

SÉNAT

MARS 1987

Service des Commissions

BULLETIN

DES COMMISSIONS

SOMMAIRE

	Pages
Affaires économiques et Plan	895
Affaires étrangères, défense et forces armées	899
Affaires sociales	915
Lois constitutionnelles, législation, suffrage universel, règlement et administration générale	917
Délégation du Sénat pour les Communautés européennes	925

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET PLAN

Mercredi 11 mars 1987.- Présidence de M. Jean François- Poncet, président.- Le président a évoqué la mémoire de **Louis Caiveau**, sénateur de Vendée, décédé le 27 février 1987, ainsi que celle de **Jean Bertaud**, ancien président de la commission des affaires économiques et du plan, décédé le 8 mars 1987.

Il a ensuite fait le point des **travaux** actuellement menés par la **mission d'information**, créée au sein de la commission , chargée d'établir un rapport sur l'avenir de la **politique agricole commune**.

Il a enfin informé la commission du **dépôt** de plusieurs **questions orales** relatives à la **politique d'aménagement du territoire** qui devraient permettre l'organisation d'un débat, en séance publique, au début de la session ordinaire de printemps. **M. Jacques Braconnier** a indiqué qu'il se proposait d'y adjoindre une question concernant le bilan et l'avenir des contrats de plan Etat-régions.

La commission a ensuite procédé à l'**examen des conclusions** du **groupe de travail** chargé d'étudier les implications économiques de l'implantation d'une **liaison fixe trans-Manche**, présentées par **M. Josselin de Rohan**, rapporteur.

Le rapporteur a tout d'abord rappelé les conditions dans lesquelles les gouvernements français et britannique ont choisi, parmi les nombreux projets en compétition,

celui d'une liaison exclusivement ferroviaire, présentée par le groupement trans-Manche.

Il a ensuite souligné que, si le trafic sur la Manche était en continuelle expansion, les liaisons maritimes étaient effectuées, pour l'essentiel, par les Britanniques, puisque l'armement français n'assure qu'environ 16 % du transport. La forte diminution du trafic maritime, qui résultera de l'ouverture du lien fixe, affectera principalement les ports de Calais, Boulogne, Dunkerque et, dans une moindre mesure, Le Havre. Toutefois, Calais pourrait bénéficier des retombées positives de la liaison en raison de sa position géographique au débouché du tunnel ; Dunkerque pourrait tirer profit du fait qu'étant un port en eau profonde, il est susceptible de détourner certaines activités portuaires britanniques.

Puis, **M. Josselin de Rohan** a analysé les conséquences de l'ouverture du tunnel sur le tourisme britannique en France, précisant que 25 % des touristes anglais à l'étranger choisissent notre pays, et principalement l'Île-de-France, la Côte d'Azur et la Bretagne. Le rapporteur a précisé qu'il appartenait aux régions de Bretagne et de Normandie d'entreprendre dès maintenant des actions de promotion touristique afin de fidéliser leur clientèle britannique.

Il a ensuite abordé le projet particulier du T.G.V. Nord qui, bien qu'indépendant initialement du lien fixe sous la Manche, s'est vu annexé à celui-ci, dans l'hypothèse d'un embranchement permettant la desserte de Londres. Le rapporteur a toutefois précisé que la Grande-Bretagne n'était pas, pour l'heure, disposée à améliorer ses infrastructures ferroviaires.

Puis, le rapporteur a exposé le contenu du plan d'accompagnement, proposé par le Gouvernement, pour valoriser l'implantation du lien fixe et qui comporte notamment l'amélioration de plusieurs liaisons routières et ferroviaires dans les régions Nord - Pas-de-Calais, Picardie et Haute Normandie.

Enfin, **M. Josselin de Rohan** a précisé que le problème essentiel de l'ouverture du tunnel sous la Manche réside dans le pari financier qu'il induit, puisque les 60 milliards nécessaires à sa construction proviendront intégralement de fonds privés, selon le mécanisme financier dit de "financement de projet". Or, après une deuxième phase d'appel de fonds qui s'est avérée plus difficile que prévu, reste encore l'étape essentielle "Equity III", en juillet prochain, afin de réunir 7,5 milliards de francs.

Le rapporteur a particulièrement insisté sur le fait que le principe de la neutralité des finances publiques dans cette opération pourrait être à nuancer, dans l'hypothèse d'un dépassement de coûts supérieur à 20 %.

En conclusion, **M. Josselin de Rohan** a déclaré que, si l'implantation d'un lien fixe ne constituait peut-être pas la principale priorité économique du moment, il était désormais nécessaire de mener ce projet à son terme, en raison notamment de la contribution qu'il pourra apporter à la construction européenne.

A l'issue de cette présentation, s'est ouvert un large débat auquel ont participé **MM. Jean François-Poncet, Philippe François, Louis de Catuelan**, président du groupe de travail, **Paul Malassagne, André Jarrot, Jacques Bellanger, Roland Grimaldi, Jacques Braconnier, Alain Pluchet et Charles-Edmond Lenglet**.

MM. Roland Grimaldi et Charles-Edmond Lenglet ont fait part de leur intention d'annexer au rapport écrit du groupe de travail leurs réflexions personnelles, portant notamment sur le tracé du T.G.V. Nord.

La commission a adopté, à l'unanimité des membres présents, le rapport établi par son groupe de travail.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DÉFENSE ET FORCES ARMÉES

Jeudi 19 mars 1987 - Présidence de M. Jean Lecanuet, président. - La commission a entendu **M. Alain Gomez, président-directeur général de la société "Thomson-C.S.F."**, à propos du projet de loi de programme relatif à l'équipement militaire pour les années 1987-1991 (n° 432 A.N.).

M. Alain Gomez a exposé que "Thomson-C.S.F." est la première société d'armements française, dont le chiffre d'affaires a été de 25 milliards de francs en 1986, sur lesquels 67 % ont porté sur les exportations ; sur les 33 % concernant les armements français, 44 % concernent l'armée de l'air, 26 % la marine et 30 %, l'armée de terre.

Il a indiqué que les activités de la société se répartissaient entre huit "sous-métiers", soit : l'avionique, les équipements aéronautiques associés, les systèmes "surface-air courte portée, les munitions "intelligentes", les systèmes de défense aérienne, les communications militaires stratégiques et tactiques, l'acoustique sous-marine, les systèmes de communications stratégiques de commandement et les simulateurs d'avions.

"Thomson-C.S.F." est ainsi la troisième société européenne et la quatrième société mondiale, dans son domaine. **M. Alain Gomez** a fait remarquer que la recherche et le développement représentent 20 % de son chiffre d'affaires, dont un tiers seulement est financé par le budget de la défense, alors que le même poste, dans l'industrie américaine, est financé à 48 % par le Pentagone.

Compte tenu de ces chiffres, de l'insuffisance de la coopération européenne et du coût de la recherche, en pourcentage et en valeur absolue, M. Alain Gomez, en souligné qu'il était vital, pour maintenir l'indépendance du développement et de la fabrication des armements français, de maintenir la politique d'exportation, qui permet notamment de financer 25 % des dépenses de recherche. Or, la situation dans ce domaine s'est détériorée et le restera encore quelque temps particulièrement en ce qui concerne les ventes aux pays de l'O.P.E.P., qui pendant les dix dernières années avaient porté sur 46 % de la production de "Thomson-C.S.F."

Il a également rappelé que la concurrence américaine s'était augmentée ; remarquant néanmoins que ces phénomènes ne seront pas éternels et qu'il existe une logique de renouvellement des marchés, il a souligné avec force que le grand marché à venir devrait être à ses yeux l'Europe intégrée, qui permettrait à une industrie de défense européenne, centrée autour de "Thomson- C.S.F." de se placer au même niveau que les Américains. Mais, a-t-il fait remarquer, il s'agit là d'une logique politique, qui n'est pas de la compétence des industriels.

M. Alain Gomez a exposé que sa société, dans cette optique, avait réduit son activité au Moyen-Orient, à court terme, et qu'elle se fixait pour objectifs de regagner de nouvelles parts de marchés et d'augmenter sa prospection en Europe et aux Etats-Unis, si elle ne veut pas courir le risque de devenir un sous-traitant de l'industrie américaine.

Il a conclu que l'Etat, dans ces conditions, devait continuer à jouer son rôle en poussant les exportations, dans le cadre d'une stratégie globale coordonnée avec la stratégie des firmes industrielles.

Le président et MM. Guy Cabanel, Xavier de Villepin, Jacques Chaumont, Michel d'Aillières, Jacques Genton, André Bettencourt, notamment, ont ensuite interrogé M. Alain Gomez.

Celui-ci, regroupant ses réponses, a indiqué en particulier que "Thomson-C.S.F." ne livre rien à l'Iran ; d'autre part, il a rappelé que l'affaire de l'avion de combat "Tornado" était très complexe ; au demeurant, le "Tornado", pour lequel l'industrie britannique a été très efficace, n'a pas la même mission que le "Mirage 2 000".

Revenant à la question de la coopération européenne, il a insisté sur le fait que les industriels s'y lanceront à la condition que les règles du jeu, fixées, elles, par les Etats, les motivent et leur permettent de gagner de l'argent ; les accords industriels, dépassant les individualismes nationaux, seraient le résultat privilégié de la mise sur pied d'un marché européen véritable ; d'où, a-t-il dit, la nécessité de mettre sur pied une concertation entre les Etats et les firmes, qui donnerait ainsi aux industriels une motivation pour conclure des accords.

Pour ce qui est des problèmes de la technique, **M. Alain Gomez** a reconnu que les radars français ne sont toujours pas au niveau des radars américains, notamment parce que la technologie "Doppler" américaine a dix ans d'avance sur la française ; le retard se comblera du fait de la mise au point d'une nouvelle technologie, qui devra se développer dans un cadre européen, animé par les Etats.

En ce qui concerne l'I.D.S., il a indiqué que "Thomson-C.S.F." était très favorable au programme "anti-missiles balistiques", pour la courte et la moyenne portée, pour lequel une coopération euro-américaine a été lancée, à participations égales ; il a souligné qu'il était nécessaire de maintenir une coopération avec les Etats-Unis, seule manière d'avoir accès à leurs technologies avancées.

Quant au projet de loi de programme, il a fait remarquer qu'il ne comportait aucune répartition des crédits, et que les industriels attendent plus de précisions sur ce point avant de pouvoir définir leur action.

Mercredi 25 mars 1987 - Présidence de M. Jean Lecanuet, président. - Au cours d'une première séance

tenue dans la matinée, la commission a entendu le **général Lerche, chef d'état-major de l'armée de l'air sur la loi de programme militaire pour les années 1987-1991.**

Le **général Lerche** a d'abord insisté, en préambule, sur la nécessité de replacer la loi de programme dans le contexte du développement constant des capacités de l'arme aérienne. Des progrès techniques, tels le ravitaillement en vol ou la capacité tous temps des nouveaux appareils, pour ne citer que les plus significatifs, ont renforcé les caractéristiques fondamentales de l'arme aérienne : rapidité d'intervention, souplesse d'emploi, puissance de feu. Ainsi s'explique le rôle majeur joué par l'arme aérienne dans les récents conflits, qu'on envisage la guerre des Malouines ou l'opération "Epervier" au Tchad.

Cette importance est d'ailleurs confirmée, a poursuivi le général, par les efforts croissants en ce domaine des nations qui nous entourent. Décrivant l'état des forces aériennes du Pacte de Varsovie, le général a d'ailleurs précisé que celles-ci ne se trouvent qu'à trente minutes de vol de nos frontières, et peuvent atteindre la totalité de notre territoire. Quant aux forces aériennes des pays du bassin méditerranéen, a-t-il ajouté, elles se sont accrues dans de fortes proportions au cours de ces dernières années.

Le général a brossé ensuite un rapide tableau de la place que tient l'armée de l'air dans notre dispositif de défense. Celle-ci, a-t-il indiqué, participe à l'ensemble de nos missions de défense.

Disposant d'un peu moins de cent mille hommes, parmi lesquels figurent de nombreux appelés du contingent, elle n'est pas indifférente aux problèmes du service national. Toutefois, la forte proportion de son personnel engagé et qualifié, ainsi que la prédominance structurelle du titre V de son budget (61 %) sur son titre III (39 %) soulignent le caractère technique de cette arme.

Après cette introduction, le général a passé en revue les principales composantes de l'Armée de l'Air.

Evoquant la composante stratégique, il a insisté tout particulièrement sur les caractéristiques du futur missile S4 qui, conformément aux vœux exprimés par le Président de la République, constituera à l'avenir la seconde composante stratégique. Missile à tir tendu, le S4 sera protégé en outre contre les effets des impulsions électromagnétiques.

Passant à l'examen de l'aviation de combat, le général Lerche a rappelé que l'effectif de 450 avions en ligne respecté par la loi de programme constitue un seuil en-dessous duquel on ne saurait descendre, sauf à remettre en cause les missions assignées à cette armée. Il s'est d'ailleurs montré préoccupé du vieillissement de notre flotte de combat à l'horizon 1990.

Quant à notre flotte de transport aérien militaire, son renouvellement, qui ne peut avoir lieu avant la prochaine décennie, impose toutefois dès aujourd'hui des mesures urgentes, en raison de la durée nécessaire au développement des programmes retenus. Ces nécessités sont d'ailleurs prises en compte, tout au moins en partie, par la présente loi de programme, a estimé le général.

Celui-ci a toutefois tenu d'une façon générale à souligner le "poids du passé" : les déficits accumulés au cours des années antérieures par rapport aux prévisions de la précédente loi de programmation, et qui ont été aggravés par une évolution économique défavorable et par la compensation insuffisante du surcoût des actions extérieures, ont entraîné des retards voire des abandons dans un certain nombre de programmes.

Passant à l'examen du projet de loi de programme, le général a présenté les quatre priorités qu'elle dégage en matière d'équipement pour l'armée de l'air : l'objectif des 450 avions de combat en ligne en-dessous duquel on ne pourrait descendre sans remettre en cause les missions assignées à l'armée de l'air ; l'acquisition d'un système de

détection aéroportée ; le maintien de nos capacités de transport aérien tactique ; enfin la poursuite du durcissement de nos transmissions.

Ces objectifs, a-t-il poursuivi, ne sont significatifs que s'ils sont accompagnés des moyens de fonctionnement correspondants. Ceux-ci devront en particulier assurer un niveau de quatre cent mille heures de vol par an ; quant aux personnels, l'effectif actuel de 95 000 hommes constitue un plancher, de l'avis du général, qui a rappelé que depuis 1964, l'armée de l'air a perdu le quart de ses effectifs.

S'agissant du nouvel avion ACX-AT, il a rappelé la nécessité de définir dès l'année prochaine un avion polyvalent. Compte tenu du contexte opérationnel très dur dans lequel celui-ci sera appelé à évoluer, le général a estimé que des progrès devraient être réalisés en matière de souplesse d'emploi, de capacité de pénétration, de furtivité et d'emport d'armement. Or, a-t-il déploré, les budgets actuels ne sauraient permettre de mener les efforts nécessaires pour aboutir à une mise en service rapide dès 1991, sauf à demander la participation des industriels.

Dans ces conditions, le développement d'une nouvelle version du Mirage 2 000 pourrait constituer un palliatif, certes coûteux, mais nécessaire au maintien des capacités de l'armée de l'air.

Abordant la question de nos systèmes de détection anti-aérienne, le général Lerche a estimé que nos systèmes de détection à haute et moyenne altitude, quoique satisfaisants, devront être renforcés face aux menaces de guerre électronique. Le problème crucial posé par la détection des avions volant à basse altitude ne pourra être résolu que par l'acquisition, prévue par la loi de programme, d'un système de détection aéroporté destiné à surveiller en priorité le pourtour méditerranéen.

Le général a ensuite rappelé l'attention particulière portée par la loi de programme au maintien des capacités

de transport aérien. Le transport tactique à long rayon sera assuré, comme auparavant, par les accords passés avec les compagnies civiles. Dans l'attente d'un avion de transport futur, notre flotte de 70 avions Transall continuera d'assurer le transport sur distances moyennes. Pour en prolonger la durée de vie, il conviendrait, de l'avis du général, d'en limiter l'utilisation. A ce titre, l'achat d'une douzaine d'avions de transport légers tactiques lui semble être, en effet, un palliatif souhaitable.

Quant aux transmissions, les efforts porteront principalement sur le durcissement à l'égard des impulsions électromagnétiques et sur des mesures de protection contre les attaques chimiques.

En conclusion, le général Lerche a estimé qu'un effort s'avère particulièrement nécessaire aujourd'hui pour redresser la dérive des précédentes années. A cet égard, le budget pour 1987 lui semble constituer un premier progrès encourageant, et l'engagement du gouvernement à maintenir une croissance régulière de 6 % des crédits lui laisse espérer un développement plus satisfaisant de nos programmes. Il a souhaité toutefois que celui-ci ne se réalise pas au détriment des crédits de fonctionnement et des conditions de vie de l'armée de l'air qui a atteint aujourd'hui, estime-t-il, un niveau en-dessous duquel ils ne sauraient descendre.

Le général Lerche a répondu ensuite aux questions des commissaires.

A M. Yvon Bourges qui l'interrogeait sur une éventuelle troisième relance de l'avion de transport Transall ainsi que sur le "Rafale", le général Lerche a précisé que, en effet, le prolongement du programme Transall pouvait être envisagé comme une solution transitoire dans l'attente de l'entrée en service du futur avion de transport ; cette solution, dont le coût n'est pas négligeable, présente toutefois l'inconvénient de nous doter, dans les années 1990, d'un modèle qui sera alors périmé ; pour ce qui est du "Rafale", le général a insisté

sur la nécessité d'éviter toute confusion entre l'actuel avion de démonstration et ce que sera le futur avion de combat tactique ; il a tenu à souligner en particulier l'opportunité que constitue la convergence des besoins entre l'armée de l'air et l'aéronavale tant pour la définition que pour le calendrier d'entrée en service de ce futur avion.

Le général a également précisé à **M. Yvon Bourges** qu'à son avis, le renforcement des défenses terminales contre les missiles balistiques ne pourrait à terme que renforcer l'importance de la composante aéroportée constituée par un avion "furtif" volant à basse altitude et armé de missiles air-sol moyenne portée.

Répondant ensuite à **M. Robert Pontillon**, le général a rappelé les circonstances et les raisons qui ont contraint la France à se retirer du programme d'avion de combat européen. La coopération avec d'autres nations reste toutefois un objectif fondamental en ce domaine, a poursuivi le général, pour des raisons tant financières qu'opérationnelles.

Abordant ensuite le problème de l'espace, le général a indiqué que celui-ci intéressait l'ensemble des armées, et que cette caractéristique, jointe à l'ampleur des programmes, justifie son inscription à la section commune, au même titre que le nucléaire.

En réponse à **M. Jacques Genton**, le général a précisé que l'objectif du maintien en ligne de 450 avions avait été déterminé par un calcul rigoureux, en fonction des missions assignées à l'armée de l'air. Sauf à remettre en cause ces dernières, il est nécessaire de conserver ces effectifs en s'efforçant de renforcer la coopération internationale, de réaliser des avions polyvalents et de prolonger la durée de vie des appareils. Evoquant ensuite le missile A.S.M.P., le général a estimé que les dérivations ultérieures de cette arme devaient rester fidèles au concept initial d'un missile aéroporté qui bénéficie, par rapport au missile de croisière au sol, d'avantages

indéniables en matière de souplesse d'emploi, de furtivité et de vitesse.

Présidence de M. Jean Lecanuet, président. - Au cours d'une deuxième réunion, tenue dans l'après-midi, la commission a entendu l'amiral Bernard Louzeau, chef d'état-major à la marine, sur la loi de programme militaire.

L'amiral a fait remarquer d'entrée de jeu que le projet de loi ne traite que du titre V, et que donc l'entretien programmé serait du ressort du seul budget, ce qu'il a regretté ; en outre, le texte ne comporte pas de dispositions relatives au personnel. Il a néanmoins l'avantage de comporter une évaluation en crédits de paiement et en francs constants, et de comporter une clause de réévaluation tous les deux ans.

Les grands postes d'investissements prévus sont le S.N.L.E. (sous-marin nucléaire lanceur d'engins) de nouvelle génération, le porte-avions à propulsion nucléaire, les S.N.A. (sous-marins nucléaires d'attaque) et l'avion "Atlantique- nouvelle génération". Deux programmes nouveaux sont définis, soit celui des frégates légères et celui des bâtiments anti-mines océaniques.

L'amiral Louzeau, rappelant le déploiement des bâtiments français dans les océans, a souligné qu'ils assuraient une présence à tous les points sensibles, ce qui est toujours d'une très grande importance pour le rôle de la France dans le monde. En regard de ce que devra être la Marine en l'an 2000, il a constaté que la loi allait permettre, outre la "refonte M4" du S.N.L.E., la mise en route des programmes de S.N.L.E. de nouvelle génération, la continuation du programme des S.N.A. et le lancement du programme des porte-avions à propulsion nucléaire, l'achèvement de la construction des corvettes anti-sous-marines et des corvettes anti-aériennes, ainsi que le lancement de six bâtiments anti-mines, de trois frégates légères et un important programme de fabrication d'avions Atlantique II de nouvelle génération ;

néanmoins, en fin de 1996, la marine souffrira d'un manque de bâtiments de présence, avisos-escorteurs en particulier.

Dans cette optique, a indiqué l'amiral Louzeau, les S.N.L.E., d'ici 1992, vont être équipés de missiles M4 et seront tous équipés de "sonars" passifs remorqués, d'une portée d'au moins 30 kilomètres.

Le S.N.L.E. de nouvelle génération connaîtra, lui, d'importants progrès en matière de silence, en particulier grâce à des revêtements "anéchoïques", lui permettant un niveau de bruit inférieur au bruit de fond de la mer.

Il a affirmé qu'au moins d'ici les trente prochaines années, la F.O.S.T. (force océanique stratégique) constituée par les S.N.L.E. restera l'essentiel de la dissuasion.

Le programme des S.N.A., a-t-il indiqué, doit se dérouler parfaitement, notamment pour ce qui est de l'amélioration du profil des bâtiments et de leur capacité de détection.

En ce qui concerne les porte-avions et l'aviation embarquée, il a bien souligné que, grâce à eux, la marine donne à la France un moyen, relativement économique, de montrer sa force dans le monde avec permanence : le ravitaillement en vol d'unités de l'armée de l'air ne permet, en effet, que des opérations ponctuelles, alors que le porte-avions est une base qui offre la possibilité d'actions beaucoup plus longues, en ce qui concerne les carburants aussi bien que les munitions. Il a donc insisté également sur l'importance de l'escorte des porte-avions, défendus soit par leurs avions, soit par des bâtiments de défense aérienne, soit encore par leurs systèmes d'auto-défense.

Pour ce qui est des avions de supériorité "Crusader", il a estimé que, tant que l'avion construit à partir du "Rafale" ne serait pas en service, soit entre 1993 et 1997, il conviendrait d'essayer de maintenir une trentaine de "Crusader" en service ; quant aux "Super-Etendard", ils

ont encore une possibilité de vingt ans de service devant eux et seront modernisés.

L'amiral Louzeau a ensuite souligné que, depuis 1977, la flotte de surface souffrait d'une décroissance inéluctable due au fait que si, jusqu'à cette date, elle avait pu être reconstituée grâce au plan Marshall, le gros effort de la construction de bâtiments, ensuite, avait porté sur les bâtiments de la F.O.S.T. : jusqu'en 1996, donc, les retraits des bâtiments de surface resteront supérieurs aux mises en service : la marine devra prolonger la vie des bâtiments, mais au prix d'une augmentation des coûts de fonctionnement, et au prix du maintien d'un personnel plus nombreux que sur des bateaux modernes.

L'amiral Louzeau a ensuite répondu aux questions que lui ont posées notamment le président, et MM. Michel d'Aillières, Robert Pontillon, Max Lejeune, Yvon Bourges, Jacques Genton et Charles-Henri de Cossé-Brissac.

Il a indiqué en particulier que les S.N.L.E., dans le cadre de la doctrine de dissuasion, n'étaient constitués que pour exécuter une seule frappe, pouvant consister en une salve de seize missiles en quatre minutes ; il a regretté que, faute de moyens budgétaires, il n'ait pas encore été possible à la France de se doter des dix S.N.A. qui lui semblent nécessaires ; il a également souligné que la marine disposait actuellement d'une excellente torpille filo-guidée, ainsi que de l'engin MM.39. Faisant allusion à la "base navale" prévue pour Nouméa, il a remarqué que sa construction avait été arrêtée, après l'exécution de quelques travaux ; mais l'intérêt stratégique de Nouméa reste ce qu'il est, et la rade a suffi pour le déploiement du S.N.A. "Rubis" pendant deux mois.

En ce qui concerne la protection du trafic pétrolier dans le golfe arabo-persique, l'amiral Louzeau a indiqué que la position de la marine devait rester très prudente, pour éviter à ses bâtiments de se trouver directement affrontés à des bateaux de guerre iraniens.

Il a rappelé, à propos des porte-aéronefs, que la France et les Etats- Unis possèdent des porte-avions, face aux autres Etats qui, en général, disposent de porte-aéronefs à décollage court ou vertical.

A **M. Max Lejeune** en particulier, il a indiqué que si, pour la marine, la loi de programme n'était pas entièrement satisfaisante, elle permettait néanmoins de maintenir l'essentiel.

Il a rappelé que, comme avion d'assaut, l'appareil dérivé du "Rafale" conviendrait tout à fait à la marine ; son développement posera évidemment un problème de budget.

Enfin, il a noté que, si la France restait bien placée pour vendre des sous-marins à l'Arabie séoudite, les Anglais et les Hollandais lui opposaient une concurrence importante.

Jeudi 26 mars 1987 - Présidence de M. Michel d'Aillières, vice-président -La commission a **entendu M. Jean-Henri Martre**, Président Directeur Général de la société "Aérospatiale", au sujet de la loi de programme militaire.

M. Jean-Henri Martre a exposé que l'"Aérospatiale" était la principale société aéronautique française, à équivalence avec la société britannique "British Aerospace" ; son chiffre d'affaires représente le quart de celui de la firme Boeing ou de la firme Mac Donnel Douglas, aux Etats-Unis.

Ses activités portent sur tous les secteurs aérospatiaux et elle exporte 75 % de sa production vers tous les pays du monde ; la moitié de ses programmes sont exécutés en coopération avec les industries d'autres pays ; **M. Jean-Henri Martre** a souligné que ses activités militaires représentent 60 % de son activité totale : leur montant équivaut à 6,5 milliards de francs, imputés sur le budget français de la Défense.

Il a indiqué que la société, en matière d'avions, participe à la fabrication de l'Airbus, à celle de l'A.T.R. 42, en coopération avec les italiens, et qu'elle a déjà produit le Transall avec les Allemands. Pour ce qui est des hélicoptères, qui représentent 20 % de son activité, elle est le premier exportateur dans le monde ; elle produit une gamme très large de missiles tactiques et, dans le domaine des systèmes stratégiques et spatiaux, elle construit tant les missiles de la F.N.S. (Force nucléaire stratégique) que "Ariane", Hermès" et des satellites.

M. Jean-Henri Martre a souligné que l'"Aérospatiale" était confrontée à une dure compétition avec les industries américaines, en particulier à cause des fluctuations du dollar, auxquelles le marché international civil et militaire est très sensible.

Il a indiqué que la société suivait attentivement l'élaboration de la loide programme, en ce qui concerne tout d'abord les missiles de la F.N.S. c'est-à- dire les systèmes M. 4 dont le programme se poursuit, et M.5 de nouvelle génération qui pourrait entrer en service vers l'an 2000 ; de même, le programme est lancé pour la nouvelle composante terrestre, "missile balistique léger" ; dans le domaine du "pré-stratégique", les programmes "A.S.M.P." et "Hadès" se poursuivront.

Pour ce qui concerne les armements tactiques, **M. Jean-Henri Martre** a noté que le programme devra peut-être prendre en compte le sort futur du "Transall" dont la vie pourra être prolongée grâce à l'achat d'avions-cargos plus légers, fabriqués en coopération internationale.

Dans le cadre de l'aéromobilité prévue par la loi, il a fait remarquer que, jusqu'à maintenant, les commandes d'hélicoptères "Gazelle" et "Puma" ont été modestes et que le budget 1987 prévoit le remplacement du "Puma" par le "Super-Puma". Quant à l'hélicoptère antichars

franco-allemand, il fera l'objet d'un programme capital pour la société "Aérospatiale".

En matière de missiles tactiques, il a fait ressortir la tendance à construire des missiles guidés de précision, antichars aussi bien qu'anti-aériens ou du type "Exocet" marin, qui doivent devenir des armes anti-missiles. Il a souligné à ce sujet qu'un important effort de recherche et de développement doit s'accomplir dans ce domaine, pour permettre de suivre la compétition entre les deux super-grands.

Il a donc conclu que l'effort en question devra s'effectuer en coopération avec les alliés européens, avec la plus grande vigilance en raison des technologies nouvelles qui ne doivent pas manquer d'apparaître.

M. Jean-Henri Martre a ensuite répondu aux questions posées par les commissaires, notamment le Président et **MM. Gérard Gaud, Jean-Paul Chambriard, Jacques Genton et André Bettencourt.**

Il a indiqué que l'"Aérospatiale" était membre de deux consortiums, "Airbus" et "A.T.R. 42", en Europe, et que son objectif était de garder le meilleur contact possible avec les Américains, notamment dans les programmes "lance-roquettes multiples", "Roland", "Milan" ou "A.S.30 Laser"; ses échanges avec les Américains, a-t-il noté, sont rendus difficiles en raison du fait qu'ils doivent être autorisés par leur gouvernement. Pour ce qui est du laser à haute puissance, il a noté que de nombreuses études étaient en cours mais qu'il n'y avait pas encore de véritable programme lancé.

Evoquant la coopération de sa société avec celle des "Avions Marcel Dassault", il a souligné les contacts étroits qui existent pour ce qui est du "F.1." et du "Mirage 2000"; quant au "Rafale", il a jugé qu'il devrait faire l'objet d'une coopération avec d'autres pays.

Il a noté que, après l'année 1983 qui avait été mauvaise pour la société en matière de commandes, la situation s'était redressée : le plan de charge "Avions" est

bon ; celui des hélicoptères s'est rétabli de manière satisfaisante ; celui des missiles tactiques l'est moins, surtout en ce qui concerne les pays producteurs de pétrole ; en matière spatiale, le plan est bon pour les lanceurs, mais stagnant pour les satellites.

Il a fait remarquer que l'"Exocet" a été fabriqué pour neutraliser des navires de combat, et non des tankers, ce qui explique son succès assez relatif dans le golfe arabo-persique ; pour ce qui est du système "S.4.", le projet n'est pas encore complètement défini.

Il a redit toute l'importance de l'exportation pour l'activité de sa société, et il a rapidement rappelé les difficultés d'ordre social qu'elle a connues en 1986, en raison notamment de la concurrence internationale, difficultés qui ont été surmontées en particulier grâce à une politique d'aide au reclassement à l'extérieur.

La commission a ensuite désigné les rapporteurs suivants, pour divers projets de loi adoptés par l'Assemblée nationale :

- **M. Jean-Pierre Bayle** pour le projet de loi n° 121 (86-87) autorisant l'approbation d'une **convention d'assistance administrative mutuelle** en matière de lutte contre la **fraude douanière** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Burkina Faso, pour le **projet de loi n° 122** (86-87) autorisant l'approbation d'un **accord de coopération** en matière **économique et financière** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Burkina Faso, pour le **projet de loi n° 123** (86-87) autorisant l'approbation d'une **convention relative à la coopération** en matière de **recherche scientifique et technique** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Burkina Faso ;

- **M. Xavier de Villepin** pour le projet de loi n° 124 (86-87) autorisant l'approbation d'un **accord de coopération culturelle et technique** entre le

Gouvernement de la République française et le
Gouvernement de la République du Zimbabwe ;

- **M. Pierre Matraja** pour le **projet de loi n° 125** (86-87) autorisant l'approbation d'une **convention** sur la **représentation** en matière de **vente internationale** de marchandises ;

A également été nommé rapporteur :

- **M. Michel Caldaguès** pour le **projet de loi n° 152** (86-87) relatif au **service national** dans la **police**.

AFFAIRES SOCIALES

Mercredi 25 mars 1987 - Présidence de M. Jean-Pierre Fourcade, président.- La commission a tout d'abord désigné comme rapporteurs :

- **M. André Rabineau** pour la **proposition de loi n° 89 (1986-1987)** de M. Pierre Vallon, tendant à prendre en compte la **durée du séjour en Afrique du Nord, de 1952 à 1962**, des anciens combattants pour une **retraite anticipée** ;

- **M. Pierre Louvot** pour la **proposition de loi n° 147 (1986-1987)** de M. Jean-Pierre Fourcade, tendant à instituer une procédure de **médiation préalable** et à assurer un **service minimal** en cas de grève dans les **services publics**.

Sur proposition de M. Jean-Pierre Fourcade, elle a décidé de demander le **renvoi pour avis** du **projet de loi sur l'épargne** (n° 443 AN) puis a nommé **M. José Balarello, rapporteur pour avis** de ce projet de loi, sous réserve de sa transmission. Elle a ensuite procédé à la désignation de **M. Louis Boyer** comme **rapporteur** du **projet de loi n° 158 (1986-1987)** relatif à la **durée et à l'aménagement du temps de travail**.

La commission a par ailleurs décidé d'inscrire à l'ordre du jour de l'une de ses prochaines réunions l'examen de la **proposition de loi n° 34 (1986-1987)** de **M. André Méric** tendant à étendre le bénéfice des dispositions de l'article 178 (troisième et quatrième alinéas) du Code des pensions d'invalidité aux **prisonniers de guerre déportés du camp de Rawa Ruska**.

Enfin, après un échange de vues sur l'organisation et la préparation des prochains travaux de la commission, il a été décidé d'effectuer au mois de septembre 1987 une **mission d'information sur la protection sociale aux Etats-Unis.**

**LOIS CONSTITUTIONNELLES, LÉGISLATION,
SUFFRAGE UNIVERSEL, RÈGLEMENT
ET ADMINISTRATION GÉNÉRALE**

Mercredi 25 mars 1987. -Présidence de M. Jacques Larché, président.- La commission a tout d'abord entendu **M. Pierre Méhaignerie**, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, à propos de la mise en oeuvre des dispositions de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 tendant à favoriser l'investissement locatif, l'accession à la propriété de logements sociaux et le développement de l'offre foncière.

Dans son exposé introductif, le ministre a rappelé que cette législation devrait permettre de passer d'un système réglementé à un système contractuel et que ce passage avait été aménagé en tenant compte de la nécessaire décompression du marché. Il a indiqué que les mesures facilitant l'accession à la propriété se traduisant par la baisse des taux d'intérêt, l'abattement fiscal et le doublement du 1 % patronal, devraient permettre de relancer la construction. Il a estimé que les mesures prises pour réglementer les rapports entre bailleurs et locataires devraient permettre d'éviter des hausses de loyer supérieures à 3 %. Des directives ont d'ailleurs été données en ce sens aux commissaires de la République.

M. Pierre Méhaignerie a ensuite évoqué les problèmes du secteur H.L.M. et rappelé que tous les responsables s'étaient prononcés en faveur de la liberté de gestion.

Il a annoncé qu'une réflexion sur la réforme du "1 % patronal" était engagée et devrait aboutir dans les six mois.

Le ministre a confirmé qu'un crédit de 100 millions de francs avait été dégagé en faveur de l'aide au logement des défavorisés.

Le ministre s'est prononcé en faveur du maintien de l'aide personnalisée au logement, mais a estimé qu'un réaménagement de ce mécanisme est nécessaire de façon à en limiter au maximum les effets pervers.

Le ministre a enfin présenté dans le détail l'échéancier de parution des décrets d'application de la loi du 23 décembre 1986 et a pris l'engagement que la loi serait pleinement applicable dès la fin du mois d'avril.

M. Pierre Méhaignerie a conclu en rappelant que les résultats annoncés pour le début d'année dans le secteur du bâtiment étaient relativement satisfaisants, aussi bien en ce qui concerne le nombre des emplois que celui des mises en chantier.

En réponse à **M. Jacques Larché**, **M. Pierre Méhaignerie** a considéré que la disparition de la pénurie de logements devrait être appréhendée comme une question politique dont la solution ne pourrait être trouvée qu'avec l'appui des maires des collectivités concernées et la mise en oeuvre d'une politique d'aménagement du territoire dynamique.

En réponse à **MM. Charles Lederman, Michel Dreyfus-Schmidt, Alphonse Arzel et Bernard Laurent** évoquant les problèmes rencontrés par les accédants à la propriété, le ministre a confirmé à la commission que près de 45 000 prêts conventionnés étaient en voie de réaménagement. Il a également précisé que deux solutions aux problèmes des prêts d'accession à la propriété étaient à l'étude, soit le rabotage systématique de la progressivité des remboursements, soit un système d'aide personnalisée totalement réaménagé.

Répondant à **MM. Charles Lederman et Raymond Bouvier**, le ministre s'est montré confiant sur la possibilité d'atteindre l'objectif d'une hausse limitée à 3 % des loyers. Il a par ailleurs annoncé qu'en 1986 l'aide personnalisée au logement n'avait enregistré aucune perte de pouvoir d'achat.

En réponse à **M. Charles Lederman**, le ministre a admis qu'un financement complémentaire serait peut-être nécessaire pour compenser la réduction de la capacité de financement de la caisse des dépôts et consignations, mais il a affirmé que le nombre des mises en chantier ne serait pas inférieur à celui de 1986.

Enfin, répondant à **M. Louis Virapoullé** et tout en convenant que le problème du logement est particulièrement aigu dans les départements et territoires d'outre-mer, le ministre a insisté sur le fait que l'aide accordée à ce secteur est l'une des plus importantes comparée aux pays étrangers et que l'ensemble du système de financement fait actuellement l'objet d'une étude approfondie en vue de son réaménagement.

Abordant une question soulevée par **M. Guy Allouche**, **M. Pierre Méhaignerie** a fait valoir que le volume d'aide à l'amélioration du logement transitant par les prêts P.A.L.U.L.O.S. (prime à l'amélioration des locaux à usage locatif et d'occupation sociale) est très significatif. Il a cependant admis que le problème essentiel se situe au niveau de l'entretien quotidien des logements concernés.

La commission a ensuite procédé à l'audition de **M. Yves Galland**, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales **sur le projet de loi n° 80 (1986-1987), modifiant les dispositions relatives à la fonction publique territoriale.**

A titre liminaire, le ministre délégué s'est engagé à ne pas mettre en oeuvre la procédure d'urgence si le texte définitif pouvait être adopté avant la fin de la session de printemps.

Présentant le projet de loi, il a tout d'abord souligné que l'institution d'une fonction publique territoriale n'est pas une fin en soi, mais un moyen de constituer pour les collectivités locales un véritable "vivier de compétences" au sein duquel les élus peuvent trouver les collaborateurs capables de les assister dans l'exercice de leurs responsabilités, accrues par la décentralisation.

A la différence de la démarche adoptée dans les lois de 1984, restées inappliquées en raison d'une organisation calquée sur l'Etat et donc inadaptée aux collectivités locales, le projet -a-t-il indiqué- retient trois axes principaux : **la responsabilité des élus, l'allègement des coûts et une formation de qualité** pour une fonction publique attractive.

S'agissant du premier point, **M. Yves Galland** a souligné que l'abandon de l'organisation de la fonction publique territoriale en corps avait conduit à placer au coeur du projet la notion "de cadre d'emplois", inspirée par **M. Pierre Schiélé** qui assistait à la réunion en sa qualité d'auteur de la **proposition de loi n° 421 (1985-1986) relative à la fonction publique territoriale.**

Le ministre délégué a précisé que le cadre d'emplois se distinguait du corps par deux éléments distinctifs : l'entrée dans le cadre après inscription sur une liste d'aptitude établie par ordre alphabétique étant subordonnée au recrutement par une autorité territoriale d'une part, la gestion des cadres d'emplois s'effectuant au niveau local d'autre part. Il a, en outre, précisé qu'en pratique seraient créés au plus trente cadres d'emplois, regroupant les fonctionnaires par grandes filières de métiers au sein des quatre catégories hiérarchiques A, B, C et D et que les statuts particuliers de ces cadres d'emplois seraient communs aux fonctionnaires des communes, des départements et des régions afin de favoriser la mobilité.

Il a toutefois relevé que l'unicité de la fonction publique territoriale supposait de la souplesse et un recours au marché du travail par un élargissement des possibilités de recrutement des contractuels pour faire face aux besoins particuliers.

S'agissant du deuxième axe du projet, les centres de gestion -a relevé le ministre délégué- verront leurs missions sensiblement allégées par rapport au dispositif mis en place par la loi du 26 janvier 1984 et seront en particulier dessaisis, au profit des élus, de l'établissement des tableaux d'avancement. Il a souligné que le projet de loi rapprochait les centres de gestion des anciens syndicats de communes pour le personnel qui avaient vocation à aider les collectivités de petite taille dans la gestion de leur personnel, mais qu'il leur donnait en outre compétence pour tenir la bourse de l'emploi, qui grâce à la publicité obligatoire des vacances d'emplois et à l'informatisation des centres doit constituer un instrument essentiel de la mobilité et du reclassement des agents.

A cet égard, il a rappelé que les centres de gestion assureraient désormais la prise en charge des agents affectés par des incidents de carrière, la participation financière de la collectivité d'origine, à caractère dégressif, différant selon que celle-ci est ou non affiliée au centre de gestion.

S'agissant de la formation, le ministre délégué a indiqué que pour répondre au souci d'alléger les structures prévues par la loi du 12 juillet 1984, il était envisagé d'instituer un établissement public unique : le centre national de la fonction publique territoriale, chargé de la formation des personnels de toutes catégories ainsi que de certaines attributions propres à la catégorie A (organisation des concours, bourse des emplois et reclassement), et administré par un conseil composé de 30 élus représentant les communes, les départements et les régions.

Ce conseil d'administration - a-t-il précisé- serait assisté en matière de formation d'un conseil d'orientation composé de représentants d'élus et de personnels et compétent pour définir le contenu des actions de formation à mener, les décisions financières relatives à la mise en oeuvre de ces actions relevant du conseil d'administration.

En conclusion, **M. Yves Galland** a rappelé que l'élaboration du projet avait fait l'objet d'une large concertation engagée par son prédécesseur **M. Bernard Bosson** et poursuivie depuis lors. Il a souligné que le projet, en mettant fin à l'incertitude des règles de gestion des personnels, poursuivait l'objectif fondamental d'assurer aux collectivités locales les moyens d'exercer pleinement leurs responsabilités pour réussir la décentralisation.

Le ministre délégué a ensuite répondu aux nombreuses questions des membres de la commission, notamment de **M. Paul Girod**, rapporteur du projet, **MM. Jean-Marie Girault, Louis Virapoullé, Raymond Bouvier, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis et M. Pierre Schiélé.**

Il a ainsi été conduit à apporter un certain nombre de précisions concernant en particulier le maintien de l'appellation des centres de gestion, le problème des limites éventuelles à poser au nombre de postes mis au concours, le choix opéré pour le recrutement de contractuels calqué sur celui applicable aux agents de l'Etat, l'organisation de la formation et la prise en compte du paritarisme, le niveau d'administration des personnels de catégorie B, indiquant au passage qu'il n'était pas hostile à une prise en charge au niveau national, l'indemnisation des agents temporaires en fin de contrat, le chevronnement, dont il a souligné qu'il ne relevait pas du domaine législatif, le problème disciplinaire et la lourdeur du système de recours institué par les lois de 1984, la durée de validité des listes d'aptitude, le seuil d'affiliation aux centres de gestion dont l'abaissement risquerait de poser un problème financier préjudiciable à

la rationalisation de la gestion, l'assiette des cotisations au centre national et aux centres de gestion et le conseil supérieur de la fonction publique territoriale, dont il a estimé qu'en sa qualité d'organe de conseil du Gouvernement, il ne pouvait être rattaché au centre national.

Il a enfin assuré, pour répondre aux inquiétudes du rapporteur :

- qu'il faisait confiance au souci de cohérence législative de la commission des lois du Sénat pour harmoniser le Titre premier du statut de la fonction publique (loi n° 83-634 du 13 juillet 1983) avec le projet de loi ;

- qu'il comptait étudier le problème de la mobilité effectuée par les cadres de l'Etat dans les régions et celui de l'éventuelle suppression des limites d'âge pour le passage des concours, ce qui lèverait les difficultés de titularisation de certains contractuels par cette voie.

Puis, la commission a nommé **M. Jacques Thyraud** comme rapporteur pour la proposition de loi n° 145 (1986-1987) visant à supprimer la procédure administrative de suspension du permis de conduire et pour la proposition de loi n° 146 (1986-1987) tendant à insérer dans le code de procédure pénale un article complémentaire étendant aux associations de défense des victimes de la route les dispositions du code de procédure pénale s'appliquant à certaines associations.

Enfin, la commission a décidé le report de l'examen de la proposition de loi n° 128 (1986-1987), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier certaines dispositions relatives aux casinos autorisés (rapporteur : M. Paul Girod).

DÉLÉGATION DU SÉNAT POUR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Jeudi 5 mars 1987 - Présidence de M. Jacques Genton, président. - Evoquant tout d'abord les entretiens qu'ont eus au début de la semaine à Bruxelles les membres de la délégation avec MM. Jacques Delors, président de la Commission des Communautés européennes, Claude Cheysson et Willy De Clercq, commissaires européens et plusieurs responsables de la Commission, le président a souligné l'intérêt de tels déplacements pour l'information de la délégation. Il a indiqué qu'un compte rendu de la visite serait établi prochainement.

La délégation a ensuite examiné le rapport de M. Pierre Matraja sur la politique commune du transport aérien après l'arrêt du 30 avril 1986 de la Cour de Justice des Communautés européennes. Rappelant que l'aviation civile dans la Communauté avait pour cadre juridique la Convention de Chicago de 1944 et les accords bilatéraux qui en découlent entre Etats membres, le rapporteur a indiqué que les règles communautaires régissant le transport aérien étaient encore peu nombreuses malgré les nombreuses propositions de la Commission. Ayant analysé l'arrêt du 30 avril 1986 de la Cour de Justice dans l'affaire connue sous le nom de "Nouvelles Frontières", M. Pierre Matraja en a dégagé les trois apports principaux : confirmation de l'application des règles de concurrence du traité C.E.E. au transport aérien, précisions données aux modalités de leur mise en oeuvre en l'absence de droit dérivé, et non-contrariété des procédures nationales d'homologation des tarifs avec le droit communautaire. Le

rapporteur a exposé que le Conseil des Ministres n'était pas encore parvenu à tirer les conséquences de l'arrêt de la Cour dans une réglementation communautaire portant à la fois sur les tarifs, le partage de capacités, l'accès au marché et les ententes, la question des tarifs étant la plus difficile. Il a également fait observer que les actions engagées par la Commission comme la prochaine mise en oeuvre de l'Acte unique européen, qui substitue en cette matière la règle de la majorité qualifiée à celle de l'unanimité dans les délibérations du Conseil, devraient favoriser l'adoption prochaine d'une réglementation communautaire sur la concurrence dans le transport aérien.

Après un débat où intervinrent, outre le président et le rapporteur, **MM. André Jarrot, Guy Cabanel, Auguste Cazalet et Jacques Golliet**, la délégation a **adopté des conclusions** où elle souligne notamment la nécessité de prendre en compte les obligations de service public des compagnies aériennes dans la recherche d'une plus grande concurrence et rappelle qu'une politique commune des transports aériens doit comprendre, outre les règles de concurrence, les questions de sécurité, de normes techniques, de réglementation sociale, d'infrastructures et d'industrie aéronautique, ainsi que des dispositions permettant de préserver le marché aérien communautaire vis-à-vis des Etats tiers.

La délégation, enfin, a examiné le **rapport de M. Auguste Cazalet sur les stocks agricoles**.

Le rapporteur a rappelé dans un premier temps l'ampleur des stocks existants dont la valeur comptable au prix d'achat est passée de 8,751 milliards d'Ecus le 30 novembre 1984 à 10,580 milliards le 30 novembre 1985 et à 12 milliards à l'heure actuelle. Il a noté que ces données traduisent un dérapage de la production communautaire devenue excédentaire pour la plupart des produits. Ainsi pour les céréales qui représentent près de 14 % de la production, le taux d'auto-provisionnement a été de 119,1 % en 1984-1985. Il se situe au-dessus de 100 % pour

le vin, la viande bovine et la viande de volaille, et au-dessus de 120 % pour les productions laitières. Ainsi le développement des stocks est-il explicable par le bilan de la production et de la consommation dans la Communauté alors que la stagnation de la demande mondiale et le développement de la production des principaux exportateurs restreignent les perspectives de débouchés nouveaux à l'exportation.

Ces circonstances macro-économiques ne doivent pas faire négliger le rôle de certaines déficiences de la gestion de la P.A.C. dans l'accumulation des stocks. En particulier, les régimes préférentiels d'importation et l'absence de véritable politique d'exportation ont joué un rôle amplificateur regrettable.

En raison des conséquences pernicieuses de cette situation sur les plans économique, financier et politique, il convient d'y porter remède. Le rapporteur a exposé que si à long terme seule l'adaptation de la P.A.C. pouvait constituer une solution, la réussite de celle-ci est subordonnée à une action immédiate d'écoulement des stocks dont l'initiative actuelle de déstockage du beurre peut apparaître comme l'amorce.

Après un débat dans lequel sont intervenus, outre le président et le rapporteur, MM. **André Jarrot** et **Guy Cabanel**, la délégation a **adopté des conclusions** reprenant les grands traits de l'analyse développée par son rapporteur et préconisant l'adoption d'une action spéciale de déstockage ramenant les stocks existants à un niveau permettant la régulation conjoncturelle des marchés et de répondre avec souplesse et efficacité à la demande extérieure.