développement de nos territoires d'outre-mer du Pacifique, qui pourraient de la sorte bénéficier eux-mêmes et faire profiter leurs habitants des atouts qu'ils représentent pour la France, pour l'Europe, en un mot - je le répète - pour la meilleure défense du monde libre.

Telles sont les conclusions de la commission des affaires économiques, qui, sous réserve de ces observations, a donné un avis favorable à l'adoption des crédits des territoires d'outre-mer pour 1988. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

M. Roger Lise, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme chaque année, cet avis a pour vocation de porter une appréciation sur la politique sociale du Gouvernement pour l'outre-mer et sur l'évolution des moyens financiers qui lui sont affectés.

La commission des affaires sociales a toujours souligné la gravité de la situation sociale outre-mer, en termes tant d'emploi que de protection sociale. Aussi s'était-elle félicitée l'an dernier des importants engagements financiers pris dans le volet social de la loi de programme, malgré la rigueur budgétaire.

Pour la commission des affaires sociales, l'ampleur dramatique du sous-emploi et les disparités subsistant avec la métropole restent les traits les plus préoccupants de la situation sociale dans nos régions d'outre-mer. C'est donc sous ce double éclairage que j'analyserai les crédits prévus pour 1988.

L'emploi demeure l'objectif prioritaire, et l'effort entrepris dès 1986 se poursuit.

S'agissant de la situation de l'emploi chez nous, dont chacun connaît la gravité, je m'en tiendrai à trois caractéristiques principales.

D'abord, indépendamment des difficultés économiques propres à nos régions, on ne peut apprécier la nature du chômage qu'en gardant à l'esprit les données démographiques

qui conditionnent pour de nombreuses années l'évolution de l'emploi. Le nombre de jeunes arrivant chaque année sur le marché du travail est de quatre à cinq fois supérieur à celui des emplois qui sont créés ou libérés.

Ensuite, le taux de chômage dépasse 25 p. 100 de la population active aux Antilles et 30 p. 100 à la Réunion. Le nombre de chômeurs s'est accru de 60 p. 100 en six ans.

Enfin, troisième caractéristique, ce chômage touche massivement une population jeune au niveau de formation insuffisant.

Face à cette situation, la politique du Gouvernement se situe sur deux axes : l'aide aux créations d'emplois et à la mobilité, d'une part, la formation des jeunes et l'aide aux chômeurs, d'autre part.

Le projet de budget conforte ces deux orientations.

Sans évoquer ici l'ensemble des mesures prises par le Gouvernement dans le cadre de la défiscalisation des investissements et de la loi de programme en vue de relancer l'activité économique, je me limiterai à deux aspects : le plan d'aide à l'emploi des jeunes et la reprise de la mobilité.

Le plan d'aide à l'emploi des jeunes mis en place a prévu des exonérations de cotisations sociales plus larges qu'en métropole pour l'embauche de jeunes de seize à vingt-cinq ans : 50 p. 100 pour toute embauche, 100 p. 100 pour les embauches sur contrat d'apprentissage, d'adaptation, de qualification ou d'engagement maritime. Grâce à la prise en charge de ces cotisations par l'Etat, ce sont 11 600 jeunes qui ont été embauchés au cours des sept premiers mois d'application, dont plus de 80 p. 100 sur des contrats incluant une formation.

Quant à la mobilité vers la métropole, on doit se féliciter que le Gouvernement l'ait inscrite dans ses priorités. Il s'agit - je le rappelle - de favoriser une véritable égalité des chances entre jeunes métropolitains et jeunes d'outre-mer, en leur donnant une possibilité d'accès à la formation et aux emplois, en raison de la diversité et de la très grande densité des activités industrielles et centres de formation existant en métropole et non chez eux.

L'agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer - A.N.T. - a vu ses crédits augmenter de plus de 22 p. 100 en 1987. Pour 1988, l'augmentation de 15 p. 100, qui permet de porter la dotation de l'A.N.T. à 97 millions de francs, traduit une double orientation : compenser le désengagement du fonds social européen mais surtout recentrer les crédits de l'A.N.T. sur les dépenses d'intervention pour une meilleure insertion de nos migrants.

Le dernier volet de l'action gouvernementale en matière d'emploi concerne la formation des jeunes et l'aide aux chômeurs.

La formation professionnelle figure parmi les objectifs de la loi de programme et, dès 1987, la dotation décentralisée versée aux régions d'outre-mer concernant l'apprentissage et la formation professionnelle a été majorée de 50 millions de francs, ce qui a permis une augmentation globale de 27 p. 100 de l'aide de l'Etat aux régions d'outre-mer. Pour la première fois en 1987, la dotation décentralisée a profité à Saint-Pierre-et-Miquelon et Mayotte. Un crédit supplémentaire de 50 millions de francs sera également dégagé en 1988.

Par ailleurs, l'Etat a renforcé son action en faveur du service militaire adapté. Pour 1988, l'Etat compense intégralement un désengagement du fonds social européen de l'ordre de 12 millions de francs. Il poursuit la mise en place de l'unité installée en Nouvelle-Calédonie et permet, par redéploiement de personnels, l'implantation d'une unité à Mayotte.

En ce qui concerne les activités temporaires destinées aux demandeurs d'emplois, le dispositif des T.U.C. n'a pas évolué. Je dénonce ici une nouvelle fois les mesures restrictives - âge, conditions de rémunération, quotas appliqués aux D.O.M. - malgré un taux de chômage trois fois plus élevé. En revanche, les dotations du ministère des affaires sociales concernant les chantiers de développement ont augmenté de 23 p. 100 en 1987 et seront revalorisées de 2,3 p. 100 en 1988.

Comme on vient de le voir, l'effort budgétaire en faveur de l'emploi, accentué en 1987, ne se relâchera pas en 1988 et l'on peut se féliciter du renforcement considérable de ses moyens d'action, qui répondent à une urgente nécessité.

J'en viens maintenant au deuxième point de mon intervention, qui concerne la résorption des disparités sociales majeures qui subsistent entre l'outre-mer et la métropole.

J'évoquerai trois aspects principaux : la parité sociale globale, la protection sociale dans les collectivités territoriales et les territoires d'outre-mer et la nécessité de favoriser l'accès des familles aux logements sociaux dans les départements d'outre-mer.

S'agissant de la parité sociale globale, je rappelle que sa réalisation est un objectif essentiel de la loi de programme.

Deux problèmes doivent être réglés dès 1988, à savoir l'extension aux départements d'outre-mer de l'allocation aux adultes handicapés et de l'allocation spéciale vieillesse servie aux personnes ne disposant d'aucune pension pour un montant global total de 280 millions de francs.

La généralisation des prestations familiales par la suppression définitive de la condition d'activité professionnelle doit être réalisée d'ici à janvier 1990, la limite étant repoussée à janvier 1992 pour les employeurs et les travailleurs indépendants.

Pouvez-vous confirmer, monsieur le ministre, qu'une première étape sera franchie en 1988 pour les chômeurs de longue durée et les travailleurs occasionnels ?

La résorption de l'écart entre le niveau des prestations en métropole et dans les départements d'outre-mer relève du problème plus général de la réalisation de la parité sociale globale, celle-ci devant s'entendre en termes de prestations individuelles et d'actions sociales collectives, afin de ne pas généraliser l'assistance. Il est regrettable que la loi de programme n'ait pas été plus rapidement suivie d'effet.

J'évoquerai plus brièvement les problèmes des collectivités et territoires d'outre-mer.

Un nouveau régime de retraite, plus adapté, est entré en vigueur à Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi qu'à Mayotte.

S'agissant de la Polynésie, deux difficultés me paraissent nécessiter un règlement rapide.

D'une part, la rupture de couverture sociale pour les salariés qui exercent successivement en métropole et sur le territoire rend très urgente la mise en place d'une coordination, comme cela a été fait en Nouvelle-Calédonie.

D'autre part, le régime de protection sociale en milieu rural ne peut continuer à fonctionner dans les conditions actuelles. Il faut donc que les conditions de financement du régime soient revues, et je crois savoir, monsieur le ministre, que le Gouvernement est disposé à consentir un effort supplémentaire.

Enfin, au titre de la Nouvelle-Calédonie, il faut mentionner le maintien des crédits d'action sociale de 50 millions de francs qui permettent, notamment, de financer des aides aux personnes âgées et aux enfants sans famille.

La commission recommande qu'une telle aide soit accordée à Wallis-et-Futuna et qu'une distribution gratuite de lait dans les écoles soit faite dans ces territoires et dans les tribus mélanésiennes de la brousse.

Troisième et dernier point qu'il me paraît important d'évoquer : l'accès des familles aux logements sociaux, domaine dans lequel les besoins restant à couvrir sont considérables. A titre d'exemple, je vous indique que 17 000 demandes ne sont pas satisfaites à la Martinique.

Les crédits de la ligne budgétaire unique, qui permettent de financer la construction neuve de logements sociaux, ont très fortement progressé en 1987 et seront réévalués en 1988, malheureusement, monsieur le ministre, insuffisamment pour combler le retard.

Par ailleurs, conformément à la loi de programme, le quart des crédits nationaux destinés à la résorption du logement insalubre sera consacré aux départements d'outre-mer.

Le maintien de l'effort entrepris l'an passé et les mesures générales visant à relancer la construction doivent se traduire par des effets bénéfiques sur le logement social.

Mes chers collègues, pour une plus ample information, je vous renvoie à mon rapport écrit.

Au terme de cet examen rapide de la politique sociale du Gouvernement pour l'outre-mer, la commission des affaires sociales se félicite de constater que le projet de loi de

finances pour 1988 se situe dans la droite ligne des engagements pris dans le précédent budget et dans la loi de programme.

L'Etat maintient et amplifie son effort dans trois directions : tout d'abord l'emploi, en favorisant la formation et l'embauche des jeunes, en réactivant la politique de mobilité et en consolidant les aides aux chômeurs ; par ailleurs, la réduction des disparités sociales qui subsistent avec la métropole, en étendant aux D.O.M., dès 1988, des prestations métropolitaines et en préparant la mise en place de la parité sociale globale ; enfin, l'augmentation de l'aide au logement social, indispensable aux familles nécessiteuses.

Par conséquent, la commission des affaires sociales a émis un avis favorable à l'adoption des crédits des départements et territoires d'outre-mer. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

M. Louis Virapoullé, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (départements d'outre-mer). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à une époque où le monde traverse une zone de turbulence dont personne ne peut prévoir l'issue, j'ai l'honneur de présenter devant vous, au nom de la commission des lois, le rapport pour avis sur le projet de budget pour 1988, en ce qui concerne les départements d'outre-mer ainsi que les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Permettez-moi d'éviter les redites ou d'entrer dans le détail des chiffres.

Alors que le budget de 1986 ainsi que celui de 1987 ont connu des augmentations substantielles, le budget pour 1988 ne progresse que de 3,23 p. 100.

Certes, cette augmentation permet de dire que le Gouvernement entend maintenir son effort en faveur des terres qui nous intéressent.

Mais on peut aussi affirmer, monsieur le ministre, si l'on tient compte de l'érosion monétaire, d'une part, et de l'inflation, d'autre part, que ce qui peut être considéré comme un effort est, en réalité, une pause.

Aussi, certains craignent qu'après avoir connu la période des vaches grasses les départements d'outre-mer ne connaissent la période des vaches maigres. (*Très bien ! sur les travées socialistes.*) Tel était, vous le savez, le songe du pharaon d'Egypte sur les bords du Nil.

Les départements d'outre-mer redoutent que ce budget, certes en augmentation, ne laisse présager que le commencement de la période de prospérité, que vous avez mise en œuvre, cède le pas à celle de l'austérité.

En dépit de vos efforts, votre projet de budget n'est pas épargné par la rigueur : le taux d'intervention des ministères techniques n'augmente que de 1,12 p. 100 contre 5,9 p. 100 en 1987. Nous commençons - je le dis avec une certaine tristesse - l'heure de la régression.

Nous avons, par ailleurs, noté avec beaucoup de satisfaction que les crédits prévus en faveur du service militaire adapté connaissent une progression appréciable. La commission des lois du Sénat, monsieur le ministre, souhaite que le Gouvernement maintienne le cap en ce qui concerne cette institution, qui joue un rôle fondamental, tant au point de vue de la formation qu'au point de vue social. Vous nous donnerez, je le souhaite, toutes les assurances nécessaires dans ce domaine.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire en préambule et avec beaucoup de courtoisie qu'il est vrai que vous avez été généreux et que vous avez pratiqué la politique des cadeaux. Mais cette politique n'est malheureusement pas l'essentiel. Elle est un peu comme la rose de Ronsard et ne dure que l'espace d'un matin. La politique des cadeaux n'a l'effet que d'un tranquillisant et masque parfois la réalité des problèmes.

Hier encore, vous veniez nous rendre visite avec les clés du coffre de la Banque de France. Vous nous donniez l'image de Saint-Pierre qui ouvre les portes du paradis. (*Sourires.*)

Aujourd'hui, lorsque vous touchez le sol d'un département d'outre-mer, vous n'avez plus en poche, en fait, qu'un modeste porte-monnaie. (*Nouveaux sourires.*)

Vous nous donniez, voilà quelque temps, l'image d'un homme représentant la force de la réussite ; mais maintenant - je me trompe peut-être - nous avons l'impression que vous êtes devenu un ministre anxieux face à la complexité des problèmes que posent les départements d'outre-mer.

Le plus important reste à faire et vous le savez ! L'argent que vous avez distribué - il faut bien le dire - a surtout fait le bonheur des nantis ; mais les plus pauvres, les plus déshérités - ceux-là mêmes que vous aimez et que vous n'avez certes pas oubliés - vivent encore dans des conditions indignes.

L'écart entre les nantis et l'immense majorité des pauvres est considérable ; à cet égard, M. le rapporteur spécial, dans son intervention, a évoqué une « société déstructurée ». Il vous faut donc métamorphoser cette situation insupportable.

Méfiez-vous, monsieur le ministre, de ceux qui brandissent des pancartes et qui sont avides de gain. Retournez-vous vers ceux qui vivent encore dans des conditions de logement inadmissibles. Vous qui êtes si sensible à la pauvreté, vous qui voulez un essor économique pour tous, il vous faut vous attaquer au mal et à ses racines.

La loi du plus fort est encore, malheureusement, la règle dans les départements d'outre-mer. La puissance de l'argent fait trembler les faibles.

En dépit de vos efforts et de votre bonne volonté, certains départements d'outre-mer vivent encore sous l'emprise de la loi de la jungle et connaissent encore, du point de vue de la justice, ce que l'on appelle un véritable « Far-West ».

Si vous ne rétablissez pas sans tarder la justice pour tous, vous tomberez dans le gouffre de l'échec.

Cela étant précisé, mes chers collègues, la commission des lois a tenu, à l'occasion de l'examen de ce projet de budget, à marquer quelques orientations et à se livrer à quelques réflexions.

S'agissant tout d'abord de Saint-Pierre-et-Miquelon, la délimitation des eaux territoriales entre la France et le Canada s'embourbe et nous sommes dans une véritable impasse.

Il convient de débloquer sans tarder une telle situation. M. le Premier ministre a lui-même déclaré que l'Etat financera le projet de développement des infrastructures portuaires de Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que la construction d'une cale sèche.

La commission des lois aimerait savoir, monsieur le ministre, si tout sera mis en œuvre dans les meilleurs délais.

Grâce à votre persévérance, une convention importante a été signée entre la collectivité territoriale de Mayotte et l'Etat. Cette convention tant souhaitée et tant attendue est porteuse d'espoir pour cette collectivité, hélas ! oubliée pendant longtemps.

La commission des lois du Sénat, par ma voix, monsieur le ministre, espère que les engagements seront respectés et que Mayotte, si fidèlement attachée à la France, pourra dire un jour que la République a reconnu sa légitimité et sa dignité.

J'aborderai maintenant les problèmes essentiels intéressant les départements d'outre-mer.

Le département de la Guyane connaît actuellement le douloureux problème des réfugiés surinamiens.

A bon droit, la France, terre de liberté, n'a pas refoulé ces gens menacés par la famine et la mort. Fidèle à elle-même, et à sa générosité, la patrie assure la protection de ces réfugiés.

Mais alors, monsieur le ministre, quel est leur nombre exact ? Dans quelles conditions vivent-ils ? Il est du devoir de l'Etat de faire en sorte que les conditions d'hygiène soient respectées dans ce que l'on appelle les « camps ».

Ces réfugiés pourront peut-être, un jour, réintégrer leur sol natal. Mais pour l'instant se pose le problème de leur scolarisation.

Pouvez-vous nous donner, dans la mesure du possible, tous les renseignements utiles sur cette affaire dramatique ?

Ce problème particulier intéressant la Guyane ayant été abordé, j'indiquerai que la commission des lois s'est longuement interrogée sur l'avenir économique des départements d'outre-mer.

Monsieur le ministre, vous avez mis en place, d'une part, la loi dite « loi de défiscalisation », qui a relancé l'industrie du bâtiment, et, d'autre part, la loi de programme, dont l'objectif est de venir en aide aux plus défavorisés.

Vous avez choisi la politique du bon sens et de la réflexion. De nombreux obstacles se dressent, hélas ! devant vous.

Vous menez effectivement une politique de bons sens. A cet égard, l'histoire retiendra que vous avez été le pèlerin audacieux et courageux qui a ouvert la route de l'Europe aux départements d'outre-mer.

Vous avez tenu à déposer à Bruxelles, de la façon la plus solennelle qui soit, un mémorandum dont l'objet est de faire consacrer les devoirs de l'Europe à l'égard de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion.

Mais l'Europe a-t-elle véritablement entendu notre appel ? On peut en douter, car on assiste à un désengagement du fonds social européen, qui refuse d'intervenir dans le cadre de l'A.N.T. - agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer - afin de favoriser la mobilité des jeunes originaires des départements d'outre-mer.

Ce désengagement est inadmissible et la commission des lois aimerait savoir comment le Gouvernement français entend réagir face à cette situation.

Nous restons persuadés que le Gouvernement mobilisera toutes ses énergies pour que l'Europe, présentée comme le tremplin de la réussite pour l'outre-mer, ne devienne pas, demain, une source d'amertume et de désespoir pour ces terres encore défavorisées.

La coopération régionale, présentée, elle aussi, comme un moyen d'épanouissement, amorce un virage dangereux ; plus exactement, elle se fait à sens unique au profit des Etats A.C.P. - Etats africains, des Caraïbes et du Pacifique - qui sont, de surcroît, mieux traités par l'Europe que les départements d'outre-mer.

Quoi qu'on en dise, l'économie des départements d'outre-mer demeure une économie balbutiante et sous perfusion. Pour nous permettre de tenir la route, il faudra pendant longtemps encore maintenir cette perfusion. L'Etat est-il à même de faire face à cette tâche ?

Lorsque l'on sait que les Etats A.C.P., au mépris de la condition humaine, sur la base d'une rémunération ridicule et d'une protection sociale quasi inexistante, se livrent à une guerre économique sans merci et parviennent même à frapper douloureusement l'économie de l'Europe, il convient de réagir avec vigueur afin de donner à la coopération régionale son véritable sens.

J'en viens à la question de la jeunesse. Comment, à l'occasion d'un débat aussi important, ne pas évoquer ce problème, ô combien crucial, de notre jeunesse ? Quel sera son avenir dans ce monde tourmenté ? Le Gouvernement, à bon droit, a rétabli la mobilité, diversifié la formation ; mais où sont les débouchés ?

Aussi, il convient d'innover et de trouver des moyens efficaces qui permettront à notre jeunesse de travailler et d'obtenir un salaire auquel elle a droit. Le Gouvernement a certes fait un grand pas ; mais les remèdes sont insuffisants pour guérir ce chômage chronique qui décourage cette jeunesse si belle et si désireuse de se rendre utile.

J'aborderai maintenant le problème de l'agriculture.

La commission des lois du Sénat faillirait à sa tâche si elle n'attirait pas l'attention du Gouvernement sur les graves difficultés qu'éprouvent tant nos agriculteurs que nos éleveurs.

Nos agriculteurs, notamment ceux de la Réunion, sont au bord du gouffre.

Les conséquences du cyclone Clotilda se font sentir de façon redoutable. Pour la seule usine sucrière du Bois-Rouge, le rendement atteindra à peine 9,50 p. 100 et la production sucrière de la Réunion, qui a été en 1986 de 243 000 tonnes, atteindra en 1987 seulement 220 000 tonnes.

Des hommes qui ont ainsi travaillé se trouvent endettés et désespérés.

Pendant ce temps, monsieur le ministre - je vous le dis avec beaucoup de regret - vous prélevez sur l'I.E.D.O.M. - institut d'émission des départements d'outre-mer - par le biais de l'article 27 de la loi de finances, une somme de 125 millions de francs au profit de la Nouvelle-Calédonie.

Vous partagez ainsi - telle est peut-être la volonté de la Rue de Rivoli - la misère des pauvres.

Il n'est pas juste de demander aux faibles de s'entraider.

Une telle pratique ne devrait pas se renouveler dans l'avenir lorsque l'on sait les grandes difficultés que connaissent les départements d'outre-mer.

Les fonds de l'I.E.D.O.M. doivent avoir pour unique but de favoriser le développement économique des départements d'outre-mer, c'est-à-dire de protéger leur industrie et leur agriculture.

Le géranium - abordons ce problème - pour lequel le conseil général et le conseil régional de la Réunion ont mis en place un plan de relance sans précédent, doit faire l'objet de deux mesures : d'une part, il faut laisser les agriculteurs cultiver le géranium là où ils le jugent utile, c'est-à-dire supprimer toute zone interdite ; d'autre part, il importe de donner sans tarder au « géranium Bourbon » un label de qualité afin de le protéger contre la concurrence de la Chine.

Il n'est plus possible d'admettre que certains importateurs métropolitains mélangent le géranium de la Réunion avec celui de la Chine et vendent ce « bouillon » sous le nom de « géranium Bourbon ».

Il nous faut agir sans délai. Vous devez, monsieur le ministre, apporter aux professionnels l'aide qu'ils sont en droit d'attendre de vous.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les quelques brèves réflexions que l'on peut dégager à l'occasion de l'examen de ce présent projet de budget.

La commission des lois du Sénat, monsieur le ministre, ne vous demande pas de faire preuve de magie. Elle sait mieux que quiconque qu'à l'impossible nul n'est tenu !

Il importe cependant de retenir que la grande fierté des départements d'outre-mer est d'appartenir à la République française.

Il est du devoir du Gouvernement, qui, il est vrai, a déjà déployé des moyens importants, de faire en sorte que ces terres, qui connaissent la paix et la tranquillité, demeurent les creusets de la fraternité et de l'amitié, sous la couronne de la solidarité nationale.

Puisque nous sommes la France, nous finirons tôt ou tard par réussir et triompher !

Le succès passe non par de longs discours politiques, mais par l'approche des vrais problèmes.

Nous devons tous lutter au coude à coude pour que les départements d'outre-mer, dont vous avez la responsabilité, monsieur le ministre, ne se trouvent pas, demain, confrontés à des problèmes insurmontables.

Souvenez-vous sans cesse de cette phrase de Ronsard : « Non, jamais l'homme heureux n'espère de se voir tomber en méchef. »

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des lois a émis un avis favorable sur ce projet de budget et vous demande, mes chers collègues, de l'adopter. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

M. Jean-Marie Girault, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (territoires d'outre-mer). Monsieur le président, monsieur le ministre, que reste-t-il à dire après les interventions de mes collègues qui, se plaçant au point de vue des finances, des affaires sociales, des affaires économiques et des affaires du monde, se sont déjà exprimés ? Vous-même, monsieur le ministre, avez été très concis, vous réservant sans doute de répondre tout à l'heure aux différents intervenants.

En ma qualité de rapporteur pour avis de la commission des lois, je serai concis également, par nécessité, mais aussi afin d'éviter de répéter ce qui a déjà été dit cent fois, et fort bien.

La commission des lois sait elle aussi, comme les autres commissions, compter, appréhender les problèmes économiques, s'interroger sur l'avenir des populations. Elle est toutefois plus sensible aux problèmes institutionnels, qui, en ce qui concerne les territoires d'outre-mer, se posent essentiellement pour la Nouvelle-Calédonie.

Elle est attentive à la politique générale que le Gouvernement veut appliquer dans ces terres que l'on dit lointaines, mais qui sont situées à des endroits tout à fait stratégiques.

La commission des lois a constaté - ce constat était facile - qu'après le sursaut que le Gouvernement a impulsé à l'occasion de la loi de finances rectificative de 1986, le budget de 1987 a marqué, en ce qui concerne les territoires d'outre-mer, des progrès très importants.

Tout à l'heure, j'entendais avec intérêt - comme toujours ! - notre collègue M. Virapoullé se demander si, comme la Bible le raconte à propos des pharaons, des vaches grasses et des vaches maigres, on n'allait pas passer de celles-là à celles-ci. Je lui répondrai qu'en 1987 les vaches n'étaient plus maigres, elles étaient devenues plutôt grasses, et j'ai l'impression qu'en 1988 elles le demeureront. Mais il a raison : encore faudra-t-il, les années suivantes, entretenir leur bonne santé afin de ne pas rencontrer les déconvenues qu'il craint.

J'espère - puisque Ronsard a été évoqué - que la rose qui a fleuri entre vos mains l'année dernière, monsieur le ministre, durera plus longtemps que l'espace d'un matin, disons, en langage parlementaire, qu'une année budgétaire.

Ainsi que le disait tout à l'heure notre collègue, il faut d'abord s'attaquer aux problèmes de la pauvreté qui sévit dans bien des parties des territoires d'outre-mer, comme d'ailleurs des départements d'outre-mer.

Ce sont des sociétés très contrastées, qui ne connaissent pas de situations médianes : à côté de la richesse et de l'argent, on rencontre très vite la misère, généralement très cachée et pourtant bien réelle.

S'agissant de la terre Adélie, la commission des lois a enregistré avec satisfaction que, sous votre impulsion, monsieur le ministre, des décisions budgétaires ont été prises, qui permettent de penser que la piste qui facilitera nos voyages et ceux des gens qui s'intéressent à cette partie du monde sera opérationnelle au plus tard au cours de l'année 1992. C'est indispensable.

Le traité de Washington, vous le savez, expirera en 1992. A cette date, s'il y a consentement des signataires du traité, pourront être revues les zones d'influence de telle et telle nation.

Le traité permet à la France, si elle entend conserver ses positions actuelles et ne rien changer à la situation, d'imposer, par une sorte de veto, le maintien de *statu quo*.

Gardons-nous toutefois de donner l'impression que nous nous désintéressons de ces terres. D'autres nations, vous le savez, maintiennent des efforts constants de recherche tout autour de cette région et tentent d'élargir leur influence. De ce point de vue, la piste sera probablement un symbole.

C'est là un problème de volonté politique. Je souhaite, monsieur le ministre, que le Gouvernement affirme que la France entend accroître son influence dans cette région du monde tout à fait stratégique, où se rencontrent tous les océans.

S'agissant de la Polynésie, le problème institutionnel ne se pose pas, à l'heure actuelle, de façon aiguë. Tout à l'heure, certains de nos collègues évoqueront la situation. Pour ma part, je n'en dirai rien, car ce n'est pas le rôle de la commission des lois.

En ce qui concerne Wallis-et-Futuna, nous constatons que la politique de désenclavement de ces îles éparses et lointaines engagée par le Gouvernement est tout à fait positive. Ce territoire ne donne pas de souci particulier.

De Clipperton, on peut dire qu'enfin on a réussi à y amener âme qui vit. Peut-être pourrez-vous, monsieur le ministre, nous renseigner sur les progrès de cette société qui a été chargée par les pouvoirs publics d'installer là-bas une base, qui pourrait, si elle est efficace, décourager certains pays d'exercer des revendications.

La Nouvelle-Calédonie est, parmi les territoires d'outre-mer, celui qui pose les problèmes les plus importants. Nous vivons actuellement une sorte d'entracte, après la consultation du mois de septembre, après la première lecture par l'Assemblée nationale du projet de loi portant statut du territoire de la Nouvelle-Calédonie. Ce n'est que vers le 15 décembre que la Haute Assemblée, abordant à son tour la discussion de ce projet de loi - dont je serai le rapporteur - pourra approfondir sa réflexion. Il ne me paraît pas nécessaire d'entamer ce soir le débat.

J'indiquerai simplement que, connaissant la situation de l'île et m'y intéressant chaque jour que Dieu fait, à travers les informations que je reçois, je suis de ceux qui pensent qu'il

faut que le statut protège, de façon très efficace, les droits et aspirations des populations minoritaires. Je sais que c'est votre intention, monsieur le ministre. Il n'est pas sûr que vous ayez toujours été compris. Mais, sur ce point, nous reviendrons le moment venu.

Il faut également que le statut assure, grâce à des garanties suffisantes édictées par le Parlement, un rééquilibrage, auquel je suis personnellement très attaché, entre la région de Nouméa et le reste du territoire, soit plus de 90 p. 100 de sa superficie.

Les dispositions que vous avez prises depuis le mois de mars 1986 tendent à ce rééquilibrage. Il me semble qu'il faut faire davantage encore et prévoir dans le statut les moyens d'assurer définitivement ce rééquilibrage.

Il est vrai que la consultation populaire en Nouvelle-Calédonie n'a pas tout réglé, qu'il subsiste bien des ombres, des incertitudes et des inquiétudes. Le moment venu, le Sénat devra montrer qu'il comprend parfaitement la situation et qu'il n'entend favoriser personne. Il n'est pas facile de faire la synthèse, mais n'avons-nous pas suffisamment de sagesse pour aborder les problèmes avec une certaine hauteur de vue et dans le respect de toutes les communautés qui vivent sur le Caillou ?

Telle est donc l'opinion de la commission des lois concernant le projet de budget des territoires d'outre-mer. C'est sous le bénéfice de ces observations qu'elle a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux territoires d'outre-mer.

Monsieur le président - vous me le pardonnerez - je vais maintenant enfreindre la recommandation que vous faisiez tout à l'heure à notre collègue M. Delmas de ne pas mélanger un avis personnel avec celui de la commission, tout au moins dans le même moment.

Je vais déroger à votre directive pour vous dire qu'à titre personnel je partage l'avis de la commission des lois, ce qui ne surprendra personne, et que je ne prendrai donc pas la parole dans la discussion qui va s'entamer. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

Groupe du rassemblement pour la République, 23 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 52 minutes ;

Groupe socialiste, 22 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 20 minutes ;

Groupe communiste, 16 minutes.

La parole est à M. Albert Pen.

M. Albert Pen. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, étant intervenu la semaine dernière dans la discussion du budget de la mer, je ne m'étendrai pas longuement sur ce qui est, vous le savez, monsieur le ministre, le principal sujet de préoccupation de mes compatriotes : le blocage des négociations franco-canadiennes concernant les quotas de pêche.

Je vous demanderai simplement dans ce domaine, si vous répéteriez aujourd'hui ce que vous m'avez dit, le 13 novembre 1986, devant le Sénat : « Le Gouvernement considère que nos compatriotes de Saint-Pierre-et-Miquelon ont une priorité légitime dans cette négociation. »

J'ai en effet dû prendre acte, le 19 novembre 1987, que votre collègue M. Guellec, lui, s'obstinait à considérer comme indissociables les intérêts de la grande pêche métropolitaine et ceux de la pêche saint-pierraise et miquelonnaise.

Comme, selon moi, ces intérêts sont en réalité aussi contradictoires que vos déclarations respectives, vous comprendrez que je puisse légitimement m'interroger sur l'avenir de l'archipel et de sa principale, de sa seule industrie !

Monsieur le ministre, je vous le répète une dernière fois : pour moi, l'intérêt national bien compris se confond avec celui de la pêche locale, et aucunement avec celui d'armateurs n'ayant pas su évoluer à temps. Leur combat est un combat d'arrière-garde perdu d'avance, dont la prolongation ne pourrait qu'entraîner également notre perte.

Si l'aberration de l'histoire que constitue mon archipel a encore une chance de vivre sous notre pavillon, que le Gouvernement ne gâche pas cette chance. « Laissez-nous vivre ! »

Que l'on reprenne la négociation avec le Canada - c'est ce que demandait tout à l'heure notre rapporteur M. Goetschy - en partant simplement des accords de 1972 et des dix chalutiers auxquels ils nous donnent droit. Qu'on ne remonte pas aux croisades, comme je l'ai encore pratiquement lu dans certains articles de journaux ! Et puis faisons preuve de fermeté et de détermination certes, mais à bon escient ! A quel moment démontre-t-on cette fermeté et cette détermination ? Est-ce lorsque l'on rompt les négociations sur les quotas de pêche, ou quand on envoie le sous-marin nucléaire *Saphir* en démonstration à Halifax pour faire vendre le matériel français ?

Curieux également de voir Ottawa interdire la visite du navire militaire français d'assistance *Le Centaure* à Québec, mais autoriser, et même mieux, demander, celle du *Saphir* !

Alors qui joue la comédie ? Est-ce Ottawa ? Est-ce Paris ? Ou les deux ? Mais de cette comédie, de cette farce, je crains fort que le dindon, ce ne soit notre archipel !

En effet, tout porte à croire, dans cette histoire de sous-marins nucléaires, à laquelle j'avais déjà fait allusion lors de la visite du Président de la République à Saint-Pierre en juin dernier, que ce soit le Canada qui soit demandeur. Pourquoi notre Gouvernement va-t-il au devant de cette demande ?

Je me rappelle la vertueuse indignation de M. Michel Noir, qui, accompagnant M. Mitterrand ce jour-là - vous étiez présent, monsieur le ministre - se demandait comment je pouvais prétendre que la France songeait à vendre des sous-marins nucléaires au Canada. Cinq mois après, c'est pourtant bien ce qui se passe, et même pas pour des queues de morue ! (*Sourires.*)

Pour M. Guellec, il est clair que Saint-Pierre ne vaut pas un sous-marin nucléaire. Pas seulement pour lui d'ailleurs car, si maints articles de la presse française font état des difficultés du commerce extérieur, bien peu - hormis « Ouest-France », et uniquement à propos des problèmes malouins ! - font allusion au sort de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Ignorante et mal informée, l'opinion publique ne se soucie guère des 6 000 Français accrochés - on finit par se demander pourquoi ! - à leurs cailloux perdus au large de Terre-Neuve. Même les manchots de la terre Adélie sont mieux connus dans l'hexagone, ne serait-ce qu'à cause d'une piste d'aviation ressortie des cartons de votre ministère ! Au fait, M. le Premier ministre a oublié de reparler de la nôtre, vous savez, celle qu'il nous avait promise en 1976 ! « Paroles, paroles », comme le chantait quelqu'un.

Paroles aussi, je le crains, que la loi de programme que j'avais cependant votée.

Quel sera le montant des crédits F.I.D.O.M. en 1988, monsieur le ministre, ceux de 1987 ayant été bizarrement très inférieurs à ceux de 1986 ? Il a d'ailleurs été indiqué en commission des lois à l'Assemblée nationale que les crédits affectés aux opérations d'investissement promises lors de la visite de M. Chirac en août seraient inscrits hors F.I.D.O.M., et je remercie M. Virapoullé d'en avoir parlé. Peut-on savoir à quelle date serait prévue leur éventuelle inscription ? Vous voudrez bien m'excuser d'être pressant en la matière, mais le temps presse, n'est-ce pas ? De plus j'ai entendu tellement de promesses depuis mes débuts parlementaires en 1968 que je me sens plus d'acointance avec Saint Thomas qu'avec Saint Bernard !

Je m'arrête là, monsieur le ministre, n'ayant pas le cœur de vous reparler des retraites de la C.N.R.A.C.L. et de l'E.N.I.M., des problèmes ubuesques rencontrés par l'hôpital de Saint-Pierre et autres plaintes qui n'atteignent jamais la rue de Rivoli ! Si le député de votre majorité lui-même n'obtient, semble-t-il, pas de réponse, que puis-je attendre pour ma part ?

Par honnêteté, avant de quitter cette tribune, je vous prie cependant, de remercier le ministre de l'éducation nationale, M. Monory, qui, se rappelant peut-être d'avoir défendu naguère, ici même, le rapport budgétaire sur les départements et territoires d'outre-mer, a fini par accorder la subvention indispensable à la construction de l'école maternelle de Saint-Pierre. Je souhaite, simplement mais ardemment, que les bambins qui s'assieront sur les bancs de cette école continuent à y apprendre le français. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées de l'union centriste.*)

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

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon ami Jean Garcia, initialement inscrit dans la discussion, a été retenu *in extremis* dans son département et m'a demandé de le remplacer.

Monsieur le ministre, votre budget confirme ce que les sénateurs communistes affirmaient à cette même tribune lors du débat sur la loi de programme : les inégalités sociales s'aggravent, le chômage augmente, les conditions de vie des habitants des départements et territoires d'outre-mer sont de plus en plus difficiles, le déclin de l'économie de ces régions se poursuit. Cela n'a rien d'étonnant lorsque l'on s'aperçoit que vous réduisez de moitié les crédits, déjà notoirement insuffisants, qui sont affectés au fonds de développement.

Par votre loi de programme et par ce projet de budget, qui en est la conséquence, vous accentuez le fait colonial, comme l'a éloquentement rappelé tout à l'heure, tel un procureur, notre collègue réunionnais M. Virapoullé.

Ainsi, M. Guy Jarnac, rapporteur au Conseil économique et social, souligne-t-il que l'économie des D.O.M.-T.O.M. est « dépendante non seulement des exportations, mais aussi de l'Etat, qui ne pratique pas ou peu la déconcentration ».

Il rappelle, comme nous l'avons déjà dit, que le revenu disponible brut des ménages n'est, dans les départements d'outre-mer, que de 43 à 45 p. 100 de celui de la métropole et que les prestations sociales ne représentent que 44 à 49 p. 100 de celles de la métropole, alors que le coût de la vie est supérieur de 15 p. 100 dans les Antilles et de 25 p. 100 à la Réunion.

En somme, les Français d'outre-mer ont moins de revenus et paient plus cher qu'en métropole des produits importés. Comment s'étonner que des milliers d'Antillais et de Réunionnais soient conduits à l'exil en métropole, ce que vous appelez de vos vœux en le baptisant « mobilité », mais sans billet de retour ?

Or les personnes originaires des départements d'outre-mer sont en butte à de multiples difficultés liées au taux élevé du chômage dans l'Hexagone et à l'absence d'une réelle politique d'accueil en leur faveur.

Votre politique, nous la connaissons, c'est le déclin de l'économie des départements et territoires d'outre-mer. Quant à l'application future de l'Acte unique européen, ce même rapport du Conseil économique et social estime que, compte tenu de leur situation économique, ces départements « ne pourront faire face dans aucun domaine à l'échéance de 1992 ».

Les sénateurs communistes ne peuvent accepter cette politique. C'est pourquoi ils veulent la pleine égalité sociale des peuples des D.O.M.-T.O.M., une réelle volonté politique permettant de les sortir du sous-développement économique dans lequel ils se trouvent.

Pour ce faire, il convient de mettre en place une diversification agricole tendant à l'autosuffisance alimentaire, de développer l'industrie agro-alimentaire, l'artisanat et la pêche. C'est possible, l'argent existe, il doit être consacré prioritairement à des investissements productifs et créateurs d'emplois. Encore faut-il que les départements d'outre-mer soient dotés d'un statut particulier face à la Communauté économique européenne, d'un statut leur permettant d'assurer leur développement.

Les sénateurs communistes, vous le savez, proposent une nouvelle politique de progrès, de justice sociale et de liberté. J'en suis certain, elle rencontre l'approbation de centaines de milliers d'Antillais, de Réunionnais et de Guyanais. Avec M. Henri Bangou, avec les élus communistes de ces départements et territoires d'outre-mer, nous ne ménagerons pas nos efforts pour que s'affirme encore plus nettement la volonté de changement dans les départements et territoires d'outre-mer.

Monsieur le ministre, les sénateurs communistes ne votent pas votre budget. (M. Henri Bangou applaudit.)

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

M. Daniel Millaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en remerciant les rapporteurs d'avoir bien voulu consacrer de grands moments à l'outre-mer français, je regrette qu'ils ne puissent faire partager ce soir leurs connaissances à l'ensemble de notre Haute Assemblée.

Chaque année, je suis troublé par la clarté fugitive qui se dégage de nos débats, mais qui bientôt s'estompe et disparaît au moment de la prise des décisions ou lorsque les actions sont menées dans les domaines financier, politique et administratif.

A l'aide de quelques exemples, je bâtirai mon intervention sur un plaidoyer pour la transparence des interventions menées sous la responsabilité du ministère de la rue Oudinot.

C'est ainsi que le budget du secrétariat d'Etat chargé du Pacifique Sud, secrétariat d'Etat rattaché au ministère des D.O.M.-T.O.M., si l'on s'en tient aux dispositions du décret n° 86-726 du 28 avril 1986, ne fait pas apparaître, entre autres, les subventions de fonctionnement qu'il reçoit du territoire de la Polynésie française, lequel met à sa disposition des personnels territoriaux et prend à sa charge un grand nombre de déplacements de personnalités, compte tenu des besoins importants générés par les contraintes de la mission du secrétaire d'Etat. « Il est souhaitable, écrit le député Alexandre Léontieff, qu'un tel transfert de charges au territoire soit régularisé ou compensé budgétairement par l'Etat. » Mais tout cela serait-il jugé orthodoxe si le budget du territoire était soumis à l'appréciation d'une cour régionale des comptes ?

C'est ainsi que le volume des crédits votés et destinés aux opérations prises en charge par le F.I.D.E.S. subit des fluctuations, en général négatives. En 1987, deux régulations à la baisse sont intervenues. Elles ont été décidées unilatéralement par la Rue de Rivoli et ont rendu caduques des opérations acceptées initialement.

En outre, est-ce véritablement pour accélérer les procédures que le comité directeur du F.I.D.E.S. n'est plus consulté généralement qu'à domicile, ou bien alors qu'il se réunit en « comité restreint » ? De cette façon, il a pu être accepté de cofinancer la couverture télévisée des îles Marquises par des crédits s'élevant à 2 300 000 francs - français, bien entendu - et, par là même, d'engager T.D.F. à supporter une charge annuelle supplémentaire de 5 millions de francs.

Or il faut savoir qu'à l'heure actuelle certaines îles de Polynésie française - c'est le cas notamment des îles Australes - ne reçoivent pas, ou très difficilement, d'émissions de radio en français, non seulement en modulation de fréquence mais même en modulation d'amplitude, en ondes courtes. En revanche, sur ces îles, les programmes australiens peuvent facilement être captés.

Voilà où mènent les décisions prises sans débats, sans concertation, sans écouter ceux qui préconisent que la bonne réception de la radio sur l'ensemble du territoire constitue un impératif urgent et, bien entendu, prioritaire. C'est essentiel en période cyclonique et c'est évident quand on parle de francophonie.

Je vous renvoie, mes chers collègues, au rapport bien documenté sur R.F.O. rédigé par le député Pelchat.

Ces errements ponctuels, on les retrouve dans la masse des crédits dépensés chaque année par l'Etat en Polynésie française. Malgré de nombreux rappels, il est impossible d'en connaître avec précision le montant et, par là même, d'en apprécier sa valeur relative dans le P.I.B.

C'est ainsi que, pour la même année 1986, la note diffusée par le haut-commissariat fait ressortir un montant atteignant presque 4 800 millions de francs français, tandis que le rapport de la caisse centrale de coopération économique fait état de 3 622 millions de francs français, et le document budgétaire « jaune » de 3 400 millions de francs français. Et j'inclus dans ce dernier chiffre l'ensemble des crédits non répartis à la date de la parution du fascicule précité.

Des distorsions semblables se retrouvent au niveau des dépenses de certains ministères : par exemple, l'ensemble des dépenses militaires et du C.E.A. est compté pour 2 900 millions de francs français dans la note du haut-commissariat et pour près de 3 300 millions de francs français dans le rapport de la caisse centrale de coopération économique.

Si l'on veut apprécier le volume réel de l'aide extérieure fournie aux territoires d'outre-mer, en particulier à celui que je représente, la création d'une balance des paiements, demandée depuis plusieurs années, se révèle de plus en plus nécessaire, de plus en plus urgente.

Il serait tout aussi opportun que les interventions du Fonds européen d'investissement, le F.E.D., puissent faire l'objet d'une publication annexée au budget des D.O.M.-T.O.M. En

effet, en attendant le « partenariat », formule sibylline qui doit vraisemblablement viser les rapports privilégiés entre les élus des départements d'outre-mer et les centres de décision de la C.E.E., il faut avouer qu'il est bien difficile de savoir qui décide en réalité des interventions du F.E.D. - tout particulièrement du F.E.D. régional - au bénéfice des T.O.M., qui suit l'exécution des opérations, quels sont l'importance et le devenir des crédits non utilisés.

Il faut également que cesse ce scandale qui consiste à faire supporter par mon territoire des pertes de recettes douanières égales, pour une période quinquennale, à plus de dix fois les subventions reçues de la C.E.E.

Je ne voudrais pas terminer mon intervention sans revenir, comme je l'avais dit le 5 novembre dernier, sur les événements qui se sont déroulés le 23 octobre 1987 à Papeete. En effet, ces incidents se sont traduits par des dégâts matériels importants : on compte, à ma connaissance, plus de 200 déclarations de sinistres. Outre le manque à gagner, préjudice considérable pour tous ces commerçants en période de fin d'année, 450 personnes sont au chômage. Or, je dénonce depuis plusieurs années les carences et le laxisme de l'Etat.

L'année dernière, à cette tribune, après avoir signalé des faits précis, j'ajoutais : « Ne pensez-vous pas que le prix de revient de quelques magistrats supplémentaires est inférieur aux dépenses qui seraient nécessitées par le rétablissement de l'ordre républicain ? »

Non seulement l'Etat et les gouvernements successifs ont une responsabilité évidente en amont des événements, mais le Gouvernement porte aujourd'hui toute la responsabilité directe dans le déclenchement des émeutes de ce vendredi noir : on ne décide pas d'une telle intervention avec si peu de moyens, à la pire heure du plus mauvais jour, sur le terrain le plus inadéquat : un pont. Bref, il n'y a qu'une alternative : ou bien l'on a agi par inconséquence, légèreté, et il faut alors en tirer les conséquences, ou bien la décision prise l'a été délibérément avec, sans doute, des arrière-pensées politiques sur lesquelles toute la lumière devra être faite.

En tout état de cause, il faudra dédommager intégralement les sinistres, propriétaires et commerçants, et leur personnel au chômage. Et quand je dis : « dédommager », monsieur le ministre, je ne veux pas dire : « rembourser ». (*M. le ministre marque son étonnement.*)

Oui ! il faut tenir compte des manques à gagner, monsieur le ministre. Si une personne privée avait monté une opération pareille, elle l'aurait payée de ses deniers. L'Etat doit donc rembourser le manque à gagner subi par les propriétaires et les commerçants. S'il ne le fait pas, c'est scandaleux.

En tout état de cause, il faudra dédommager intégralement - je me répète - les sinistres, propriétaires et commerçants, et leur personnel au chômage. Je veux espérer que les crédits nécessaires seront libérés dans les meilleurs délais.

C'est pourquoi, après avoir convaincu, du moins je l'espère, la Haute Assemblée de la nécessité d'une véritable transparence dans les actions que mène le Gouvernement dans mon territoire, et pour lui donner néanmoins les moyens d'honorer rapidement sa dette, je voterai ce budget, malheureusement les yeux fermés, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Dick Ukeiwé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'entrer dans le débat budgétaire à proprement parler, je souhaiterais revenir quelque temps en arrière, à novembre 1984, il y a trois ans. Cette période est encore très proche dans ma mémoire !

En novembre 1984, un scrutin devait avoir lieu à Nouméa. Il aurait dû se dérouler dans l'ordre et dans le calme, mais il en a été différemment dans de nombreux bureaux de vote, où il n'a pas été possible de voter. Les urnes ont été détruites, la terreur a régné, organisée et soutenue par la majorité au pouvoir à cette époque.

Je ne m'appesentirai pas sur cette période actuellement révolue et je me bornerai à évoquer le scrutin truqué qui a été organisé voilà deux ans.

Mais, en 1986, les élections législatives ont eu lieu et, avec ces élections, un immense espoir est né en Nouvelle-Calédonie. Cet espoir, monsieur le ministre, cette confiance que mon peuple plaçait en vous, vous ne les avez pas trompés.

Je tenais, ce soir, au nom des Calédoniens et en mon nom propre...

M. Jean-Luc Bécart. Au nom des Caldoches !

M. Dick Ukeiwé. ... à vous remercier pour tout ce que le Premier ministre et vous-même, monsieur le ministre, avez fait pour mon territoire.

Grâce à vous, l'ordre et la sécurité ont été rétablis. La Nouvelle-Calédonie tout entière revivait.

Puis, une fois la sécurité assurée, le Gouvernement a organisé le référendum.

Dans l'histoire de la Nouvelle-Calédonie, ce référendum marque une date importante. Il s'est déroulé dans le calme le plus absolu et dans des conditions d'impartialité et d'objectivité peu communes. Grâce à ce référendum, les Calédoniens ont pu exprimer leur volonté de rester Français.

Grâce à la politique que vous avez menée, grâce à la liberté et à la sécurité que vous avez su restaurer en Nouvelle-Calédonie, tout un peuple a pu exprimer clairement sa volonté de rester Français, et, par voie de conséquence, son hostilité à la politique menée entre 1981 et 1986. L'indépendance, tant vantée naguère, ne fait plus recette. La portée de cette victoire est double : victoire de la France et de la démocratie, qui a permis que s'exprime, dans le calme et dans le respect des lois, tout un peuple, si divers soit-il.

Encore une fois, monsieur le ministre, nous nous félicitons de la réussite de la politique appliquée à l'outre-mer, et dont les réalisations importantes encouragent le peuple calédonien.

Nous sommes conscients des efforts du Gouvernement, efforts qui s'étaient déjà concrétisés dans la loi de finances rectificative pour 1986.

En 1987, le budget accordé au ministère des départements et territoires d'outre-mer s'était accru de 25 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Pour 1988, monsieur le ministre, vous prévoyez une hausse de 3,2 p. 100, ce qui n'est tout de même pas négligeable.

Une telle évolution, dans un contexte de rigueur budgétaire, confirme bien la volonté du Gouvernement de faire du progrès de l'ensemble de l'outre-mer l'un de ses objectifs prioritaires. Je ne reprendrai pas tous les chiffres très significatifs qui ont déjà été cités par MM. les rapporteurs et qui font apparaître une préoccupation de continuité pour un budget destiné à des départements et des territoires d'outre-mer qui ont réellement besoin de l'aide de la mère-patrie.

Les crédits d'intervention publique connaissent une hausse très importante. Il sera ainsi possible de mettre véritablement en place le « service militaire adapté » couramment appelé S.M.A. dans le territoire.

Je tiens d'ailleurs à dire combien le S.M.A., qui a fait ses preuves aux Antilles et à la Réunion, est important pour l'avenir de la Nouvelle-Calédonie. Ce service militaire offre les avantages cumulés de la formation professionnelle et d'une activité d'intérêt général. En outre, le S.M.A. permettra, en Nouvelle-Calédonie, d'échapper aux propagandes subversives ou séparatistes auxquelles sont surtout sensibles les jeunes inactifs. Cette mesure, monsieur le ministre, revêt donc pour mon territoire une importance capitale.

Je ne peux que me réjouir de constater que la priorité reconnue à la Nouvelle-Calédonie est non seulement maintenue, mais également confirmée.

La relance économique entreprise dès la fin de 1986 dans mon territoire commence à porter ses fruits. Aujourd'hui, la Nouvelle-Calédonie panse ses plaies, se remet au travail, s'achemine vers un dialogue pacifique qui doit demeurer ouvert à toutes ses composantes.

La solidarité de la communauté nationale vis-à-vis de la Nouvelle-Calédonie ne peut ni ne doit se relâcher. Le projet de budget que vous nous soumettez, monsieur le ministre, prouve que la métropole soutient ses départements et territoires du bout du monde.

Lors de votre visite en Nouvelle-Calédonie, au début du mois d'août, monsieur le ministre, vous nous avez annoncé la reconduction du fonds exceptionnel d'aides au développement de la Nouvelle-Calédonie créé par la loi du 7 juillet 1986, et qui accordait des aides directes de garanties aux personnes résidant dans le territoire.

Le montant de ce fonds exceptionnel d'aides au développement de la Nouvelle-Calédonie s'élevait à 149 millions de francs en 1987. Or, monsieur le ministre, vous avez décidé de le reconduire pour l'année 1988 avec un montant de 125 millions de francs.

Le fonds d'aides au développement nous est d'une grande utilité. Il nous permet de remettre sur pied une économie qui a beaucoup souffert de ce qu'il est convenu d'appeler pudiquement « les événements de Nouvelle-Calédonie ».

Je ne méconnais pas non plus les crédits que vous débloquent en faveur du tourisme, avec notamment l'octroi, depuis 1987, d'une subvention à Air-Calédonie, ni les crédits versés à notre territoire en compensation des pertes de recettes qu'il a dû consentir sur le nickel.

Pour conclure, je voudrais dire devant la représentation nationale que ce budget constitue, pour tous les Calédoniens, le test de la volonté politique que le Gouvernement a affirmée depuis 1986. Je souhaite, monsieur le ministre, qu'à la veille du bicentenaire de la Révolution française, la devise « Liberté, égalité, fraternité » ne soit pas qu'un souhait, mais une espérance.

Le groupe R.P.R., fort de cette volonté, soutiendra et votera votre budget. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

M. Raymond Tarcy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'intervenir sur le budget, je voudrais faire une déclaration préalable.

Le groupe socialiste est, ce soir, confronté à un problème de temps de parole : il ne dispose que de vingt-deux minutes pour cinq orateurs. Un seul orateur s'est exprimé jusqu'à présent, pendant six minutes. Il ne reste donc que seize minutes aux quatre orateurs restants.

M. le président. Jusque-là, nous sommes tout à fait d'accord.

M. Raymond Tarcy. Je suis ici le seul représentant de la Guyane et, s'il me fallait m'exprimer pleinement sur les problèmes de mon département, j'y consacrerai les seize minutes qui restent.

Je fais donc appel à l'indulgence de M. le président, à celle de M. le ministre et à celle de mes collègues pour permettre aux sénateurs socialistes des différents départements d'outre-mer de s'exprimer pleinement sur les problèmes qu'ils rencontrent respectivement. (*M. le ministre fait un geste d'impuissance.*)

S'il en était autrement, monsieur le président - je ne cherche pas à faire de chantage - par solidarité avec mes autres collègues, je me verrais dans l'obligation de ne pas m'exprimer ce soir.

M. le président. Monsieur Tarcy, j'ai la charge de faire respecter le règlement et les décisions de la conférence des présidents. Je comprends très bien les propos que vous venez de tenir, mais la conférence des présidents a affecté vingt-deux minutes de temps de parole au groupe socialiste. C'est à ce dernier de répartir ce temps comme il l'entend entre ses différents orateurs. Je suis tenu de remplir ma mission. Elle n'est pas facile et je n'ai pas le droit d'en sortir.

M. Raymond Tarcy. Dans ces conditions, monsieur le président, je laisserai mon temps de parole aux collègues de mon groupe qui souhaitent s'exprimer. (*M. Tarcy quitte la tribune.*)

M. Rodolphe Désiré. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Rodolphe Désiré. Monsieur le président, cet après-midi, le groupe socialiste n'a pas pris la parole dans le débat sur l'aviation civile ; il n'a pas utilisé les dix minutes qui lui étaient imparties.

Je comprends parfaitement que les débats du Sénat soient organisés. Cela nous rappelle que les D.O.M. sont dans le droit commun mais, à certains moments, le droit commun apparaît comme une camisole de force. Cela est vrai pour le

débat d'aujourd'hui, cela est vrai aussi à l'égard de nos relations avec l'Europe. Nous souhaiterions véritablement susciter petit à petit un esprit de dérogation concernant nos problèmes.

Chaque département d'outre-mer étant une entité, je pense, sans vouloir insister, monsieur le président, qu'il faut que nous ayons droit à la parole pour participer à un débat démocratique dans la tradition du Parlement français, c'est-à-dire que l'on « sorte » du droit commun du règlement et qu'on permette à chaque parlementaire de l'outre-mer, ne serait-ce que pendant six minutes, de s'exprimer sur les problèmes propres à son département. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. Mon cher collègue, je vous ai écouté avec attention. Je suis forcé de vous rappeler que la conférence des présidents a décidé - cela a été communiqué le 19 octobre dernier à tous ses membres - que, comme par le passé, à l'intérieur d'une journée de discussion « chaque groupe ou la réunion administrative pourra demander le report du temps ou d'une partie du temps de parole qui lui est imparti pour un budget à la discussion d'un autre budget inscrit le même jour, en prévenant le service de la séance la veille avant dix-sept heures.

Par conséquent, si le groupe socialiste n'entendait pas intervenir cet après-midi dans le budget de l'aviation civile, il eût fallu que, hier soir avant dix-sept heures, le service de la séance eût été informé par le groupe socialiste de sa décision de reporter son temps de parole de dix minutes sur son temps de parole dans le budget des départements et territoires d'outre-mer. Malheureusement, cela n'a pas été le cas. Par conséquent, je suis bien forcé - je le répète - de faire respecter les décisions de la conférence des présidents. C'est mon rôle ; j'espère que vous ne m'en voudrez pas, monsieur Désiré.

M. Rodolphe Désiré. Je demande la parole.

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

M. Rodolphe Désiré. Monsieur le président, dans ces conditions, je me rallie à la position de mon collègue M. Tarcy. J'ai préparé une intervention. J'avais des choses à dire. Si nous n'avons pas véritablement la possibilité de nous exprimer, je renonce à mon temps de parole.

M. le président. En tout cas, moi, au moment voulu, je donnerai la parole à MM. Louisy, Désiré et Ramassamy en leur indiquant le temps de parole qui reste disponible, à savoir pour l'instant seize minutes. Renonceront à la parole ceux qui voudront, la prendront ceux qui le désireront dans la limite de ce temps. Ma tâche n'est malheureusement pas agréable, mais c'est ainsi.

J'ai noté que M. Tarcy renonçait à s'exprimer.

La parole est donc à M. Bangou.

M. Henri Bangou. Monsieur le président, je m'associe, bien sûr, aux protestations qui viennent d'être élevées par mes collègues du groupe socialiste représentants des départements d'outre-mer.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant de procéder à l'analyse du projet de budget qui nous est soumis pour les départements d'outre-mer au titre de l'année 1988, j'ai relu la critique que je faisais, à cette même place, voilà un an, du projet de budget de 1987.

L'orgueil qui j'aurais pu concevoir d'avoir si complètement dit vrai s'est effacé devant l'amertume d'une évidence dont sont victimes, hélas ! depuis si longtemps, les populations de nos départements.

De la revue de toutes les interventions formulées par les parlementaires des D.O.M. ou par les rapporteurs de nos budgets, de quelque bord que ce soit d'ailleurs, je tire la même conclusion : en dépit des professions de foi des différents gouvernements annonçant la terre promise à chaque veille de nouvel an aux oubliés de nos régions, l'Histoire n'a enregistré jusqu'à ce jour qu'illusions et déceptions.

Certes, les habits dont sont revêtues les promesses sont divers, mais de Colbert à ce jour, monsieur le ministre, du pacte colonial à la loi de programme, les choses essentielles - je dis bien « essentielles » - n'ont guère bougé.

D'ailleurs, quand elles font mine de le faire, les dépositaires de la raison coloniale interviennent sans crainte de retour aux vieux démons de l'époque impériale où, vous le savez, le sabre des Bugeaud remplaçait volontiers la plume du législateur, et les Canaques en font, en ce moment, la douloureuse expérience.

C'est donc sans illusion que j'ai, il y a un an, exposé quelques-unes des données de l'inégalité de deux catégories de Français et de l'illégalité de cette situation.

Aujourd'hui, je cherche en vain laquelle de ces données aurait disparu ou se serait atténuée : nous en sommes toujours à 14 p. 100 de taux de couverture des importations par les exportations ; le taux de chômage décourage tout espoir dans son montant comme dans sa tendance à la hausse ; le même pessimisme caractérise la formation scolaire et professionnelle dont bénéficie notre jeunesse, au regard des moyens mis à la disposition des jeunes Français de métropole.

Le paramètre social, si bruyamment évoqué - on le comprend - en raison de sa résonance humaine pour une collectivité dont la précarité de vie est pluriséculaire, ne sacrifie pas moins à l'illusion.

Le seul avantage consenti dans le corps de la loi de programme, c'est-à-dire les prestations familiales sans condition d'activité professionnelle, comme c'est le cas en France, notre collègue Delmas l'évoque en ces termes : « La réponse communiquée à votre rapporteur sur ce point révèle que la mise en œuvre de ce principe - progressive selon la loi - risque de ne pas être rapide. »

Ce qui pourrait étonner, en cette fin de XX^e siècle, et qui m'interpelle, en tout cas, c'est l'apparente sérénité dans laquelle s'inscrit ce constat.

J'en vois l'explication dans le double langage qui caractérise l'information quand il s'agit des interventions de l'Etat dans ces départements d'outre-mer.

Tantôt, parlant en quelque sorte entre soi, le Gouvernement ou tel porte-parole de la majorité étale les atouts de la puissance et du rayonnement français que sont ces pays et qui constituent les motivations les plus sincères de ces interventions, et ce n'est pas au rapporteur, notre collègue M. Lacour, qu'on pourra reprocher de ne pas être sincère puisque vous venez de l'entendre.

Ces atouts sont la puissance maritime, enviable par la sommation de ses milles marins ; la moisson espérée des nodules polymétalliques des fonds océaniques ; les ressources stratégiques des sous-sols ; les voies de circulation planétaire de biens et de personnes ; la puissance technologique d'avenir, avec la propulsion de satellites européens sur une base proche de l'Equateur, celle privilégiée de Kourou ; la puissance militaire qui a besoin, pour son déploiement, de ces innombrables points d'appui sur la mappemonde que sont ces territoires.

Mais cette vérité-là, destinée à rassurer le monde des affaires autant que le chauvinisme national, fait place, quand on s'adresse à nos populations, à une prétendue « aide providentielle » sans laquelle elles succomberaient de misère.

De la sorte, on souhaite donner bonne conscience au smicard de métropole, qui participe, en tant que contribuable, à la solidarité vis-à-vis des départements et territoires d'outre-mer sans savoir que les deux tiers des transferts du budget national vers nos pays s'en retournent dans les poches de quelques privilégiés de la finance, le plus souvent, d'ailleurs, apatrides.

En même temps, on entretient dans nos pays une mentalité d'assisté et la crainte de perdre cette manne sans laquelle ils seraient « haïtiens » irrémédiablement, avec 3 200 francs de P.I.B. par habitant au lieu des 25 000 francs de chez nous.

Mais on ne dit pas qu'à côté, à la Barbade indépendante, le P.I.B. est de 32 000 francs, avec pour seules ressources ses plages et sa canne à sucre. Et je cite volontairement une île trois fois plus réduite que notre archipel guadeloupéen, laissant de côté d'autres îles comme Trinidad et Tobago, les Antilles néerlandaises et Porto-Rico, qui ont un P.I.B. supérieur.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je n'entends pas vous chicaner sur des décimales dans votre budget. On l'a souvent fait, on pourrait le faire longtemps encore, en vain. L'essentiel est ailleurs, et nous y venons, à savoir que, quand nous parlons égalité, nous parlons « droit » et nous parlons « dû ».

Qui pourrait, en effet, affirmer que la richesse nationale de la France soit étrangère à ces trois siècles et demi où, le plus souvent, nous avons donné sans recevoir ? Et que serait la France sans ces richesses tirées de nos pays et du labeur de leurs populations ?

Elles les ont produites et elles les ont protégées au prix de leurs morts. Nos villages ressemblent aux vôtres, avec les noms des victimes des deux guerres inscrits sur la pierre et, quelquefois, plusieurs membres d'une même famille ; de sorte que nous réclamons avec force une égalité que le droit justifie en tant que citoyens et qui est fondée, de surcroît, sur le juste compte dû à notre histoire.

Mais cette égalité revendiquée ne peut s'arrêter à un solde, car celui-ci ne résout pas la nécessité d'une transformation structurelle de notre économie. Celle-ci doit rompre avec les survivances de l'époque coloniale, où le latifundiste sucrier est devenu le lobby de l'import-export.

Je ne pensais pas, ce soir, être précédé si éloquemment dans une telle appréciation par le rapporteur pour avis de la commission des lois, notre collègue M. Virapoullé.

Il suffit de voir les habits raccourcis que vous taillez à la décentralisation depuis 1987, monsieur le ministre, pour se rendre compte que vous n'en prenez pas le chemin.

Le F.I.D.O.M. local - fonds d'intervention des D.O.M. - est diminué quand vous augmentez considérablement le F.I.D.O.M. central. Dans des pays où toutes les communes sont concernées par les cinquante pas géométriques, ce ne sont ni les maires, ni les présidents d'assemblée qui sont proposés pour présider les commissions appelées à juger des dérogations, mais le préfet.

Et que dire d'organismes comme la Socredom - la société de crédit pour le développement des D.O.M. - la C.I.D.O.M. - la caisse d'investissement des D.O.M. - ou l'I.E.D.O.M. - l'institut d'émission des D.O.M. - qui refusent le règlement des avances de précampagne à une industrie sucrière en difficulté, certes, mais en voie de redressement grâce aux efforts des assemblées locales ?

Quant à la défiscalisation et à sa réglementation, elle est en train, à court terme, de bloquer toute politique de réserves foncières et, par conséquent, la politique du logement social.

A moyen et à long terme, après avoir canalisé l'épargne en priorité vers la pierre, elle va déséquilibrer le marché du logement, provoquant une cruelle déconvenue pour les petits épargnants et une crise dans le bâtiment en plongeant dans le chômage l'un des secteurs les plus producteurs d'emplois depuis trente ans avec 12 p. 100 du P.I.B. marchand.

Cette défiscalisation, jointe à la « zone franche », dont le port franc est l'antichambre, a déjà provoqué la grogne de Saint-Martinois, qui, par la voix de leurs élus, favorables, cependant, à la majorité gouvernementale, demandent un arrêt provisoire de l'« expansion ». disent-ils - et je cite le journaliste rapportant leurs propos - « mal contrôlée, pour ne pas dire anarchique et dangereuse, à laquelle on assiste à Saint-Martin... » Le titre est éloquent : « Afin que charbonnier reste maître chez soi. »

En effet, il est vrai que seuls les populations elles-mêmes et les élus sont aptes à réparer les maux causés par le passé colonial et ses survivances.

C'est dans cet état d'esprit que nous abordons la perspective de l'Acte unique, vers lequel nous avons été entraînés sans être consultés.

Nous revendiquons non seulement le « droit » qui découle du Traité de Rome, mais également le « dû », qui correspond à une réalité de relations économiques indépendante de notre volonté, mais qui dure malgré tout depuis trente ans.

Les gouvernements qui se sont succédés depuis ce traité ont eu beau négliger de réclamer à notre avantage un statut conforme à notre spécificité, abusant ainsi l'opinion de la Communauté sur le degré de notre sous-développement, nous prenons acte que l'échéance de 1992 souhaitée par la France détruit les barrières nationales.

Forts de cette situation décidée par la France elle-même, c'est donc à la Communauté européenne et aux pays qui la composent que nous nous adresserons pour revendiquer les avantages liés à notre appartenance, y compris et surtout ceux qui relèvent de notre spécificité reconnue.

Tel est, monsieur le ministre, à la veille de 1988, ce sur quoi il est urgent que nos populations se battent, négligeant ces antiennes où la valse des chiffres nous condamne aux

sempiternels regrets d'un paradis perpétuellement promis, comme c'est le cas pour votre budget et les propos qui l'introduisent.

Il est grand temps que, dans l'intérêt de nos populations et de la France, les vraies cartes de notre développement et de la solidarité soient posées sur la table, et ce, à quelques mois de la célébration du bicentenaire de la Révolution française, qui n'a pas hésité à imposer aux pays de l'Europe, au fil de l'épée quand c'était nécessaire, la soumission aux principes de liberté et d'égalité.

Votre budget ne prend en considération ni l'un ni l'autre de ces principes, pour s'en tenir à une fraternité au rabais que nous récusons. C'est dire que je ne saurais le voter. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

M. le président. Avant de donner la parole à M. Henry, je voudrais, mes chers collègues, faire le point et dire à nos collègues socialistes que, s'ils doivent s'en prendre à quelqu'un, c'est à leur propre groupe et non à la présidence.

Permettez-moi, pour expliciter ce qui se passe, de prendre l'exemple du groupe de l'union centriste. Dans ce débat, il a droit à vingt-deux minutes. Mais sur le temps, qui, à la proportionnelle des groupes, lui revient sur les cinq heures globales complémentaires de réserve et qu'il peut réserver aux budgets qu'il choisit, le groupe de l'union centriste a décidé d'affecter quatorze minutes à celui-ci, ce qui fait un total de vingt-deux plus quatorze donc trente-six minutes.

Ce groupe a par ailleurs décidé - mais il en a avisé le service de la séance hier soir, avant dix-sept heures - de reporter sur le budget des D.O.M.-T.O.M. dix minutes de son temps de parole dans le budget du commerce qui a été discuté ce matin, d'où, trente-six minutes plus dix minutes, quarante-six minutes.

De même il a décidé de reporter sur ce budget six minutes de son temps de parole dans le budget de la navigation aérienne, qui a été discuté au début de l'après-midi. Le groupe de l'Union centriste dispose donc, dans le présent budget, de quarante-six minutes plus six minutes, soit cinquante-deux minutes au total.

Pour ce qui le concerne, le groupe socialiste a décidé d'affecter les soixante-quatre minutes qui lui reviennent sur les cinq heures de réserve complémentaire, à raison de vingt-six minutes pour le budget des affaires sociales, de douze minutes pour le budget de la défense, de treize minutes pour le budget de l'agriculture et de treize minutes pour le budget de l'intérieur. Il n'a rien affecté au présent budget des départements et territoires d'outre-mer.

M. Emmanuel Hamel. Eh non !

M. le président. Ce n'est tout de même pas la faute de la présidence ! Chaque groupe gère comme il l'entend le temps dont il peut disposer !

Par ailleurs, il est tout à fait exact que M. Régnauld, ce matin, n'a parlé que douze minutes au lieu de vingt minutes dans le budget du commerce, mais le groupe socialiste n'a pas demandé par avance, c'est-à-dire hier, avant dix-sept heures, à reporter ces huit minutes, sur le présent budget. Il a ainsi laissé perdre huit minutes. Qu'y puis-je ?

De même, il est exact qu'aucun orateur socialiste n'était inscrit dans la discussion du budget de la navigation aérienne cet après-midi. Là encore le groupe socialiste a perdu dix minutes.

S'il avait demandé, hier soir, les reports, il aurait disposé de dix minutes supplémentaires déplacées du budget de la navigation aérienne et de huit minutes déplacées du budget du commerce, soit dix-huit minutes, plus, peut-être, un certain temps pris sur sa quote-part de soixante-quatre minutes dans les cinq heures de réserve complémentaire globale.

Je tenais à faire cette mise au point pour bien marquer que la comptabilité est tenue par la présidence avec rigueur. Il ne faut pas en vouloir au président de séance de la faire respecter. Chaque groupe, dans le cadre de la règle décidée par la conférence des présidents, gère son temps comme il l'entend.

Cela étant, messieurs, je vous rappelle que vous avez encore droit, quoi qu'il arrive, à seize minutes, malgré les décisions que votre groupe a cru devoir prendre. Vous en userez ou non, comme vous voudrez, mais vous ne pouvez m'en faire grief.

M. Rodolphe Désiré. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. Rodolphe Désiré. J'entends bien vos explications, monsieur le président.

Cependant, je me permets de vous rappeler que la discussion sur les départements d'outre-mer ne revient qu'une fois par an. Nous sommes très discrets. Je dirai même que ce budget me semble, ce soir, une véritable illusion d'optique. En effet, il s'agit du dixième des interventions de l'Etat en direction des départements d'outre-mer. Par conséquent, non seulement cette discussion est incomplète, mais elle ne nous permettra pas de nous exprimer clairement et de donner notre opinion. Nous ne pouvons donc pas accepter la rigueur du règlement. Je le répète, le droit commun et la rigueur font que, bien souvent, dans les départements d'outre-mer, nous nous sentons mal à l'aise face à certaines dispositions.

Par conséquent, si nous ne disposons que de seize minutes, nous ne pourrions pas participer à ce débat.

M. le président. Il faudra expliquer cela aux responsables de votre groupe pour qu'ils en tiennent compte l'année prochaine. *(Les sénateurs socialistes quittent l'hémicycle.)*

La parole est à M. Henry.

M. Marcel Henry. Monsieur le président, si le règlement le permet pas ou si vous-même m'y autorisez, je proposerai de céder le temps de parole...

M. le président. Monsieur Henry, le règlement ne vous le permet pas et ne me le permet pas. Encore une fois, chaque groupe peut, chaque jour avant dix-sept heures, déclarer les déplacements de temps de parole auxquels il entend procéder dans le cadre de la journée du lendemain. Mais il faut prévenir avant. Je viens d'expliquer dans le détail la procédure et je suis là pour la faire appliquer, ce qui n'est pas agréable, croyez-le bien.

Alors, je vous en prie, monsieur Henry, ne prolongez pas ces moments désagréables pour moi en faisant de surcroît des offres que vous n'avez pas le droit de faire et que je ne puis accepter.

Veuillez poursuivre, monsieur Henry.

M. Marcel Henry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lors du dernier débat budgétaire, les élus d'outre-mer ont apprécié, comme il se doit, les mesures prises par le Gouvernement en faveur des départements et des territoires d'outre-mer ainsi que des collectivités territoriales de la République.

La loi de finances pour 1987 témoignait en effet d'un effort financier exceptionnel. Quant à la loi de programme du 31 décembre 1986 relative au développement des départements d'outre-mer, de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, dont l'exécution doit se poursuivre sur cinq ans, elle exprime à la fois une volonté de progrès pour l'outre-mer français, mais aussi de continuité dans l'action des pouvoirs publics.

Mayotte, en particulier, se félicite d'être liée à l'Etat par la convention du 28 mars 1987, qui définit divers programmes de rattrapage économique et social, tout en soulignant la nécessité de combler les lacunes de notre système juridique.

L'exécution de ces programmes de « mise à niveau » doit permettre à Mayotte d'assumer ce que M. le Premier ministre a appelé, lors de son passage dans notre île, « la vocation » de Mayotte à devenir un département d'outre-mer.

Monsieur le ministre, à l'occasion du présent débat sur la loi de finances pour 1988, permettez-moi de citer le mot fameux de William James, selon lequel « il faut d'abord continuer, ensuite commencer ».

En effet, monsieur le ministre, il faut continuer à Mayotte l'œuvre commencée par les pouvoirs publics dans la loi de programme et avec les moyens financiers qu'elle prévoit.

Cette loi, complétée par la convention, constitue bien l'impulsion attendue par les Mahorais : soyez assuré, monsieur le ministre, que les Mahorais savent bien tout ce que nous devons à votre action personnelle.

Il faut continuer, car il reste beaucoup à faire à Mayotte, pour répondre à l'espoir de la population et des élus qui méritent bien de n'être point déçus. Vos séjours à Mayotte, monsieur le ministre, vous en ont apporté la confirmation.

Les retards économiques, sociaux, culturels et surtout institutionnels, qui hypothèquent l'avenir de notre collectivité et de sa population, sont incontestables et leur rattrapage suppose l'action continue des pouvoirs publics. Evidemment, une telle politique est subordonnée à l'ampleur des moyens financiers qui y sont consacrés, mais aussi à la mise en œuvre et à l'exécution effective des prévisions.

Le projet de budget du ministère des départements et territoires d'outre-mer pour 1988, avec 1 773 millions de francs, se maintient au niveau atteint en 1987. A cela s'ajoute la dotation spéciale issue de la loi de programme, c'est-à-dire 750 millions de francs pour Mayotte, loi qui doit soutenir l'effort de rattrapage sur cinq ans.

Permettez-moi donc, monsieur le ministre, de vous demander de bien vouloir nous faire le point de l'état d'exécution des programmes de développement particuliers à Mayotte, inscrits dans l'annexe de la loi de programme, puis précisés dans la convention, c'est-à-dire de l'exactitude de l'Etat dans le respect de ses engagements vis-à-vis de Mayotte.

Je ne vous cacherai pas, monsieur le ministre, que les Mahorais, qui, si souvent dans le passé ont espéré et attendu en vain, sont désormais impatients de voir, après les études nécessaires, l'ouverture effective des chantiers, notamment en ce qui concerne l'opération, vitale pour nous, de désenclavement de notre île. Il s'agit, vous le savez bien, des travaux du port de Longoni et de la piste de notre aéroport.

Quant à la desserte aérienne, vous avez annoncé au député Henry Jean-Baptiste, lors des débats budgétaires à l'Assemblée nationale, que l'arbitrage du Gouvernement interviendrait rapidement sur la question du Fokker, pour permettre enfin une liaison plus commode avec la Réunion.

Pouvez-vous, sur cette affaire ancienne, nous apporter les réponses positives que tout Mayotte attend s'agissant de l'exécution du service public de transport entre les deux terres françaises de l'océan Indien ?

Il faut ainsi continuer, pour répondre à l'espoir de la population.

Depuis bientôt deux ans, Mayotte s'est habituée à sortir de l'oubli dans lequel la politique antérieure l'avait confinée. Les services administratifs de la collectivité, les conseillers généraux, les maires se sont immédiatement associés à l'œuvre de rénovation entreprise. Chacun a pu le constater, notamment à l'occasion des visites ministérielles à Mayotte ou des missions de parlementaires, de techniciens et de juristes. Mayotte s'est habituée dorénavant à recevoir la France qui ne la « boude » plus. En revanche, sûre d'être maintenant écoutée, elle souhaite être mieux entendue et comprise.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, qu'elle le soit. Le respect des engagements financiers de l'Etat ne fera que corroborer mon sentiment.

Cela étant, il faut commencer !

Le vote du budget et les crédits de la dotation spéciale permettront aux pouvoirs publics d'entreprendre - je m'en félicite - dans plusieurs domaines essentiels pour l'avenir de Mayotte.

Vous avez pris, monsieur le ministre, les dispositions nécessaires à l'institution à Mayotte du service militaire adapté - S.M.A. - dès 1988. L'urgence, en l'espèce, n'était plus à démontrer. La jeunesse mahoraise a besoin impérativement de cet encadrement militaire pour recevoir une formation civique et professionnelle, au même titre que les jeunes Français de la Réunion, des Antilles et des territoires du Pacifique. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir inscrit le S.M.A. dans les crédits de l'action sociale et culturelle pour Mayotte.

La poursuite des grands travaux, en particulier ceux qui sont relatifs aux investissements de base - réalisation du réseau routier, électrification rurale, résorption de l'habitat insalubre - demeure l'une de nos priorités. Nous souhaitons cependant en même temps que soient sauvegardés les équilibres écologiques à Mayotte parce que nous en connaissons la fragilité.

C'est pourquoi nous vous demandons, monsieur le ministre, de prendre les initiatives nécessaires pour que soient engagées les études nécessaires à la protection et à la préservation des ressources du lagon de Mayotte, dont chacun connaît l'importance pour l'avenir de notre population et de notre île.

Je souhaite enfin vous rappeler, en quelques mots, l'urgence qui s'attache à l'indemnisation des victimes, peu nombreuses, des dégâts causés lors des événements de Mamoudzou, en février 1987. Vos services sont saisis de leurs demandes : permettez-moi d'espérer de votre bienveillance que leur attente ne sera plus très longue.

Je veux conclure, monsieur le ministre, sur l'expression de notre solidarité avec la Nouvelle-Calédonie. La population du territoire s'est exprimée dans un sens qui ne souffre aucune ambiguïté. Certes, les problèmes de développement économique et social demeurent, de même que la nécessité d'un dialogue ouvert et pacifique entre les ethnies. J'ai bon espoir que votre projet de statut apportera sur ces diverses questions les réponses et les propositions qui conviennent. Je n'en suis donc que plus libre pour dire, une nouvelle fois, que Mayotte, pour sa part, ne se satisfait pas de la pause institutionnelle qui prive notre collectivité du droit de choisir son statut définitif dans la République.

Nous n'aurons de cesse de rappeler que, pour leur liberté et leur sécurité, les Mahoraises et les Mahorais souhaitent s'ancrer définitivement dans la République, par la départementalisation de Mayotte. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du R.P.R. ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. Henri Bangou. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. Henri Bangou. Monsieur le président, je souhaite d'abord vous dire que l'incident qui vient de se produire avec mes collègues socialistes représentant les départements d'outre-mer...

M. le président. Il n'y a eu aucun incident !

M. Henri Bangou. Permettez-moi de poursuivre, monsieur le président. Cet incident, dis-je, prouve bien la singularité de cette situation.

Par ailleurs, je suis étonné que vous n'ayez pas consulté notre assemblée sur le point de savoir si l'on devait accorder une dérogation à ces collègues des départements d'outre-mer. Si le Gouvernement avait été consulté, il aurait certainement donné son accord. Aussi, mon camarade M. Bécart...

M. le président. Votre collègue !

M. Jean-Luc Bécart. C'est pareil.

M. Henri Bangou. ... mon collègue M. Bécart et moi-même, nous allons nous solidariser avec nos collègues du groupe socialiste qui représentent les départements d'outre-mer et qui viennent de se retirer faute d'avoir pu s'exprimer.

M. le président. Monsieur Bangou, jusqu'à plus ample informé, c'est moi qui préside les débats et voilà dix-neuf ans que cela dure grâce à la confiance de mes collègues. Vous ne me prendrez jamais en flagrant délit de ne pas respecter scrupuleusement le règlement. Je n'ai pas le droit de consulter le Sénat pour modifier les décisions prises par la conférence des présidents et qu'il a précédemment approuvées.

J'ajoute que, s'il avait plu au groupe socialiste de répartir les soixante-quatre minutes dont il dispose sur les cinq heures de la réserve complémentaire autrement que sur les budgets des affaires sociales, de la défense, de l'agriculture et de l'intérieur, il pouvait le faire. Je précise également qu'aujourd'hui il a perdu dix minutes sur la navigation aérienne et huit minutes sur le commerce et l'artisanat qu'il aurait pu reporter dès hier soir, et qu'il lui reste seize minutes.

Enfin, monsieur Bangou, vous êtes trop vieux routier, j'imagine, pour ignorer que le règlement permet aux orateurs du groupe socialiste de s'inscrire sur les titres, au nombre de quatre. Chacun avait le droit de parler cinq minutes sur chaque titre et, comme il y aura aussi quatre votes, chacun avait le droit de parler pendant cinq minutes pour explication de vote, ce qui fait que chacun pouvait disposer de dix minutes, soit donc quarante minutes. Il n'eût pas été question alors, et il n'est toujours pas question pour moi de refuser la parole à quiconque la demande sur un titre ou pour explication de vote. Quand on veut s'exprimer, on en trouve toujours les moyens tout en respectant le règlement !

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. le président. Ne venez donc pas, monsieur Bangou, créer un incident qui n'existe pas. Solidarisez-vous avec qui bon vous semble, mais ne venez pas ici me donner des leçons sur la manière de mener les débats ! (*Les sénateurs communistes quittent l'hémicycle.*)

La parole est à M. Louisy...

La parole est à M. Désiré...

La parole est à M. Ramassamy, qui dispose d'un temps de parole de seize minutes.

M. Albert Ramassamy. Monsieur le président, le temps qui nous a été imparti réglementairement n'ayant pas pu être réparti entre mes collègues, j'aurais mauvaise conscience, en leur absence, à l'utiliser. Je renonce donc à mon temps de parole.

J'ajoute que, lors du débat sur le budget de la culture, alors que nous étions deux inscrits et que nous ne pouvions plus parler parce que le temps de notre groupe était épuisé, M. le président Poher a eu l'indulgence de nous accorder cinq minutes à chacun pour nous exprimer. Je regrette qu'il n'en ait pas été de même ce soir.

M. le président. C'est la différence qui existe entre le président du Sénat et les vice-présidents lorsqu'ils président les séances. Le président du Sénat peut, du fait de son pouvoir discrétionnaire, prendre des décisions que les vice-présidents ne peuvent pas prendre. Je vous remercie d'en avoir apporté une nouvelle preuve.

M. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

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

M. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avant toute chose, je tiens à remercier l'ensemble des rapporteurs et des orateurs qui sont intervenus ce soir.

M. Gœtschy, rapporteur spécial, a indiqué que la loi de programme avait été complétée par les contrats de plan, ce dont je lui sais gré, dans la mesure où ce point avait fait l'objet d'une critique lors de la présentation, par le Gouvernement, de la loi de programme. Les contrats de plan se poursuivent et complètent la loi de programme.

Monsieur le rapporteur spécial, vous avez regretté que les crédits pour la Polynésie française n'aient pas augmenté. Ils ont certes moins progressé que dans les autres territoires d'outre-mer et que dans les départements d'outre-mer, M. Millaud l'a d'ailleurs fait remarquer. Néanmoins, M. le Premier ministre présidera dans quelques jours - en principe le 1^{er} décembre - un comité interministériel à l'occasion duquel une action en faveur de la Polynésie française devrait intervenir ; elle visera trois domaines : tout d'abord, le logement social - à cet égard des crédits très importants vont être affectés au territoire - ensuite, la protection sociale en milieu rural, qui représente une dépense très lourde pour le budget territorial et dont l'Etat va essayer de prendre en charge une partie ; enfin, les chantiers de développement, car le chômage des jeunes frappe douloureusement ce territoire.

Je tiens d'ailleurs à vous remercier, monsieur le rapporteur spécial, de l'analyse parfaite qu'au nom de la commission des finances vous avez bien voulu présenter à l'occasion de la discussion de ce budget.

Vous avez évoqué le tourisme. Je vous ferai remarquer, à cet égard, que la fréquentation ne dépend pas seulement de l'ambiance politique et de la sécurité : ainsi, aux Antilles, le tourisme en provenance de la zone américaine a subi de plein fouet les effets de la baisse du dollar. La situation s'est toutefois redressée au cours de la récente saison, grâce à un afflux nettement plus important de touristes européens.

En ce qui concerne les zones franches, l'engagement pris par la loi de programme a été tenu. La circulaire est en effet parue et a été diffusée le 22 septembre dernier. L'initiative appartient désormais aux autorités locales. Des projets sont en préparation et certains sont même très avancés, notamment dans les départements de la Réunion et de la Guadeloupe.

S'agissant des effets de la défiscalisation, plusieurs indicateurs confirment la très nette reprise du secteur du bâtiment. Les permis de construire déposés pour les trois départements

d'outre-mer insulaires sont passés de 8 770 en 1985 à 10 122 en 1986 ; ils s'élèvent à 7 457 pour les huit premiers mois de 1987, soit une progression de 20 p. 100 environ du rythme mensuel.

Les prêts bancaires au logement - prêts nouveaux - sont passés d'un volume mensuel de 86 millions de francs en 1985 à 132 millions de francs en 1986 ; ils atteignent 186 millions de francs pour les huit premiers mois de 1987, soit une augmentation de 78 p. 100 par rapport à 1985.

Le nombre d'emplois salariés dans le secteur du bâtiment et des travaux publics est passé de 20 783 en décembre 1985 à 25 371 en août 1987, soit une augmentation de 22 p. 100.

M. Delmas, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, a évoqué la montée en puissance des crédits d'investissements. Je tiens à lui dire que les engagements de l'Etat seront tenus. Ainsi, les crédits en matière de logement social sont passés de 600 millions de francs en 1986 à 880 millions de francs en 1988.

Les opérations de création de grandes infrastructures ont déjà connu un début de réalisation sur le terrain : la construction de la rocade de Fort-de-France a été accélérée ; la mise en chantier de la zone industrielle et commerciale de Gary, en Guadeloupe, se déroule conformément aux prévisions ; l'opération intégrée de développement à la Réunion est programmée et le Gouvernement doit recevoir incessamment l'agrément de la commission européenne pour cette opération sans précédent, qui représente un montant total d'investissements de plus de 4 milliards de francs pour les cinq prochaines années.

Au total, je tiens à confirmer que cette montée en puissance des investissements de l'Etat se poursuivra dans le respect des engagements de la loi de programme.

M. Delmas a évoqué le problème de l'Europe et des départements d'outre-mer. L'initiative prise par le mémorandum est non pas une simple demande administrative vis-à-vis de la Commission, mais une demande politique, qui a associé tous les partenaires, élus locaux et responsables socio-économiques. Une grande partie des décisions devra être prise par l'instance politique qu'est le Conseil des ministres, et elles seront toutes inscrites dans la perspective de l'Acte unique.

Bien entendu, l'effort engagé pour la défense de l'octroi de mer et pour l'obtention d'une mesure spécifique destinée à combler les handicaps sera poursuivi dans le cadre des négociations globales sur la fiscalité des fonds structurels, qui feront suite au sommet de Copenhague.

Ce mémorandum a été reçu par la Commission comme une véritable démarche politique et non pas comme une démarche administrative. Certaines informations nous permettent d'ailleurs d'affirmer que la Commission examine avec une particulière attention les propositions que j'ai présentées au nom du Gouvernement français.

MM. Delmas et Lise m'ont interrogé sur les mesures sociales prévues dans la loi de programme. En ce qui concerne la suppression du critère d'activité pour les prestations familiales, la mesure d'ensemble doit être prise en trois ans pour les salariés. Un premier décret d'application interviendra très prochainement et concernera une très grande partie des personnes susceptibles de bénéficier de la mesure, en particulier les chômeurs.

En outre, conformément aux engagements de la loi de programme, des décrets seront pris avant le 1^{er} janvier prochain, afin d'introduire, dans les départements d'outre-mer, l'allocation spéciale vieillesse et l'allocation compensatrice aux adultes handicapés, et ce au même titre qu'en métropole.

Je tiens à remercier M. Lacour pour son rapport et pour toutes les observations qu'il a bien voulu présenter.

Je voudrais également remercier M. Lise, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Il a évoqué le problème de la protection sociale en milieu rural en Polynésie française, auquel j'ai déjà répondu : cette question sera examinée par le comité interministériel du 1^{er} décembre prochain et j'ai bon espoir qu'un effort financier sera alors décidé.

J'ai retenu sa suggestion d'une distribution de lait dans les écoles, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

S'agissant du logement social, un effort très important a là aussi été accompli ; s'il se situe, certes, dans le cadre de la loi de programme pour les départements d'outre-mer, avec les crédits de la ligne budgétaire unique, il sera néanmoins

prolongé également en Polynésie française. Il est vrai qu'en ce qui concerne la réhabilitation, le quart des crédits nationaux pour le logement insalubre profitera aux départements et territoires d'outre-mer.

Monsieur Virapoullé, le service militaire adapté va effectivement se développer ; les crédits sont en augmentation ; nous l'installons actuellement à Mayotte, et ce sera le tour de la Polynésie française l'année prochaine.

Je peux vous rassurer, monsieur Virapoullé, je ne suis pas un ministre anxieux ; d'ailleurs, ce n'est pas dans ma nature... (*Sourires.*)

Vous avez dit qu'après une période euphorique nous étions maintenant dans une période de vaches maigres. A cet égard, il faut examiner, à mon avis, la progression des crédits du ministère des D.O.M.-T.O.M. sur les deux années 1987 et 1988 ; vous constaterez alors que ce ministère est l'un des rares à avoir connu, globalement, une augmentation très importante de ses crédits. Bien entendu, on peut toujours considérer qu'il était possible de faire plus ; néanmoins, dans le cadre de l'austérité budgétaire générale, l'effort réalisé me semble important.

Vous avez évoqué, ainsi que M. Pen d'ailleurs, Saint-Pierre-et-Miquelon et les infrastructures portuaires. Les engagements de M. le Premier ministre seront tenus. A l'heure actuelle, des études sont en cours. M. Jacques Chirac, lors de son voyage à Saint-Pierre-et-Miquelon, a exigé que ces études soient terminées avant la fin de cette année ; je suis tout à fait convaincu que ce délai sera respecté et que nous disposerons donc prochainement du coût précis de cette opération très importante, qui est financièrement fort lourde.

Monsieur Virapoullé, vous avez évoqué le problème de Mayotte et M. Henry a fait de même après vous. En ce qui concerne la convention de Mayotte, tous les engagements sont respectés.

Les personnes déplacées en provenance du Surinam sont actuellement au nombre de 8 850. Les conditions d'existence de celles qui se trouvent dans les centres d'accueil - beaucoup, en effet, sont hébergées chez des particuliers - sont reconnues par tous, y compris par les représentants des organisations internationales humanitaires qui s'y sont rendus, comme particulièrement remarquables dans le contexte d'ensemble de la situation. Ces personnes sont hébergées, nourries et soignées avec dévouement et efficacité. L'Etat assure seul l'intégralité des dépenses.

Une scolarisation sommaire des enfants, qui ne peut se faire que dans leur langue maternelle, est assurée par des enseignants originaires du Surinam, en particulier par sœur Gerda, qui fait preuve d'un très grand dévouement.

Le Gouvernement français - c'est évident - a pour objectif le retour de ces personnes déplacées dans leur pays d'origine. Nous espérons, bien sûr, que le processus démocratique en cours au Surinam sera de nature à favoriser les conditions de ce retour.

Vous avez évoqué le problème du géranium. Un « plan géranium » a été mis en œuvre, qui a été assorti de crédits importants du ministère de l'agriculture et de l'O.D.E.A.D.O.M. - l'office de développement de l'économie agricole dans les départements d'outre-mer. Une grande partie de ses résultats a été annulée par les effets du cyclone Clotilda. Un taux d'indemnisation particulièrement favorable a été retenu en faveur des producteurs.

Pour ce qui concerne la protection de ce produit essentiel, je prends note de votre question, monsieur Virapoullé. Vous pouvez être assuré de l'ardeur que je mettrai à défendre l'île Bourbon dans son combat contre la Chine. (*Sourires.*)

Nous avons prévu la diminution du taux de richesse de la canne, après le passage du cyclone Clotilda. C'est pourquoi, dans les crédits que nous avons alors dégagés très rapidement, nous avons prévu une somme de 20 millions de francs, qui sera distribuée aux planteurs à la fin de la campagne, c'est-à-dire dans peu de temps.

M. Jean-Marie Girault, rapporteur pour avis de la commission des lois pour les territoires d'outre-mer, a souhaité que le Gouvernement réaffirme sa politique en ce qui concerne les terres australes et antarctiques françaises. La décision de M. le Premier ministre de financer la piste de terre Adélie en est la parfaite illustration.

M. Girault m'a posé une question sur l'îlot de Clipperton. Le statut de l'atoll a été précisé par un arrêté ministériel en date du 18 mars 1986, qui a placé l'îlot dans le domaine

public de l'Etat. Parallèlement, l'instruction du projet d'aménagement de l'îlot a abouti, le 13 octobre 1986, à la signature d'une convention-cadre d'occupation du domaine public de l'atoll, au bénéfice de la société d'étude, développement, exploitation de l'îlot de Clipperton.

La convention prévoit l'aménagement d'une base de pêche sur l'atoll, d'une base-vie permettant une présence humaine permanente, d'une piste d'atterrissage et d'installations à vocation économique ou scientifique concourant au développement de l'îlot.

La convention, conclue pour une durée renouvelable de trente ans, impose au bénéficiaire le respect et la protection de l'environnement et stipule que le bénéficiaire soumettra à l'agrément du haut-commissaire de la République en Polynésie française le projet détaillé des travaux qu'il entend réaliser.

M. Pen m'a, bien entendu, interrogé sur les négociations entre la France et le Canada. Son inquiétude est, certes, tout à fait légitime dans le contexte actuel.

L'année dernière, vous nous demandiez avec insistance d'être fermes à l'égard du Canada. Je peux vous assurer que le Gouvernement français se montre particulièrement ferme.

Le fait que nous entretenions avec ce grand pays de bonnes relations - elles sont traditionnelles et historiques - n'empêche pas le Gouvernement de faire preuve de fermeté dans les négociations concernant la pêche et concernant Saint-Pierre-et-Miquelon. Le fait que nous ayons des relations commerciales avec le Canada et que ce pays soit tenté d'acheter telle ou telle fabrication française n'empêche pas le Gouvernement français d'être extrêmement ferme. Je peux vous assurer que le Premier ministre a donné des instructions tout à fait précises dans ce sens.

Depuis les conclusions agréées le 24 janvier 1986 entre la France et le Canada, la France a obtenu que soient menées concurremment les négociations sur la délimitation de la zone économique entre la France et le Canada et les négociations sur la pêche.

Le Gouvernement n'a pas failli à sa tâche et tient, à une fréquence soutenue, une série de sessions de négociations. Je vous rappellerai les principales : négociation à Paris les 12 et 14 septembre 1987, conformément à la décision prise par M. Jacques Chirac et M. Mulroney à la fin du mois d'août 1987 ; négociation à Ottawa les 6 et 9 septembre 1987 ; négociation, à Ottawa encore, le 30 novembre prochain.

Il n'est pas possible aujourd'hui de préjuger les résultats de ces négociations ; mais je peux vous affirmer, comme d'ailleurs le confirme la densité des sessions de négociations, que le Gouvernement entend faire respecter les droits de la France.

Nous entendons, dans la négociation sur les quotas de pêche, soutenir la demande et que soit appliqué l'article 10 de la loi de 1972, qui permet de saisir les deux experts français et canadien du litige et de faire appel, en cas de désaccord, à un troisième expert, qui siègera alors en tribunal arbitral et dont les décisions seront obligatoires pour les parties contractantes.

Pour la délimitation de la zone économique, une négociation porte aujourd'hui sur le compromis à soumettre à l'arbitrage. Ce sera l'enjeu de la négociation qui va avoir lieu le 30 novembre prochain à Ottawa.

S'agissant du conflit entre les pêcheurs saint-pierrais et les pêcheurs métropolitains, il n'y a pas de contradiction entre la position de mon collègue M. Guellec et la mienne. M. Guellec, secrétaire d'Etat à la mer, a la responsabilité de l'ensemble des pêcheurs, métropolitains et saint-pierrais ; il est normal qu'ayant la responsabilité des départements et territoires d'outre-mer je considère comme prioritaires les pêcheurs saint-pierrais et miquelonnais. Je les considère comme d'autant plus prioritaires que, pour eux, la question est vitale, je le sais, alors que d'autres zones peuvent s'ouvrir aux pêcheurs métropolitains. M. Guellec en est conscient comme moi.

La répartition des quotas dans la zone « 3 P.S. » a fait l'objet aujourd'hui même, vendredi 27 novembre, d'une nouvelle réunion entre les armateurs métropolitains et les armateurs saint-pierrais. Je suis heureux de pouvoir vous annoncer qu'un accord entre ces armateurs est intervenu pour proposer à M. Guellec, secrétaire d'Etat à la mer, d'arrêter, en concertation avec moi-même, le total autorisé de capture - que les

initiés appelle le « T.A.C. » - de poissons dans les zones de pêche du Nord-Ouest Atlantique, que fréquentent à la fois les armateurs saint-pierrais et les armateurs métropolitains.

Monsieur Pen, vous m'avez également interrogé sur le F.I.D.O.M..

Les crédits inscrits au F.I.D.O.M. pour 1988 ne seront naturellement ventilés entre les départements et les collectivités d'outre-mer qu'après le vote du budget. Toutefois, je peux d'ores et déjà vous indiquer que de nombreux projets, dont certains sont explicitement mentionnés dans la loi de programme, ont fait l'objet d'études techniques avancées et seront, par conséquent, lancés et financés en 1988. Il en est ainsi, notamment, de l'amélioration des infrastructures portuaires, à Saint-Pierre comme à Miquelon, et de la mise en chantier d'une cale de radoub, conformément aux engagements pris par le Premier ministre en août dernier.

Au total, c'est une somme d'environ 20 millions de francs qui sera consacrée, en 1988, au désenclavement maritime et aérien de l'archipel, ce qui représente une augmentation très sensible par rapport à 1987.

Vous me permettez de vous dire, monsieur Pen, que ce ne sont pas là des « paroles... paroles... paroles ». Ce sont des crédits !

M. Albert Pen. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Je vous en prie.

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

M. Albert Pen. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse.

Je veux m'appuyer sur les subtilités du règlement - ce qui nous a été suggéré par M. le président - pour dire que, si je suis resté afin d'entendre la réponse de M. le ministre, par courtoisie à son égard, je ne m'en solidarise pas moins avec mes collègues du groupe socialiste.

M. le président. Solidarisez-vous avec qui vous voudrez, monsieur Pen, c'est tout à fait votre droit. Mais prenez-vous-en à la direction de votre groupe, je vous le répète. (*M. Albert Pen quitte l'hémicycle.*)

M. Emmanuel Hamel. Le règlement s'impose à tous !

M. le président. Poursuivez, monsieur le ministre, je vous en prie.

M. Bernard Pons, ministre des départements et territoires d'outre-mer. M. Bécart a analysé le budget du ministère des départements et territoires d'outre-mer avec une jumelle qu'il avait sans doute mal orientée - il ne l'a pas prise par le bon bout - et c'est pour cette raison qu'il l'a vu se rétrécir.

M. Bécart veut la pleine égalité sociale. Il veut plus de justice. Il veut plus de crédits. Que ne l'a-t-il dit entre 1981 et 1986 ? Pendant toute cette période, malheureusement, les crédits de ce département ministériel - qui était un secrétariat d'Etat à l'époque - ont considérablement régressé.

J'ai constaté que, à la Réunion, l'assemblée régionale avait, à plusieurs reprises entre 1981 et 1986, demandé avec insistance la parité sociale globale et que celle-ci s'applique dans un délai de dix ans.

L'année dernière, le Gouvernement a fait voter une loi qui permettra la mise en place de la parité sociale globale dans un délai de cinq ans. La parité sociale globale sera, comme je l'ai indiqué et comme le Premier ministre l'a confirmé encore récemment à l'occasion de son voyage à la Réunion, une égalité sociale, avec une adaptation en fonction de la spécificité des problèmes qui sont posés par ces départements d'outre-mer.

Je pourrais répondre à M. Bécart : « Paroles... paroles... paroles... Lorsque vous étiez aux affaires, il fallait faire un peu plus et donner un peu plus de crédits pour les départements et les territoires d'outre-mer ».

Monsieur Millaud, le comité directeur du F.I.D.E.S. ne procède à des décisions par consultation à domicile ou en formation restreinte que dans des cas très précis : décisions de prêts de la caisse centrale ou décisions ayant fait l'objet de choix au niveau du Premier ministre et d'engagements publics du Gouvernement.

J'en viens aux événements du vendredi 23 octobre dernier à Papeete.

C'est avec beaucoup de peine, monsieur Millaud, que je vous ai entendu analyser les causes desdits événements. « Il y a deux hypothèses, avez-vous dit : soit le représentant du Gouvernement a fait preuve d'incompétence, soit, si ce n'est pas le cas, il avait la volonté déterminée de déclencher des troubles. »

La vérité n'est ni dans l'une ni dans l'autre de ces deux hypothèses, monsieur le sénateur, et vous le savez bien.

La vérité, c'est qu'il y a bien longtemps que le port de Papeete était l'enjeu de manifestations et que la population de Polynésie était, en quelque sorte, prise régulièrement en otage.

La vérité, c'est que le gouvernement du territoire ayant, en application du statut d'autonomie interne qui a été voté en 1984, pleine responsabilité en la matière, il a insisté auprès du représentant du Gouvernement pour que le port soit dégagé dans les plus brefs délais. Si la date du vendredi 23 octobre - le soir - a été retenue, c'est à la demande pressante du président du gouvernement du territoire, qui savait, par des informations qu'il a transmises au haut-commissaire, que les dockers risquaient, comme ils l'avaient fait lors de manifestations précédentes, de faire venir sur le port leur famille, ce qui aurait rendu l'action des forces de l'ordre pour dégager le port totalement impossible, sauf à courir le risque d'être confrontées aux mêmes difficultés qu'en décembre 1986.

Vous savez que les forces de l'ordre ont été occupées pendant plus de deux heures sur le port et dans la zone industrielle et que, profitant du fait qu'elles étaient bloquées sur ce point stratégique, un certain nombre de dockers décidés à provoquer des émeutes se sont répandus dans Papeete, porteurs de cocktails Molotov ; ils ont brisé des vitrines, incendié des magasins et des maisons, et il a fallu un certain temps aux forces de l'ordre pour se rendre maîtres de la situation.

Vous avez reproché au Gouvernement, monsieur Millaud, de ne pas avoir envoyé en Polynésie française suffisamment de magistrats.

Je dois vous rappeler, d'une part, que le tribunal administratif de Papeete fonctionne aujourd'hui à plein effectif ; en effet, quatre magistrats de l'ordre administratif y siègent désormais. Je compte, d'autre part, donner compétence à la chambre territoriale des comptes de Nouméa pour être également le juge des comptes de la Polynésie française. Tout cela doit être replacé dans le cadre des négociations actuellement menées pour un aménagement du statut du territoire.

L'indemnisation des victimes des manifestations du 23 octobre se traduira par des dédommagements et non par des remboursements. Il s'agit, bien évidemment, d'indemniser dans le cadre des lois en vigueur, c'est-à-dire de faciliter, par la voie amiable, le règlement des indemnités, plutôt que d'attendre les décisions juridictionnelles dont la lenteur pourrait porter préjudice aux victimes.

Au lendemain des événements, les mesures suivantes ont été prises.

Premièrement, a été reconnue la responsabilité de l'Etat, qui est très clairement engagée, puisque, conformément au statut du territoire, l'Etat est responsable du maintien de l'ordre. La loi de 1983 sur la responsabilité civile de l'Etat pour les dégâts et dommages résultant des crimes et délits commis à force ouverte ou par violence, par des attroupements ou rassemblements, armés ou non armés, soit contre les personnes, soit contre les biens, a été étendue aux territoires d'outre-mer par la loi du 9 janvier 1986. Toutes ses dispositions s'appliquent donc. La loi prévoit une procédure qui privilégie une solution amiable. Elle s'efforce d'aboutir à une indemnisation rapide et organise pour cela un règlement des affaires aussi déconcentré que possible. Un éventuel contentieux, si le règlement amiable ne peut être obtenu, pourra être porté devant la juridiction administrative, en l'occurrence le tribunal administratif de Papeete.

Deuxièmement, les modalités budgétaires ont été définies, en accord avec le ministère de l'économie, des finances et de la privatisation et avec le ministère de l'intérieur. Elles mettront en œuvre le chapitre évaluatif 37-91 du budget des D.O.M.-T.O.M.

Troisièmement, les règles résultant de la loi de 1983 prévoient l'indemnisation de préjudices directs et certains sur la base de justificatifs qu'il revient aux autorités locales d'apprécier. La notion de préjudices directs exclut du champ de l'indemnisation amiable les pertes d'exploitation et les

salaires qui ne peuvent être versés pendant la période de cessation d'activités. Il y a là, pour la Polynésie, un problème important, compte tenu, en particulier, de l'absence de régime local de couverture du chômage technique.

Quatrièmement, pour répondre dans l'immédiat à ce problème des salaires non versés et à la situation des personnes qui ont tout perdu, le ministère de l'intérieur a, sur ma demande, débloqué un secours d'urgence, qui vient d'être délégué au haut-commissaire et qui correspond à un mois de Smic polynésien pour cinquante personnes ; on peut supposer qu'il sera nécessaire de prolonger cette aide pour les mois à venir.

Cinquièmement, dans le cadre de la procédure déconcentrée et concertée, le haut-commissaire a mis en place, avec mon accord, une commission consultative locale, assistée de groupes de travail spécialisés, pour recenser les dommages, recueillir les dossiers individuels, les instruire et donner un avis, qui ne lie en aucun cas le haut-commissaire, seule autorité habilitée à définir, au nom de l'Etat, le montant de l'indemnisation amiable proposée aux sinistrés. Le trésorier-payeur général, qui assure le contrôle financier de l'ensemble des indemnisations, est associé à toute cette procédure.

Sixièmement, selon les dernières estimations transmises par le haut-commissaire, les dommages s'élèvent à 385 millions de francs.

Pour conclure sur ce point, monsieur le sénateur, je dirai que l'ensemble de la procédure est conduite, à Papeete comme à Paris, avec le souci de régler, au plus vite et au plus juste, la majeure partie des demandes d'indemnisation.

Vous m'avez également interrogé sur la procédure du F.E.D., monsieur le sénateur. Elle est très claire. Les projets sont proposés par le territoire, acheminés par le haut-commissaire et soumis à la commission par le Gouvernement français ; les décisions sont prises par le comité du F.E.D. où sont représentés les gouvernements des douze Etats membres.

Conscient des difficultés posées par la procédure de délégation des crédits une fois les décisions prises, une nouvelle procédure simplifiée a été définie avec les services de la commission. Son application, dès le sixième F.E.D., permettra de mesurer son efficacité.

Monsieur Dick Ukeiwé, je vous remercie très chaleureusement pour votre intervention, qui a porté essentiellement sur la Nouvelle-Calédonie.

Vous avez effectivement constaté que l'effort de l'Etat ne se démentira pas en 1988. Le plan de redressement avait été prévu jusqu'à la fin de l'année 1987 mais, compte tenu des difficultés que connaît encore le territoire en raison même des drames qu'il a vécus, le Gouvernement a décidé d'inscrire un crédit de 125 millions de francs pour poursuivre l'action de ce plan de développement.

Le Gouvernement veillera attentivement à l'évolution de la situation économique et financière du territoire de la Nouvelle-Calédonie et prendra toutes dispositions pour que la solidarité nationale, qui s'est largement manifestée en 1986 et 1987, puisse s'exercer en 1988 et au-delà. Pour 1989, il me semble qu'il faudra envisager la possibilité de signer des contrats pour continuer à mettre en œuvre cette politique de solidarité.

Comme l'a dit M. Girault, nous aurons l'occasion de parler plus longuement de la Nouvelle-Calédonie lorsque le projet de loi portant nouveau statut du territoire viendra en discussion devant la Haute Assemblée.

M. Bangou a été très critique à l'égard du budget des départements et territoires d'outre-mer. Je formulerai à son endroit la même remarque qu'envers son collègue M. Bécart : il a examiné le budget par le mauvais côté de la lunette. Je lui ferai remarquer, en particulier, que si, en août 1986, le taux de chômage moyen des départements d'outre-mer était de 26,2 p. 100, en août 1987, il était de 25,15 p. 100.

Monsieur Henry, je vous remercie très vivement pour votre intervention.

La convention du 28 mars 1987 est totalement respectée. Il faut que nous poursuivions nos efforts ; Mayotte le mérite ! En ce qui concerne le port et la piste d'atterrissage, les études sont engagées. Dès que nous en connaissons les résultats, d'ici à la fin de l'année, nous passerons à la réalisation.

En ce qui concerne la desserte aérienne, la mise en service du Fokker 28 reste l'objectif à atteindre. Le C.S.A.M. - Conseil supérieur de l'aviation marchande - s'est prononcé,

ce qui facilitera les négociations qui se poursuivent, à l'heure actuelle, entre Air France et Air Réunion. Elles achoppent quelque peu, mais je pense qu'elles aboutiront. J'ai eu un entretien avec le président d'Air France et j'ai trouvé en lui un interlocuteur tout à fait conscient de la nécessité de faire un effort.

Le lagon de Mayotte, quant à lui, fera l'objet d'une étude d'environnement approfondie. Une réunion a été organisée à ce sujet hier par mes services avec les organismes de recherche compétents et en présence de M. le député Henri Jean-Baptiste.

Pour le service militaire adapté, la date de 1988 sera respectée. Pour le réseau routier, les adductions d'eau et l'habitat insalubre, l'effort se poursuivra. Quant au projet de loi relatif à la formation professionnelle à Mayotte, prévu par la loi de programme et la convention de mars, il vient d'être soumis pour avis au conseil général de Mayotte. Son bureau venant de rendre un avis favorable, il sera soumis à très bref délai au Conseil d'Etat, et ce avant la saisine du Parlement.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je souhaitais apporter aux différents orateurs qui sont intervenus à l'occasion de l'examen de ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des départements et territoires d'outre-mer et figurant aux états B et C.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III, plus 72 892 214 francs. »

La parole est à M. Moreau.

M. Paul Moreau. Monsieur le ministre, au terme de ce débat, je voudrais vous remercier pour l'action énergique que vous avez menée en faveur des départements d'outre-mer, en particulier du département de la Réunion. Vous avez notamment relancé le bâtiment, ce qui a permis de réduire sensiblement le chômage.

La loi relative à la parité sociale globale apportera plus de justice en faveur des plus défavorisés. Je vous demande, monsieur le ministre, de persévérer dans votre action.

Je voterai votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. Daniel Millaud. Je demande la parole.

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

M. Daniel Millaud. J'espère que mon explication de vote correspond au titre considéré. Si tel n'est pas le cas, vous me rappellerez à l'ordre, monsieur le président.

Cette explication de vote me tiendra lieu de réponse au Gouvernement.

M. le ministre m'a donné quelques renseignements, quelques éclaircissements très intéressants et je voterai donc ce projet de budget avec les yeux moins fermés que tout à l'heure.

Monsieur le ministre, il est stupéfiant - même si c'est un haut fonctionnaire qui a décidé de cette opération - d'entendre dire que c'est inconséquent, alors que cela va coûter au minimum 385 millions de francs français.

Or, tout le monde sait, en étant allé sur le terrain, qu'il y a eu des fautes de manœuvre considérables et que l'on demandait des effectifs de 1 000 gardes mobiles ou de 1 000 C.R.S. pour cette opération.

Je voterai ce projet de budget, car vous me dites que, peut-être, nous aurons une chambre régionale des comptes. Encore faut-il tenir compte des négociations sur son statut et, là, nous ne sommes pas du tout éclairés car cela se fait dans un comité peut-être encore plus restreint que celui du F.I.D.E.S. C'est la plus large concertation réservée à de petits initiés ! Ni les membres de l'opposition locale ni le parlementaire que je suis n'ont jamais été tenus au courant. Enfin, c'est comme cela, c'est parfait !

En ce qui concerne les autres magistrats du tribunal administratif, je constate que ce tribunal n'est pas encore constitué. En effet, si le deuxième conseiller sera là le 1^{er} janvier, le commissaire du Gouvernement partira en vacances à cette date !

Monsieur le président, je suis à peine un peu plus éclairé que tout à l'heure mais je voterai quand même ce projet de budget. (M. Lise applaudit.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.
(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV, plus 91 172 150 francs. »
Sur ce titre, la parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Je constate que nos collègues socialistes et communistes se sont privés eux-mêmes de la possibilité de s'exprimer sur ce titre comme sur le précédent. En effet, ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur le président, nos collègues auraient pu, s'ils l'avaient demandé, s'exprimer lors du vote des titres du budget et par des explications de vote.

Ce n'est donc pas le président de séance qui les en a empêchés, ils se sont eux-mêmes volontairement exclus de la possibilité qu'ils avaient de parler en utilisant les dispositions du règlement.

Ce règlement s'impose à nous tous, que nous soyons élus des départements de la métropole ou de l'outre-mer. Je rappelle que nous avons été nombreux à demander à être inscrits dans la discussion sur certains budgets - par exemple celui de l'agriculture - et à ne pas l'avoir été faute de temps de parole, compte tenu de la répartition des heures de séance publique entre les différents budgets que doit examiner notre assemblée dans les limites obligatoires, du 16 novembre au 5 décembre.

Si leur groupe avait demandé de disposer de plus de temps pour ses orateurs dans ce débat sur les budgets des départements et territoires d'outre-mer, nos collègues socialistes des départements d'outre-mer auraient pu s'exprimer autant qu'ils le souhaitaient.

Le Sénat n'est pas responsable du choix fait par les groupes socialiste et communiste en matière de temps de parole.

Je vous suggère, monsieur le président, de faire parvenir le texte du règlement du Sénat à nos collègues qui ont cru devoir nous quitter. En effet, s'ils sont absents, c'est sans doute qu'ils n'avaient pas suffisamment médité sur les possibilités considérables que leur offrait le règlement pour s'exprimer autant qu'ils le souhaitaient.

Je termine en exprimant la fierté du groupe du R.P.R. de compter parmi ses membres notre collègue Dick Ukeiwé, dont la ferveur patriotique, les convictions républicaines et l'idéal démocratique sont, je le crois, un haut exemple pour nous tous.

Notre collègue Paul Moreau a tenu, dès ses premiers mois de mandat, à intervenir dans ce débat avec l'autorité que lui confère son dévouement au service de nos compatriotes de la Réunion. Nous le remercions de son témoignage de fidélité à notre idéal commun de promotion des départements d'outre-mer et de solidarité accrue de la métropole à l'égard de nos compatriotes de la France d'au-delà des mers.

Les crédits alloués aux départements et aux territoires d'outre-mer ont progressé de 28 p. 100 en deux ans, grâce à votre action et à votre plaidoirie, monsieur le ministre. Cette progression, nous la soutenons et nous souhaitons qu'elle s'amplifie. Tel est le sens du vote par le groupe du R.P.R. des crédits de votre ministère. Par là même, nous entendons vous exprimer notre confiance et la gratitude que vous méritez dans l'action que vous conduisez aux côtés de Jacques Chirac au service de la France et des Français d'outre-mer. (Applaudissements sur les travées du R.P.R.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets au voix les crédits figurant au titre IV.
(Ces crédits sont adoptés.)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 60 500 000 francs. » - (Adopté.)

« Crédits de paiement, 38 400 000 francs. » - (Adopté.)

« Titre VI. - Autorisations de programme, 901 970 000 francs. » - (Adopté.)

« Crédits de paiement, 484 260 000 francs. » - (Adopté.)

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des départements et territoires d'outre-mer.

3

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la reconnaissance de la vocation internationale de l'association internationale des parlementaires de langue française.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 113, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 30 novembre 1987, à neuf heures quarante-cinq, quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1988, adopté par l'Assemblée nationale (nos 92 et 93, 1987-1988), M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie :

Moyens des services et dispositions spéciales :

Industrie, P. et T. et tourisme :

Budget annexe des postes et télécommunications et article 61 bis :

M. Henri Torre, rapporteur spécial (rapport n° 93, annexe n° 42) ;

M. Jean-Marie Rausch, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 95, tome XXI).

Education nationale :

I. - Enseignement scolaire :

M. Jacques Delong, rapporteur spécial (rapport n° 93, annexe n° 14) ;

M. Paul Séramy, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 94, tome IV) ;

M. Marcel Vidal, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (enseignement technique) (avis n° 94, tome VII).

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de loi de finances pour 1988

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1988 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1988

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1988, est fixé au mercredi 2 décembre 1987, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 28 novembre 1987, à une heure quarante-cinq.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ROBERT ETIENNE*

ERRATUM

Au compte rendu intégral de la séance du 23 novembre 1987

BUDGET DES AFFAIRES SOCIALES

Page 4362, 2^e colonne, rétablir ainsi la fin de l'intervention de M. Jacques Oudin, rapporteur spécial :

« Par l'action que vous avez menée au cours des derniers mois, vous avez amorcé la réflexion la plus profonde qui se soit déroulée sur notre système de protection sociale depuis la création de la sécurité sociale. A n'en pas douter, cette réflexion marquera un tournant fondamental dans notre politique sociale.

Vous avez donc notre soutien le plus large pour l'action que vous menez et la commission des finances propose à la Haute Assemblée de voter le projet de budget des affaires sociales. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.)* »