

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

TROISIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1981-1982 (15^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Lundi 12 Juillet 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL

1. — **Fonds spécial de grands travaux.** — Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 4429).

M. Douyère, rapporteur de la commission des finances.
M. Delors, ministre de l'économie et des finances.

Discussion générale :

Mme Horvath ;
MM. Méhaignerie,
René Souchon,
Bassinnet.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports.

Article 1^{er} (p. 4439).

MM. Méhaignerie, de Caumont, le ministre de l'économie et des finances.

Adoption de l'article 1^{er}.

Article 2 (p. 4440).

Amendement de suppression n° 8 de M. Hamel : MM. Hamel, le rapporteur, le ministre de l'économie et des finances, Bassinnet. — Rejet.

Amendements n° 1 de la commission des finances et 2 de M. Paul Chomat : MM. le rapporteur, Paul Chomat, le ministre de l'économie et des finances. — Retrait de l'amendement n° 2 ; adoption de l'amendement n° 1 rectifié.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3. — Adoption (p. 4441).

Article 4 (p. 4441).

Amendement n° 5 de M. Méhaignerie : MM. Méhaignerie, le ministre de l'économie et des finances. — Retrait.

Amendement n° 6 de M. Méhaignerie : M. Méhaignerie. — Retrait.
Adoption de l'article 4.

Article 5 (p. 4442).

Amendement de suppression n° 7 de M. Méhaignerie : M. Méhaignerie. — Retrait.

Adoption de l'article 5.

Article 6. — Adoption (p. 4442).

Vote sur l'ensemble (p. 4442).

Explications de vote :

MM. de Caumont,

Méhaignerie.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. — **Ordre du jour** (p. 4442).

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

FONDS SPECIAL DE GRANDS TRAVAUX

Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi portant création du fonds spécial de grands travaux (n° 1016, 1023).

La parole est à M. Douyère, rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Raymond Douyère, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'économie et des finances, monsieur le ministre chargé de l'énergie, mesdames, messieurs, le projet de loi qui est aujourd'hui soumis à l'examen de l'Assemblée s'inscrit dans le cadre des mesures qui constituent la seconde phase de la politique économique et sociale du Gouvernement.

Conscient des difficultés auxquelles il s'est heurté, du fait notamment de l'absence d'une reprise internationale pourtant pronostiquée par la plupart des observateurs l'année dernière et du désordre monétaire qui caractérise le fonctionnement de ce que l'on peut à peine appeler un système monétaire international, le Gouvernement a décidé de prendre les mesures qui s'imposaient pour donner un coup d'arrêt au phénomène inflationniste. Ce choix courageux, qui s'est traduit par un blocage des revenus et des prix, s'accompagne également du choix d'une politique de croissance industrielle.

La politique suivie par le précédent gouvernement, qui consistait à lutter contre l'inflation par l'augmentation du chômage, s'inspirait du dogme libéral. Dans de nombreux pays étrangers, notamment aux États-Unis, en République fédérale d'Allemagne et en Grande-Bretagne, la conduite d'une telle politique s'est traduite, à bref délai, par une forte augmentation du nombre des chômeurs.

Afin de ne pas faire supporter aux seuls travailleurs le poids de la crise et d'éviter l'écueil dramatique que constitueraient la récession et la déflation, le Gouvernement a complété son dispositif de blocage des prix et des salaires par des mesures d'accompagnement, notamment par une relance sélective de l'investissement.

Depuis plus de six ans, l'investissement privé en France est faible. Cela s'est traduit par un vieillissement considérable de notre appareil productif, lequel s'est révélé incapable de faire face à une croissance rapide de la demande intérieure, ce qui explique que la relance par la consommation de l'automne dernier ait entraîné une forte poussée des importations.

M. Edmond Alphandéry. Eh oui !

M. Raymond Douyère, rapporteur. Pour obtenir une relance de l'investissement, le Gouvernement a choisi des voies différentes, mais complémentaires.

Il s'est d'abord attaqué aux problèmes des secteurs les plus gravement touchés par la crise et qui, jusqu'ici, avaient été délaissés. Pour ce faire, il a mis en place des plans sectoriels destinés à éviter la disparition rapide d'activités considérées comme essentielles : par exemple, l'industrie textile, le secteur de la machine-outil ou celui du bois. Grâce à l'extension du secteur public, notamment dans l'industrie, un programme ambitieux d'investissements des entreprises publiques a été mis sur pied. Il porte sur 16 milliards de francs en 1982 et devrait atteindre 25 milliards de francs en 1983. Cet effort public considérable, qui entraînera un important effet multiplicateur, devrait favoriser et accélérer la modernisation de notre appareil productif.

M. Edmond Alphandéry. Pourquoi ne le financez-vous pas sur le budget de l'Etat ?

M. Raymond Douyère, rapporteur. Mais, pour réindustrialiser le pays, cet effort doit être encore accru. C'est dans cette perspective que se situe la création d'un fonds spécial de grands travaux qui nous est aujourd'hui proposée.

Quels sont les objectifs de ce fonds ? Tout d'abord, relancer l'investissement dans un secteur qui connaît depuis plusieurs années une constante dégradation : le bâtiment et les travaux publics. De 1974 à 1982, ce secteur a connu une décroissance annuelle de 2 p. 100 de ses effectifs et de 4 p. 100 des heures travaillées.

Les socialistes ont toujours été favorables à une politique de grands travaux, d'autant que celle-ci présente un double avantage : employer beaucoup de main-d'œuvre, malgré les gains de productivité obtenus ces dernières années dans ce secteur, et surtout relancer l'activité sans aggraver le déficit extérieur puisqu'il s'agit d'un secteur d'activité très peu importateur. Les travaux qui seront financés sont des travaux d'infrastructure, qui permettront d'améliorer la vie quotidienne des Français par le développement et la mise en chantier de transports collectifs et de transports routiers urbains existants ou à créer.

Un deuxième secteur d'activité dans le bâtiment est primordial : le second œuvre, gros consommateur de main-d'œuvre qualifiée et soutien réel de toutes les activités artisanales.

La maîtrise de l'énergie est l'axe moteur du plan d'indépendance énergétique adopté par le Gouvernement en octobre dernier, avec un objectif ambitieux à l'horizon 1990 : économiser 40 millions de T. E. P. supplémentaires.

Le secteur du parc H. L. M. locatif est un lieu privilégié d'action pour démontrer la volonté du Gouvernement d'accorder son discours et ses pratiques.

Permettez-moi, à ce sujet, de citer quelques chiffres.

Le parc H. L. M. locatif comprend environ 2 600 000 logements, dont 250 000 ont été construits depuis 1974 — date à laquelle les normes d'isolation thermique sont devenues plus restrictives. Trente-cinq pour cent de ces logements ont un coefficient G — lequel mesure la déperdition de chaleur — qui soit convenable, c'est-à-dire inférieur à 1,3. Pour 41 p. 100 de ces logements, le coefficient est moyen, c'est-à-dire compris entre 1,3 et 1,6. Enfin, pour 24 p. 100, la déperdition de chaleur est considérable, le coefficient étant compris entre 1,6 et 3,2. C'est en priorité sur ces derniers que devra porter l'effort d'amélioration thermique.

La consommation moyenne d'un logement est d'environ deux T. E. P. par an, soit 2 320 litres de fuel domestique. Or une bonne

isolation thermique permettrait d'économiser environ une T. E. P. par logement. L'objectif final est d'économiser 500 000 T. E. P. pour les 24 p. 100 de logements les moins bien isolés et 500 000 T. E. P. pour les 41 p. 100 de logements dont l'isolation est moyenne.

Une action bien conduite dans ce domaine pourrait donc entraîner rapidement des effets positifs non seulement sur l'emploi, mais aussi sur les économies d'énergie.

L'objectif de ce fonds, dont le caractère conjoncturel est très marqué, est de permettre l'exécution rapide de projets qui sont prêts mais dont l'exécution se heurte à des problèmes de financement.

C'est ce qui justifie la création d'une taxe spécifique sur les produits pétroliers — création dont la commission des finances a approuvé le principe, tout en en modifiant les modalités d'application.

M. Edmond Alphandéry. Vous amputez le pouvoir d'achat.

M. Raymond Douyère, rapporteur. La commission, s'inspirant des débats relatifs au relèvement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui s'étaient instaurés lors de la discussion de la loi de finances pour 1982, a jugé nécessaire d'exonérer de cette taxe spécifique le fuel domestique. Cette décision, conforme à ses positions précédentes, permet de ne pas augmenter des charges qui pèsent très lourdement sur le budget des ménages, notamment des plus défavorisés d'entre eux.

Ainsi financé, le fonds spécial de grands travaux, établissement public national, sera habilité à contracter des emprunts dans la limite de ses capacités de remboursement. Ce mécanisme, qui porte l'assurance qu'il ne sera fait en aucun cas recours à la création monétaire et qu'on recourra, au contraire, à l'épargne pour exécuter des projets d'intérêt général, permettra d'engager, dès 1982, d'importants travaux, dont le montant total au cours des dix-huit prochains mois devrait atteindre 16 milliards de francs environ.

M. Edmond Alphandéry. C'est 16 milliards de moins pour la consommation !

M. Raymond Douyère, rapporteur. Toutefois, une interrogation demeure : elle concerne la consommation des produits pétroliers.

Il est certain que cette consommation connaît, depuis des années, une croissance forte dans toutes ses composantes — super-carburant, essence, gazole et fuel. Mais des aléas internationaux peuvent influencer sur le volume de cette consommation. Aussi peut-on s'interroger sur le risque que présente une opération consistant à gager le remboursement d'emprunts sur une recette provenant d'une consommation non maîtrisable. Enfin, le fait de gager une partie de la recette — un tiers environ — sur le fuel domestique, dont on souhaite, par ailleurs, que la consommation diminue nettement, ne risque-t-il pas d'obérer considérablement, à terme, la capacité de remboursement des emprunts contractés ?

Cette réflexion s'est ajoutée à celle qui avait été précédemment émise par la commission des finances à propos de la T.I.P.P. et a conduit la commission à proposer l'amendement à l'article 2, dont j'ai déjà parlé.

Monsieur le ministre, nous avons la certitude que le fonds spécial de grands travaux pourra être opérationnel dans quelques semaines qui viennent. Nous souhaiterions savoir comment s'opérera la répartition des crédits et des subventions entre, d'une part, le domaine des travaux publics et du bâtiment et, d'autre part, celui des économies d'énergie.

Ce fonds sera-t-il générateur d'une administration nouvelle ou restera-t-il, comme nous le souhaitons, une structure légère ? L'article 5 prévoit la constitution d'un conseil d'administration, dont le président sera nommé par décret. Nous aimerions connaître un peu plus en détail la composition et le mode de fonctionnement de ce conseil.

Chaque parlementaire se sent responsable des deniers de l'Etat. Etant donné que la recette attendue ne sera pas affectée au budget de l'Etat, la commission des finances souhaiterait, afin de renforcer le rôle de contrôle des parlementaires, qu'un rapport annuel descriptif des opérations engagées et financées par le fonds spécial soit déposé devant le Parlement.

En terminant, monsieur le ministre, je mettrai l'accent sur une préoccupation ressentie par de nombreux élus. La création de ce fonds spécial de grands travaux semble, en effet, s'adresser exclusivement aux zones urbaines. Or nous avons tous, nous, les élus ruraux, une route, un pont à l'entrée d'un village ou une voie de désenclavement qui attendent depuis des années une source de financement ou une subvention. Le monde rural a, même si c'est souvent à tort, l'impression d'être oublié par le

Gouvernement. Ne pourriez-vous pas retenir, au lieu de l'expression de « circulation urbaine », la formule plus générale de « circulation dans les agglomérations », ce qui permettrait de ne pas nous exclure, nous, élus ruraux, du bénéfice de ce texte ?

Ce projet de loi présente donc un grand intérêt, car il apporte à des centaines de milliers de travailleurs l'espoir d'obtenir un emploi, grâce à la reprise économique qu'il engendrera dans un vaste secteur trop longtemps délaissé par les gouvernements successifs : le bâtiment et les travaux publics.

M. André Lejeune. Très bien !

M. Raymond Douyère, rapporteur. C'est pourquoi la commission des finances a adopté avec enthousiasme ce projet de loi et demande à l'Assemblée de le voter sans restriction. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le président, mesdames, messieurs, parallèlement aux actions visant à réduire le taux d'inflation, il importe de soutenir l'activité de production et de relancer les investissements.

Pour le secteur industriel, cela passe par le développement des moyens nouveaux d'épargne et par une action directe de l'Etat sur le volume des investissements du secteur public industriel agissant dans l'économie concurrentielle.

En matière de travaux publics et de bâtiment, l'importance des financements publics impose une action sur la demande même d'équipements. Tel est le sens de la politique de grands travaux voulue par le Président de la République.

Le fonds de grands travaux doit permettre d'accélérer, dans quelques secteurs d'application, certaines opérations dont l'utilité économique et sociale est incontestable et qui sont susceptibles de conduire à un supplément d'activité concentré sur les mois à venir.

J'expliquerai d'abord en quoi le secteur du bâtiment et des travaux publics nous paraît stratégique dans la situation actuelle et pourquoi nous visons des objectifs concrets et concentrés. J'exposerai ensuite le mode de financement retenu. Je décrirai enfin le dispositif que nous voulons mettre en œuvre, lequel devrait être rapidement opérationnel.

La situation du bâtiment et des travaux publics constitue un grave sujet de préoccupation pour le Gouvernement. Comme c'est, hélas ! le cas depuis 1975, l'année 1981 a été mauvaise : chute de 2 p. 100 du volume de l'activité, baisse des effectifs de 70 000 emplois entre le premier trimestre de 1981 et le premier trimestre de 1982. On notera toutefois qu'en 1981, pour la première fois depuis sept ans, la baisse du nombre des mises en chantier de logements a pu être endiguée.

Cette baisse d'activité est un phénomène commun aux différents pays européens ; elle a même été en moyenne plus grave dans les autres pays qu'en France en 1981. Elle provient, dans tous les cas, d'une stabilisation ou d'une diminution du nombre de logements réalisés, en raison d'un certain tassement de la demande et des problèmes de solvabilité de la clientèle qui sont liés à la hausse des taux d'intérêt.

Quant à la situation des travaux publics, elle est plus directement liée à la conjoncture économique générale : d'une part, les entreprises industrielles concentrent désormais leur effort d'investissement sur la modernisation de l'outil de production, c'est-à-dire les machines ; d'autre part, les Etats rencontrent des difficultés budgétaires accrues qui se répercutent en particulier sur le budget des routes.

En France, le très fort développement de l'investissement des entreprises publiques a permis pendant plusieurs années de maintenir un bon niveau d'activité dans la mesure où étaient entreprises simultanément la phase la plus intense du plan électronucléaire et la réalisation du T.G.V. Les investissements de ces entreprises se poursuivent certes à un rythme soutenu, mais il ne peuvent plus être les moteurs principaux de la croissance.

Dans le secteur du bâtiment, de gros espoirs ont été placés dans les travaux de rénovation qui ont connu une belle poussée en 1981.

Au total, jusqu'à présent, le niveau moyen d'activité en 1982 demeure insuffisant par rapport aux prévisions et l'on peut s'attendre à une réduction globale de l'activité de 1,5 p. 100, cette réduction étant même plus forte pour les travaux publics — moins 4 p. 100 environ — dont les entrées en carnet de commandes connaissent un recul important, et ce d'autant plus que la demande étrangère en grands équipements

est en baisse sensible depuis quelques mois, ce qui reflète d'ailleurs le climat de récession dans lequel l'économie mondiale est installée.

Face à cette situation, les efforts consentis sur le budget de l'Etat ont permis de soutenir la construction aidée — secteur locatif et accession à la propriété — et la réhabilitation lourde des H.L.M. Le vote définitif des textes de loi concernant les règles juridiques applicables à l'immobilier et à la location, qui dans leur phase d'élaboration avaient fait naître des inquiétudes de toutes sortes, devrait rassurer les investisseurs.

Le redémarrage spectaculaire des prêts conventionnés, la libération de toute régulation pour les prêts pour l'accession à la propriété et les prêts locatifs aidés devraient donner au secteur du bâtiment ce coup de fouet qui s'est fait attendre mais qui devient maintenant manifeste, ainsi que le montrent la consommation des crédits et l'évolution des prêts conventionnés.

Le fonds spécial doit conforter cette amélioration en faveur du bâtiment par une action spécifique concernant la rénovation thermique et il doit permettre au secteur des travaux publics un redressement substantiel et rapide des carnets de commande. Cela permettra de ralentir l'érosion des effectifs, qui, malheureusement, ne pourra être stoppée. On craint, en effet, encore une diminution de 40 000 emplois en 1982.

Il en résultera une demande supplémentaire dans des secteurs où la part d'importation est particulièrement faible et où les entreprises ont peu de moyens pour amortir les aléas de conjoncture.

Pour que ce fonds soit opérationnel, il fallait des objectifs concrets et concentrés.

Les domaines d'intervention retenus pour leur forte utilité, tant sur le plan économique, en fonction de leur rentabilité qui s'évalue à moyen ou long terme, que sur le plan social et humain, sont, d'une part, celui des économies d'énergie et, d'autre part, celui des conditions de transport dans et autour des villes, conditions qu'il convient d'améliorer par un ensemble de moyens.

Arrêtons-nous sur ces deux secteurs qui sont les « cibles » de ce projet de loi.

En ce qui concerne la maîtrise des consommations d'énergie, il est à peine nécessaire de rappeler quel en est l'enjeu en matière de réduction du coût de nos approvisionnements importés et de dépendance. La hausse de la parité du dollar à des niveaux jamais atteints et la tension politique au Moyen-Orient nous font comprendre à quel point ces risques sont concrets.

Le Gouvernement, après le débat parlementaire de l'automne dernier, a donné une place prioritaire à la maîtrise des consommations d'énergie, en fixant un objectif d'économies annuelles de 60 millions de tonnes d'équivalent-pétrole en 1990, soit 40 millions de tonnes de plus qu'actuellement et environ le quart de la consommation prévue à l'horizon 1990.

Il s'agit là d'un objectif nettement plus ambitieux que celui du précédent Gouvernement. Il implique d'abord une politique vigoureuse et rigoureuse visant à adapter les comportements, mais surtout, dans la phase actuelle, un effort soutenu d'investissement pour remplacer une dépense d'énergie s'échelonnant sur un grand nombre d'années par une dépense immédiate d'investissement.

Le secteur du chauffage qui représente 40 millions de T.E.P. de consommation, soit près du quart de la consommation totale d'énergie, offre en particulier des possibilités de progrès considérables. Pour cela, nous devons envisager une réadaptation profonde de notre patrimoine immobilier, dont une partie a été construite à une époque où l'économie des coûts de construction était surtout recherchée et où l'utilisation d'un fioul à bon marché permettait d'ignorer les soucis de la thermique. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

C'est donc un véritable « gisement d'économies d'énergie » qu'il faut exploiter grâce aux dépenses d'investissement. Il ne faut pas ignorer que les premiers pas sont souvent les moins chers et qu'il faudra consacrer des sommes significatives à ces travaux.

Au-delà des équipements de régulation qui permettent des premiers progrès, c'est un programme de rénovation de l'isolation thermique des bâtiments qu'il faut mettre en œuvre. C'est un domaine — cela mérite d'être souligné — où 90 p. 100 du marché des matériaux sont couverts par l'industrie française et où les travaux eux-mêmes relèvent des entreprises, petites, moyennes ou grandes du bâtiment. C'est donc un programme qui, à court terme, n'entraînera pas d'importations supplémentaires et qui, à moyen terme, permettra d'alléger notre facture énergétique payée en dollars.

Pour les transports, l'objectif prioritaire retenu concerne les transports et la circulation dans les villes, éléments qui touchent l'un des éléments critiques des conditions de vie quotidienne d'une grande majorité des Français.

Qu'il s'agisse de la réalisation de travaux de voirie, de déviations et de rocade urbaines, ou des infrastructures de transports en commun — métro, tramway, voies réservées aux autobus —, l'effort d'investissement s'est ralenti au cours des dernières années, ce qui a conduit à une dégradation des conditions de circulation et des conditions de vie en général : pertes de temps, fatigue accrue, accidents — 40 p. 100 des victimes d'accidents de la circulation sont tués en ville — bruit et pollution pour les riverains.

C'est pourquoi un réseau efficace de transports en commun dans les grandes villes peut améliorer les conditions de vie et ne peut qu'être bénéfique au fonctionnement économique général. Il est également un facteur d'économies d'énergie non négligeable s'il permet de réduire l'utilisation des véhicules individuels. Par ailleurs, les rocades de contournement des villes permettent, elles, de décongestionner la circulation à l'intérieur des centres en leur évitant les trafics de transit, en particulier celui des poids lourds.

Tels sont, mesdames, messieurs les députés, nos objectifs.

Pourquoi avons-nous choisi ce mode de financement ?

Bâtiment et transports ont en commun de donner lieu à des travaux de longue durée et dont l'utilité profitera à plusieurs générations : un bâtiment bien rénové et isolé, une ligne de métro ou une rocade doivent pouvoir durer de nombreuses décennies.

Mais ces deux domaines présentent également la caractéristique de nécessiter un apport financier public, sous une forme ou sous une autre.

En effet, les investissements d'économies d'énergie, quand il s'agit d'efforts d'isolation, présentent une rentabilité financière, mais qui n'est toutefois pas suffisante, dans tous les cas, pour couvrir les annuités d'un emprunt finançant l'investissement, compte tenu des taux d'intérêt qui s'imposent au pays et de la durée même de ces emprunts. C'est pourquoi une aide financière externe doit constituer une incitation forte à réaliser ces travaux et permettre d'anticiper sur une rentabilité à long terme que ne peut pas financièrement prendre en compte chaque propriétaire de logement.

Quant aux investissements de transports, on constate que l'amortissement des infrastructures lourdes de transports en commun ne peut être financé entièrement par la tarification pratiquée, c'est-à-dire par la contribution des usagers. Mais pour les collectivités locales concernées, le lancement d'un grand projet de transports en commun représente une dépense d'une ampleur tout à fait exceptionnelle. Par une contribution publique nationale, on assure là encore une solidarité : solidarité dans le temps entre les générations ; solidarité géographique au moment où une ville donnée doit consentir cet effort exceptionnel.

Mais que peut-on dire du financement de ces travaux ? La différence entre l'utilité économique et sociale d'un investissement, qui doit être un élément important de la décision, et la rentabilité financière, c'est que la rentabilité économique et sociale ne rembourse pas des emprunts. Il faut donc que l'écart, qui correspond à l'utilité collective indirecte, soit couvert lui-même par une contribution collective. Cela se fait en général par l'impôt, c'est-à-dire par l'intermédiaire du budget de l'Etat dont relèvent habituellement ces domaines.

Le fonds de grands travaux, quant à lui, doit permettre, sur une période définie, d'aller au-delà et plus vite. On constate en effet que des projets des collectivités locales concernant les équipements de transport ou des projets d'offices d'H.L.M. pour l'isolation des bâtiments, qui sont techniquement prêts et auxquels les maîtres d'ouvrages sont disposés à apporter dès maintenant leur propre contribution, ne disposent pas des ressources nécessaires.

Le fonds permettra donc d'assurer la mise en œuvre de ces projets, c'est-à-dire de déclencher un important programme supplémentaire par rapport à des opérations dont le rythme est habituellement lié au niveau des dépenses budgétaires.

Ce fonds devra avoir la souplesse nécessaire pour détecter et sélectionner les projets réellement prêts à être engagés et pour permettre de choisir ceux qui présentent le plus grand intérêt collectif. Cette démarche devra être très pragmatique, sans qu'aucune contrainte ne soit fixée a priori quant à la répartition entre les différents lieux.

Il n'y aura donc pas d'enveloppe sectorielle ou géographique définie a priori. Il ne s'agit pas de faire plaisir à une administration donnée ou à telle collectivité locale, mais de lancer

rapidement un ensemble de réalisations et de donner à notre industrie du bâtiment et des travaux publics les perspectives d'avenir dont elle a besoin pour ses carnets de commandes.

Il ne s'agit pas non plus d'un nouveau système permanent de financement des investissements publics — j'insiste sur ce point — mais d'une opération concentrée dans le temps qui répond au second volet de notre politique économique. En effet, à côté d'un effort collectif pour assurer une meilleure maîtrise de nos grands équilibres, il convient de mettre en œuvre des actions sélectives permettant de redonner du dynamisme à notre économie et ainsi de préserver l'avenir.

L'action, qui concerne plus particulièrement l'activité des travaux publics, se situe dans une évolution générale qui connaît un creux : les grands équipements précédents arrivent à leur fin ou se ralentissent puisque la ligne T. G. V. du Sud-Est va bientôt être achevée, que le programme nucléaire est dans un régime de croisière et que la part des investissements de télécommunications relevant du génie civil est dans une phase de décroissance.

Au total, de nouveaux grands programmes généraux ne peuvent connaître d'application rapide dès 1983 en ce qui concerne l'engagement de ces travaux. Il faut donc utiliser cette période 1982-1983 pour accélérer un grand nombre d'opérations ponctuelles intéressantes, tant du point de vue de la mobilisation de nos capacités de production que de la préparation de l'avenir.

Pour ce faire, il faut avoir un recours sain à l'épargne.

Les fonds utiliseront une contribution de type fiscal selon un mécanisme particulier. Il est d'abord nécessaire, pour assurer la contribution collective à la réalisation de ces travaux, de créer un prélèvement fiscal supplémentaire, puisqu'il n'est pas possible, vous le savez, de déséquilibrer davantage le budget de l'Etat. Ce prélèvement fiscal d'un montant modeste sera la traduction concrète de la solidarité qui peut exister sur le plan national et entre les générations.

L'assiette de la fiscalité, qui sera ainsi mise en place, est constituée des carburants — essence, super et gazole — et du fioul domestique. Il est en effet facilement compréhensible qu'une taxe destinée à financer des travaux d'économies d'énergie porte sur des consommations énergétiques.

Il est également logique que l'ensemble des usagers de l'automobile contribue au financement de travaux dont l'objet est précisément d'améliorer la circulation, que ce soit dans les grandes villes ou dans les autres agglomérations, puisque les contournements de villes facilitent les conditions de déplacement à longue distance.

Il faut remarquer également que la taxe portera sur les produits pétroliers dont la consommation doit, dans l'intérêt même de nos échanges extérieurs, diminuer le plus rapidement possible.

Le système mis en place doit permettre, grâce à une taxe supplémentaire, de mobiliser une possibilité d'engagement de travaux dans un délai rapproché. Il est ainsi essentiel que le fonds puisse, par le biais de l'emprunt, permettre de financer immédiatement ces travaux, tout en reportant la charge fiscale sur plusieurs années.

Grâce à l'emprunt, et donc grâce à l'épargne longue, puisqu'il n'est pas question de financer les travaux par création monétaire, se constitue un effet de levier permettant d'amplifier l'action conjoncturelle sur les commandes passées dans ces secteurs.

L'emprunt est donc la traduction d'une prise en charge, par les générations successives de travaux hautement prioritaires du point de vue du développement économique et de l'aménagement du territoire et des ensembles urbains.

Examinons maintenant le dispositif qui vous est proposé pour souligner son caractère opérationnel.

Ce projet de loi permet la création du fonds spécial de grands travaux, création qui répond aux objectifs que je viens d'énumérer.

Il convient d'abord de préciser que le fonds spécial de grands travaux sera une personne morale, et plus précisément un établissement public national d'une catégorie un peu particulière, dont la création ne peut se faire que par une loi.

Pourquoi un établissement public ? Parce que l'existence juridique autonome conférée à ce fonds lui permettra d'assurer les deux grandes fonctions qui sont les siennes : d'une part, grâce à son caractère suffisamment souple, il pourra prendre en compte des opérations très différentes dans les secteurs concernés, en fonction des projets présentés ; d'autre part, il sera capable de procéder aux emprunts nécessaires.

M. Pierre Méhaignerie. C'est absurde !

M. le ministre de l'économie et des finances. En revanche — et je me permets de le souligner après l'excellente intervention de M. le rapporteur — il n'est pas question de créer une structure permanente lourde impliquant des dépenses de fonctionnement.

Les administrations compétentes devront concourir à la préparation, puis à la mise en œuvre des opérations. Quant à la gestion financière, elle sera confiée à un établissement public existant et possédant le savoir-faire ainsi que les moyens indispensables, sans qu'il soit nécessaire de créer de nouveaux services.

De plus, la loi définit les secteurs d'intervention de ce fonds : les transports publics, c'est-à-dire les transports en commun ; la circulation urbaine et la maîtrise de l'énergie. Cette liste correspond aux objectifs prioritaires qui ont été retenus, le fonds n'étant pas destiné à financer toutes les catégories d'investissements publics, mais à répondre à la situation du bâtiment et des travaux publics et à financer des projets d'ores et déjà accessibles.

La taxe qui alimente le fonds sera créée en deux étapes : la première, à la fin de la période de blocage des prix, c'est-à-dire au 1^{er} novembre 1982 ; la deuxième, au début du mois de janvier 1983, et ce de façon simultanée avec le relèvement de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers.

Au total, la taxe sera de deux centimes par litre sur les carburants et d'un centime sur le fuel domestique. Elle sera affectée directement au fonds spécial de grands travaux. En janvier 1983, le produit de la taxe devrait être annuellement de 950 millions de francs à un milliard de francs.

Grâce à cette taxe, le fonds pourra émettre des emprunts dont le remboursement sera assuré par le produit annuel de ladite taxe. Compte tenu des durées des emprunts et des taux d'intérêt, nous estimons que le montant total ainsi mobilisé par l'épargne sera compris entre 4 et 5 milliards de francs. Ces sommes auront un effet multiplicateur, puisque viendront s'y ajouter les ressources dégagées par les personnes ou les collectivités intéressées, et ce selon des procédures déjà en vigueur.

Au niveau de ces interventions, le fonds agira le plus souvent par l'attribution de subventions au maître d'ouvrage des équipements. Ce sera le cas, par exemple, en faveur des collectivités locales pour des investissements d'infrastructures de transports en commun. Ces subventions directes ne peuvent être accordées qu'à des organismes publics.

En matière d'économies d'énergie, les interventions se feront par l'intermédiaire de l'agence française pour la maîtrise de l'énergie, puisque cet établissement public, récemment créé, a précisément pour objet de gérer des actions de ce type. Ce programme très diffus par nature et qui couvre de multiples opérations, petites ou moyennes, doit être géré par un organisme spécialement créé à cette fin.

Grâce à la contribution du fonds, l'agence française pour la maîtrise de l'énergie pourra allouer des subventions pour des travaux d'économies d'énergie dans les bâtiments. Il faut indiquer, à ce sujet, que l'agence intervenait dans ces secteurs surtout pour attribuer des aides destinées aux études et aux diagnostics ou pour des opérations de démonstration.

Ce fonds permettra donc d'entreprendre un nouvel effort. Toutefois, les contributions ne pourront être utilisées que pour subventionner des travaux et non pour payer des frais de fonctionnement. Par exemple, les opérations d'isolation thermique concerneront en priorité le parc H.L.M., les hôpitaux et les écoles dont les bâtiments font partie du patrimoine des collectivités locales. Seront aussi aidées des réalisations de réseaux de chaleur, domaine dans lequel des collectivités locales disposent d'ores et déjà de projets intéressants.

M. Emmanuel Hamel. Il faudrait y associer Gaz de France.

M. le ministre de l'économie et des finances. Enfin, il est prévu que le fonds puisse également contribuer à la réalisation de travaux destinés à s'intégrer à la voirie nationale ; ce sera le plus souvent le cas des opérations de voirie urbaine. Dans ce cas, le fonds pourra assurer lui-même la maîtrise d'ouvrage des travaux et recevoir, à la place de l'Etat, tous les concours que les collectivités locales s'étaient engagées à verser pour ces réalisations.

Après l'achèvement des travaux, le fonds, qui n'a pas vocation à entretenir des équipements et qui ne doit pas créer un nouveau type de voirie, remettra les équipements à l'Etat. Tout se fera donc comme si l'Etat avait pu réaliser directement les opérations en question, mais l'intervention du fonds aura permis d'anticiper largement certaines d'entre elles. Telle est d'ailleurs la portée de l'article 4, dans ses alinéas 2 et 3.

L'impact prévisible sur l'activité dans les travaux publics et le bâtiment dépendra de la répartition entre les différents secteurs d'intervention. En effet, le fonds n'apporte qu'une participation partielle au financement des travaux.

Selon le taux de cette participation, qui peut atteindre 10 à 30 p. 100 de certaines opérations d'économies d'énergie, voire plus de 50 p. 100 pour des travaux de voirie, le volume global de travaux déclenchés pourra représenter de deux à quatre fois le montant des subventions versées par le fonds. On peut atteindre ainsi une enveloppe de travaux d'une dizaine de milliards de francs.

A partir de l'expérience du fonctionnement réel de ce fonds, il sera possible, en 1983, d'engager une nouvelle tranche de sorte que le montant total des travaux décaissés par le Gouvernement soit de 16 milliards de francs.

Dans tous les cas, le fonds ne s'engagera que sur la base de la fiscalité votée, sans emprunter au-delà des possibilités réellement offertes par cette ressource fiscale, pour assurer, en intérêts et en amortissements, le service de l'emprunt. Un nouveau supplément de fiscalité ne devra donc être voté, pour une tranche nouvelle de travaux, que si cela se révèle nécessaire.

Dès le vote du projet de loi, un décret d'application pourra être pris très rapidement afin que soit mis en place l'établissement public qui, dès lors, pourra passer des conventions avec les organismes bénéficiaires déjà détenteurs de projets, et ces organismes pourront engager les travaux subventionnés.

Le démarrage du dispositif devrait donc être très rapide afin que de telles conventions puissent être conclues dès le mois de septembre. Afin d'atteindre cet objectif, indispensable compte tenu de la conjoncture dans les secteurs concernés...

M. Pierre Méhaignerie. Car vous bloquez les investissements publics de l'Etat !

M. le ministre de l'économie et des finances. ... ce qui explique la procédure d'urgence pour ce projet, les différentes administrations sont passées d'ores et déjà au stade opérationnel de l'instruction des dossiers.

Ce programme de grands travaux s'inscrit donc dans le droit fil d'une politique qui refuse la dichotomie entre la lutte contre l'inflation et la lutte contre le chômage.

Il est possible de mieux maîtriser nos équilibres, par une discipline collective en matière de revenus et de prix, par un fonctionnement plus efficace du marché du travail, et par la réduction des déficits publics.

Mais à quoi bon cet effort si sa réussite était subordonnée à un affaiblissement de nos capacités de production, affaiblissement dangereux pour l'emploi et suicidaire pour l'avenir ?

C'est pourquoi le Gouvernement engage simultanément une action dynamique, développant la recherche et l'innovation, relançant l'investissement productif dans le nouveau secteur public, multipliant les aides à l'investissement des entreprises privées et accroissant les possibilités de l'épargne nationale.

C'est dans ce contexte que s'inscrit une action, vitale pour notre industrie du bâtiment et des travaux publics et absolument nécessaire pour contribuer au succès de nos ambitions à long terme : la diminution de notre dépendance énergétique et l'aménagement de la vie collective, qui sont deux voies majeures pour sceller les fondements d'un nouveau modèle de développement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à Mme Horvath.

Mme Adrienne Horvath. Mes chers collègues, le groupe communiste a accueilli avec satisfaction le dépôt et l'examen en urgence de ce projet de loi portant création du fonds spécial de grands travaux.

Ainsi que le précise l'article 1^{er}, le fonds a pour mission de contribuer à financer des travaux d'équipement intéressant les transports publics, la circulation urbaine et la maîtrise de l'énergie.

Les retards accumulés par la droite, lorsqu'elle était aux affaires du pays, rendaient indispensables de prendre et de mettre en œuvre dans ces domaines des mesures exceptionnelles. Ce sera chose faite grâce à la création du fonds spécial de grands travaux.

Le choix des secteurs bénéficiaires est le bon. S'agissant des transports et du logement, en particulier, des besoins immenses existent pour ces deux activités : il était urgent d'y répondre.

Pour ce qui est des transports, notamment, l'effort portera tout particulièrement, ainsi que l'a annoncé le Gouvernement, sur deux priorités également bien choisies, à notre avis : le développement des transports publics urbains et l'aménagement ou la création de voies routières péri-urbaines. Ce sont de bonnes priorités qui privilégieront le rééquilibrage nécessaire en faveur des transports collectifs, car la politique menée, par vos prédécesseurs, monsieur le ministre des transports, pour répondre aux besoins croissants de déplacements de nos concitoyens, consistait à favoriser un développement excessif du transport par la voiture individuelle — ce choix avait été effectué en concomitance avec le choix d'un désengagement financier accéléré de la part de l'Etat.

Aujourd'hui, le résultat est là : les centres des villes, et les zones périphériques de celles-ci, sont devenus pratiquement inaccessibles, en raison de l'encombrement de la circulation.

On imagine sans peine le gâchis engendré par cette situation à tous les niveaux : fatigue physique et nerveuse des usagers, frais de déplacement très lourds, spécialement pour les budgets des familles modestes, celles que, précisément, une spéculation immobilière sans précédent a rejetées au loin, vers les banlieues ; pertes encore — mais difficilement chiffrables — en vies humaines en raison du nombre bien trop élevé des accidents ; et gâchis, toujours, que ce gaspillage d'énergie, à une époque où les dérèglements internationaux portent atteinte à notre indépendance énergétique et à notre économie.

Une telle situation supposait que des mesures concrètes soient prises pour y remédier et que des priorités soient dégagées. Il convenait que la majorité de gauche inverse la tendance et s'engage dans une nouvelle politique susceptible de répondre aux besoins.

En ce sens, une des premières priorités consiste dans le renouveau et le développement sans précédent des transports collectifs urbains : le fonds spécial contribuera notablement à la mise en œuvre de cette orientation, en complément de mesures positives déjà prises à cet effet.

De même il convient de faciliter les liaisons interrégionales, de briser l'excessive centralisation existante et de « désenclaver » les régions laissées pour compte par la stratégie du « redéploiement capitaliste » lancée par les pouvoirs de droite de l'époque.

La mise en place de rocadés urbaines facilitant la traversée des agglomérations, et rendant la circulation plus fluide, est donc bien une nécessité. La solution sera partiellement trouvée par le fonds spécial, grâce au financement qu'il procurera.

S'agissant du logement, là encore des années de politique antisociale et de tentatives de liquidation et d'asservissement — pour servir les intérêts de la spéculation — du patrimoine social H.L.M. ont conduit à une dégradation accélérée de ce dernier, en particulier pendant les dix dernières années. En 1977, la réforme du financement du logement a bloqué, avec l'introduction du conventionnement, tous les efforts des décideurs et des gestionnaires sociaux qui voulaient réhabiliter un patrimoine dont le pays a grand besoin.

Le fonds spécial apportera un financement plus particulièrement orienté vers l'engagement de travaux destinés spécialement à économiser l'énergie. Nous en sommes satisfaits car de tels travaux sont presque toujours liés à l'amélioration du cadre de vie : les locataires, par exemple, pourront voir quelque peu allégées dans leurs quittances les dépenses du poste « charges », qui s'était accru dans des proportions insoutenables.

Puisque je parle de ces travaux qui visent à économiser l'énergie dans le patrimoine social, j'espère vivement que le conventionnement ne sera pas la contrepartie obligatoire de l'attribution des crédits du fonds. Sinon, un tel obstacle remettrait fortement en cause l'intérêt de ce financement !

Tous ces travaux, développement des transports urbains, aménagement d'infrastructures routières urgentes, travaux propres à faire économiser l'énergie, tout en améliorant le cadre de vie des locataires ou le service offert aux usagers, concourent à relancer l'activité des entreprises de travaux publics, touchées de plein fouet, ces dernières années, par la politique de désengagement conduite par la droite.

La possibilité d'obtenir des financements pluriannuels, outre que l'on peut en attendre « un effet de levier », rendra possible une programmation souple des travaux à engager : elle ne se heurtera pas aux contraintes de la procédure budgétaire dans ce domaine.

Au total le fonds de grands travaux apparaît comme un bon outil de lutte, dans les domaines couverts, à la fois pour la reconquête du marché intérieur, contre l'inflation et pour l'emploi.

Cependant, si nous sommes globalement satisfaits par le projet de loi, demeurent deux préoccupations importantes qu'il me semble nécessaire d'exprimer ici.

La première a trait à l'utilisation du fonds et à sa répartition entre les régions.

Les années de gouvernement de la droite resteront placées sous le signe d'une politique de discrimination entre les régions, certaines d'entre elles ayant été sacrifiées sur l'autel du profit capitaliste et de l'intégration supranationale. Il y a donc de grandes inégalités à corriger.

A cet égard, le fonds spécial pourrait être un facteur de correction : c'est pourquoi nous souhaitons que la répartition des crédits du fonds tienne compte de l'héritage du passé : elle ne doit pas se faire au seul prorata de la quote-part financière propre versée par chaque collectivité régionale concernée !

La meilleure façon de bien tenir compte des besoins réels consiste à donner la parole aux élus intéressés. Nous souhaitons donc qu'ils soient associés au processus de la décision à tous ses stades.

Ma seconde remarque porte sur le financement du fonds. Selon le projet, il doit être assuré par une hausse du prix de l'essence, gazole et super, qui augmenteraient d'abord d'un centime en 1982, puis de deux centimes en 1983, tandis que le fuel domestique subirait une augmentation parallèle de 0,5 centime, puis d'un centime.

C'est donc un nouvel effort qui est demandé aux usagers, aux locataires, aux familles et aux travailleurs. Tout cela ne nous semble pas constituer la bonne formule pour atteindre les objectifs sociaux et économiques visés par ce Gouvernement de gauche.

Les usagers qui utilisent leur véhicule automobile — et comment pourraient-ils l'éviter, alors que nous ne sommes qu'au tout début d'une nouvelle politique des déplacements — vont de nouveau être pénalisés dans un contexte où déjà le carburant vient d'augmenter dans de fortes proportions en raison de la spéculation étrangère qui a des incidences certaines sur les critères choisis pour l'évolution des prix à la pompe.

Or, précisément, les grands trusts pétroliers et leurs filiales en France ne verseraient pas, selon le projet, leur quote-part pour le financement du fonds, alors même qu'ils réalisent en France des profits considérables, transférés aux sociétés mères, et échappant à la fiscalité dans notre pays.

Nous pensons qu'il faut s'attaquer aux superprofits ainsi réalisés. C'est pourquoi nous déposerons un amendement afin que soient taxées les provisions pour fluctuations que sont autorisées à constituer les sociétés pétrolières. La masse financière ainsi dégagée pourrait permettre de renoncer à la majoration projetée du prix du fuel domestique. C'est dans ce domaine que l'effort réclamé semble le plus critique.

En effet, les locataires, en particulier ceux qui occupent des logements du patrimoine social, n'en peuvent plus de payer des charges. De plus en plus souvent, celles-ci représentent un second loyer qui augmente de plus de 30 p. 100 l'an pour le chauffage.

D'ailleurs, je le note avec satisfaction, la majorité de la commission des finances a été soucieuse, elle aussi, de ne pas aggraver la charge des locataires. Mais s'il fallait, dans ce dessein, opérer un transfert, en accroissant d'autant l'effort réclamé aux usagers sur le prix du gazole, de l'essence ou du super, la solution serait peu satisfaisante !

Le groupe communiste reste donc attaché à l'idée de dégager des moyens supplémentaires en demandant un effort aux trusts du pétrole.

Sur ce projet de loi, dont l'inspiration est intéressante, le groupe communiste émettra un vote positif. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Pierre Méhaignerie. L'absence de toute réponse à la question relative au blocage de 25 p. 100 des crédits d'investissements publics de l'Etat, l'escalade des coûts provoquée par le mode de financement de ce nouveau fonds, et la création d'un établissement public centralisé — en contradiction avec tous les objectifs de régionalisation et de décentralisation...

M. André Lejune. Vous avez changé d'avis à leur sujet ?

M. Pierre Méhaignerie. ...prônés par ce Gouvernement, autant de raisons, monsieur le ministre, pour lesquelles le fonds spécial de grands travaux, financé par une majoration de la taxe sur les carburants, appelle, non seulement bien des questions, mais encore de multiples critiques.

Que dirait-on d'un maire qui agirait ainsi ? Si, après avoir, le 10 janvier, décidé de lancer un programme d'investissements de 20 millions de francs, de 20 p. 100 supérieur à celui de l'année précédente, et après avoir annoncé, le 11 janvier, au cours d'une conférence de presse, la relance par l'investissement, tout en ayant, à juste titre, accéléré les études et lancé ses appels d'offre, ce maire déciderait, le 20 mai suivant, de bloquer une partie de ses chantiers, pour des raisons budgétaires, mais sans en informer ni le conseil municipal ni la population, que ne dirait-on pas !

Or, monsieur le ministre, nous sommes dans cette situation : 25 p. 100 des crédits publics d'investissements de l'Etat sont « gelés », mais nous ne connaissons ni la nature ni la liste de ces investissements ! (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

M. Jean-Jacques Benetière. Vous avez agi ainsi les premiers ! Le fonds d'action conjoncturelle ne date pas d'aujourd'hui !

M. André Lejeune. Bien sûr, ce n'est pas l'actuel gouvernement qui a inventé cela !

M. Pierre Méhaignerie. Nous sommes en droit, en notre qualité de présidents de conseils régionaux ou de présidents de conseils généraux, de connaître la liste des investissements bloqués par l'Etat !

Nous avons délibéré au mois de janvier et au mois de février derniers, dans toutes nos assemblées régionales ou départementales, sur des investissements dont on sait aujourd'hui qu'ils ne se feront pas, qu'il s'agisse d'hôpitaux, d'écoles ou de routes...

M. André Lejeune. Mais vous l'avez fait avant nous !

M. Pierre Méhaignerie. ... parce que l'Etat bloque un quart des crédits publics d'investissement !

Supposons maintenant que le maire que j'ai pris pour exemple, animé par une idée neuve ou inspiré par tout autre motif politique ou électoral, non encore élucidé du reste, décide, sans faire aucunement la lumière sur le blocage des crédits et des travaux « gelés » au préalable, de lancer un programme de travaux publics dans certains quartiers de la ville, chantier désormais financé non plus par le budget de la commune, mais par une taxe levée pendant quinze ans sur tous les automobilistes traversant la ville.

Que ne dirait-on pas ! Et pourtant, monsieur le ministre, ce maire c'est vous, c'est votre Gouvernement ! S'il n'est pas répondu à nos questions sur ce sujet, nous devons conclure que la création de ce fonds est une opération purement politique, très coûteuse pour les Français, et qui sera sans conséquence pour le secteur du bâtiment et des travaux publics.

M. René Souchon. Sans conséquence, voilà qui m'étonnerait !

M. Pierre Méhaignerie. Monsieur le ministre, je souhaite aussi obtenir des réponses précises à quatre autres questions.

M. André Lejeune. Que de questions !

M. Pierre Méhaignerie. Pourquoi faire financer par les usagers un programme de grands travaux, alors que 25 p. 100 des crédits publics d'investissement restent toujours « gelés » et que nous ne connaissons pas le montant des crédits d'investissement dans les secteurs que vous voulez financer de cette façon nouvelle en 1983 ?

Dans tous nos départements, des chantiers sont prêts à démarrer. Des appels d'offres fructueux ont été lancés depuis longtemps. Mais le gel des crédits de paiement et des autorisations de programme rend impossible l'engagement des travaux ! Tout à l'heure, vous avez parlé de rapidité. Si vraiment vous voulez aller vite, vous pouvez rendre possible la mise en œuvre des projets « gelés ».

Sans réponse de votre part à cette question sur les 25 p. 100 de crédits publics d'investissements « gelés », nous serons obligés de conclure qu'il s'agit pour vous de lancer une nouvelle opération publicitaire, et dangereuse qui plus est.

En effet, et je passe à ma deuxième question, tandis que tous les pays, sans exception, cherchent à limiter leurs coûts, que faites-vous ? Par votre décision, vous allez favoriser une nouvelle escalade des coûts. Qu'on en juge : selon le Gouvernement, la surtaxe de 2 centimes sur l'essence permettra de financer en dix-huit mois, non plus 16 milliards de francs d'investissements, ainsi que nous l'avions cru après les premières déclarations, que je qualifierai de très floues, mais 16 milliards de travaux publics bénéficiant de subventions de 25 à 50 p. 100. Autrement dit, les milliards inscrits dans le budget de 1982 restent bloqués et les travaux correspondants seront réalisés, non pas en douze mois mais en vingt-quatre mois.

En outre, ils seront financés non pas à charge fiscale constante mais grâce à un nouvel accroissement de la fiscalité sur l'essence !

Depuis le 10 mai, l'automobiliste qui utilise normalement sa voiture pour son travail, parcourant environ vingt-cinq kilomètres par jour, paie annuellement une taxe supplémentaire de 1 000 francs sur l'essence. Les catégories professionnelles de l'agriculture, de l'industrie et de l'artisanat, secteurs où le transport joue un grand rôle dans l'établissement des coûts de production, sauront apprécier la nouvelle ponction opérée — en sus de beaucoup d'autres — au moment où précisément l'on parle surtout de « blocage ».

Troisième question : pour gérer ces crédits, pourquoi créer un établissement public ? Dans une période où l'on parle de décentralisation et où l'on devrait prôner la limitation des frais généraux de l'Etat, il y a là un mystère. Cette structure hypercentralisée conduira à la remontée de tous les dossiers à Paris. Pour la première fois, les élus locaux — régionaux ou départementaux — ne seront nullement informés des décisions d'investissement de la puissance publique alors que, jusqu'à présent, tous les crédits, qu'ils fussent de catégorie 1, 2 ou 3, étaient examinés par les établissements publics régionaux ou les départements.

M. André Lejeune. Ou plutôt par les préfets !

M. Pierre Méhaignerie. Créer un fonds en allmentant par une ressource fiscale nouvelle est une opération dangereuse pour l'avenir, et je voudrais d'ailleurs connaître le sentiment des représentants de l'Etat. Demain, et en invoquant ce précédent, chaque profession pourra en effet revendiquer à bon droit la création de ces fonds dits spéciaux.

Faire croire qu'il s'agit d'un cadeau généreusement offert au secteur du bâtiment et des travaux publics ou en faveur des économies d'énergie, c'est tenter de faire oublier non seulement le blocage de 25 p. 100 des crédits destinés à l'investissement public, mais aussi l'utilisation des sommes qui avaient été affectées aux économies d'énergie pour le financement du contrat de gaz franco-algérien, lequel a absorbé une grande partie des dotations de votre ministère, monsieur le ministre délégué chargé de l'énergie !

Dernière question : pourquoi avoir limité strictement ces moyens financiers à la voirie urbaine, aux économies d'énergie et, d'une manière générale, aux seules opérations réalisées dans les grandes agglomérations ? Autre mystère... A neuf mois des élections municipales, n'est-ce pas là une opération politique assez claire (Protestations sur les bancs des socialistes.)...

M. Germain Gengenwin. Très bien !

M. René Souchon. Vous voyez le vice partout, monsieur Méhaignerie !

M. Pierre Méhaignerie... qui doit conduire de nombreux élus à porter une grande attention à la répartition des enveloppes financières ?

M. André Lejeune. D'où tenez-vous cela ?

M. Pierre Méhaignerie. Monsieur le député, nous avons, comme vous, des oreilles pour entendre ce qui s'est dit dans différents ministères et dans différentes conversations. (Protestations sur les bancs des socialistes. — Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

M. Raoul Bayou. Ce sont des commérages !

M. Jean-Paul Planchou. Vous en avez trop dit !

M. Jean-Jacques Benetière. Vous avez la pratique !

M. Pierre Méhaignerie. L'effet de relance sera annihilé, s'il n'est pas répondu clairement aux questions que suscite l'opération de blocage des crédits d'investissement publics, d'autant plus qu'il s'agit d'une nouvelle ponction sur la consommation. Si cette réponse n'est pas fournie, nous en déduisons que c'est là une autre opération à très court terme, de la poudre aux yeux destinée à cacher une mauvaise gestion qui n'est, hélas ! que trop connue. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

M. André Lejeune. Et la vôtre ?

M. le président. La parole est à M. René Souchon.

M. René Souchon. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, lorsque, dans cet hémicycle, on invo-

que l'héritage, montent souvent des bancs de l'opposition les protestations d'une innocence totale quant aux responsabilités éventuelles dans les difficultés du moment.

M. André Lejeune. Très bien !

M. René Souchon. Pourtant cette responsabilité qui incombe à l'ancienne majorité est réelle, et si les entreprises du bâtiment et des travaux publics rencontrent des difficultés en raison de l'insuffisance du nombre de leurs chantiers, ce n'est pas le fait du Gouvernement de M. Mauroy.

M. Germain Gengenwin. Et les taux d'intérêt ?

M. René Souchon. Je veux en citer un exemple. Mon département, qui est enclavé, réclame de grands chantiers routiers pour que soient vaincues les difficultés du relief. De fait, ces dernières années, nombre d'entre eux ont été ouverts sur la voirie nationale.

Tout porte à croire qu'en 1982 le Gouvernement les a négligés puisque, pour la première fois depuis longtemps, aucun grand chantier n'a été entrepris. Mais se fier aux apparences et considérer que le Gouvernement actuel fait preuve de négligence serait une erreur.

La réalité est que nos donneurs de leçons sont de piètres gestionnaires, mais de bons démagogues qui, en période électorale, ne reculaient devant rien pour assurer la pérennité de leur pouvoir.

En effet, en 1981, le gouvernement de M. Barre annonçait pour son département l'affectation de 51,6 millions de francs d'autorisations de programme en faveur de la voirie nationale, au titre du plan Massif Central. Le montant de ces crédits n'a atteint, en définitive, que 23,5 millions de francs, soit déjà un écart de plus du simple au double entre les intentions proclamées, qui se sont révélées inspirées d'un souci purement électoral, et les réalisations.

M. Jean-Jacques Benetière. M. Barre voyait double ! (*Sourires sur les bancs des socialistes.*)

M. René Souchon. Mais ce n'est pas tout ; les crédits de paiement, eux non plus, n'ont pas suivi.

En 1982, avec 39 millions d'autorisations de programme et 29 millions de crédits de paiement, la quasi-totalité de ces crédits a été utilisée pour des opérations anciennes, si bien qu'il a été impossible d'ouvrir de nouveaux chantiers.

Bel exemple d'héritage d'une gestion approximative et qui est loin de permettre à ses responsables de se poser en donneurs de leçons !

M. André Lejeune. Très bien !

M. René Souchon. Cet exemple n'est pas unique. Il se reproduit dans de nombreux départements et il explique pour une bonne part les difficultés que rencontrent les entreprises de travaux publics et qui entraînent des répercussions sur l'emploi.

Le secteur du bâtiment et des travaux publics est, en effet, très sensible aux variations de crédits. Comme il est une des priorités du Plan intérimaire, il était nécessaire que le Gouvernement imagine des solutions pour lui donner un coup de fouet.

Cette nécessité a conduit à la création de ce fonds spécial de grands travaux dont je me félicite. Une telle initiative mérite d'être applaudie car elle témoigne d'une volonté profonde de dominer les mécanismes économiques et de venir à bout de ce fléau, le chômage.

S'il est un secteur qui réagit vite aux affectations de crédits, je le répète, c'est bien celui du bâtiment et des travaux publics. Le Gouvernement est donc assuré que les programmes de travaux qui seront lancés grâce à ce fonds se répercuteront immédiatement sur l'emploi.

Or la bataille pour l'emploi reste bien la bataille essentielle à gagner. Au fond, seule compte dans l'esprit de la population la possibilité de trouver des emplois. C'est sur son aptitude à obtenir des résultats significatifs dans ce domaine que le Gouvernement sera jugé.

Le peuple de France, messieurs les ministres, est capable de supporter beaucoup de sacrifices pour que sa jeunesse soit, demain, assurée de trouver du travail. A chaque fois que vous prendrez des initiatives pour diminuer le chômage, comme c'est le cas avec la création de ce fonds, il vous accordera sa confiance.

Toutefois, je m'interroge sur quelques points à propos desquels j'aimerais obtenir des éclaircissements.

La première de ces interrogations a trait au champ d'intervention du fonds. Aux termes du projet, l'établissement public limitera ses interventions au domaine des transports publics, de la circulation urbaine et de la maîtrise de l'énergie. J'en conclus que les travaux seront surtout lancés dans des zones urbaines.

Il est vrai qu'est important le retard accumulé, notamment dans la construction de rocades, d'échangeurs ou dans le domaine des transports collectifs. Mais il est une particularité qui me frappe toujours autant, c'est que si la France est l'un des pays européens où la densité de population est la plus faible — cent habitants au kilomètre carré — c'est aussi l'un de ceux où, par suite d'une tradition centralisatrice, la population urbaine est la plus compacte. L'immense majorité de notre territoire est donc constituée de zones rurales à faible densité de population.

Je rappelle ces données, car je me préoccupe de l'aménagement de notre territoire. Or le risque me paraît être que l'on affecte pour l'essentiel les crédits du fonds aux zones urbaines, au détriment des autres, moins peuplées, je le répète, mais plus vastes.

M. Emmanuel Hamel. Inquiétude justifiée.

M. René Souchon. Dans ces dernières, nombreuses sont les entreprises qui n'ont pas de travail, et beaucoup attendent avec anxiété un redémarrage.

M. Robert de Caumont. Exactement !

M. René Souchon. Le problème est d'autant plus grave que, dans ces régions sous-industrialisées, le bâtiment et les travaux publics, hypertrophiés représentent l'essentiel du secteur secondaire. De taille modeste, les entreprises en question se voient interdites les grands chantiers sur place ainsi que les longs déplacements.

C'est pourquoi le champ d'application du fonds me paraît trop limité. Sans l'élargir de manière excessive, ce qui conduirait, en effet, à un saupoudrage des crédits, il ne faut cependant pas perdre de vue la nécessité de l'aménagement du territoire, la nécessité de procurer du travail à un maximum d'entreprises moyennes du bâtiment et des travaux publics situées en dehors des grandes zones urbaines où semble devoir se concentrer l'essentiel des travaux, et la nécessité de maintenir l'emploi.

En effet tout chômeur nouveau qui habite hors d'une grande concentration de population est un migrant potentiel appelé naturellement par la grande zone urbaine, et il contribuera ainsi à accentuer les déséquilibres que nous connaissons.

C'est la raison pour laquelle je souhaite que le fonds spécial de grands travaux prenne bien en compte la préoccupation de l'aménagement du territoire et qu'il soit possible de financer des opérations routières comme des déviations de villages parfois urgentes et dont les dossiers techniques sont prêts. Si cette suggestion était retenue, ce fonds ne serait nullement détourné d'un de ses objectifs, les économies d'énergie. Une déviation non réalisée, pour reprendre cet exemple, peut entraîner, notamment en période estivale, des blocages dans la circulation, et donc une surconsommation de produits énergétiques.

Une autre de mes interrogations a trait à la taxe spécifique sur les produits pétroliers destinée au financement du fonds. Certes, cette taxe est l'aboutissement d'une démarche logique puisque, encore une fois, votre objectif est de diminuer la consommation d'énergie. Il est donc normal que les consommateurs financent des investissements en ce sens.

Encore convient-il que les grands travaux soient bien répartis sur l'ensemble du territoire — comme je le demande avec insistance — et que la taxe ne frappe pas le fuel domestique, ainsi que le propose la commission des finances. De grandes inégalités existent déjà à ce niveau, qu'il faudra bien prendre en compte. Beaucoup d'automobilistes ne sont pas obligés d'utiliser leur véhicule : il y a presque toujours un moyen de transport collectif de substitution. Mais il n'en est pas de même pour le chauffage, pour lequel la substitution d'une source de chaleur à une autre, en admettant qu'elle soit possible, représente un lourd investissement. De plus, il y a des régions où l'on ne chauffe que quelques mois, voire quelques semaines par an, et d'autres, dans lesquelles la période de chauffe est de neuf à dix mois. C'est le cas, notamment, dans toutes les zones rurales de montagne, qui comportent peu d'H. L. M. Si le principe de la taxe sur le fioul domestique est maintenue, les ruraux montagnards paieront individuellement pour que soient réalisées des économies d'énergie en zones urbaines...

M. le président. Je vous demande de conclure, monsieur Souchon.

M. René Souchon. Je conclus, monsieur le président.

... dans les zones, en somme, où ont « émigré » leurs parents, dont les conditions de vie en montagne semblaient trop difficiles.

En montagne, le carburant est plus cher qu'en plaine. Par exemple, le litre de fioul domestique était, le 15 mars 1982, vendu à Aurillac 9 centimes de plus qu'à Marseille. Or, à Marseille, la saison de chauffe est limitée; à Aurillac, elle est de huit mois, au moins.

Je pense, monsieur le ministre — je l'ai déjà souvent dit à cette tribune — qu'il faut, pour réussir une bonne politique d'aménagement du territoire, faire appel à la solidarité et organiser des transferts depuis les zones les plus riches vers les zones les plus pauvres, faute de quoi on continuerait à « désertifier » des régions entières.

M. Emmanuel Hamel et M. Robert de Caumont. Très bien !

M. René Souchon. Je sais que le Gouvernement est très attentif à ces problèmes et j'espère qu'il répondra favorablement à ces observations. Dans ce cas, c'est avec plaisir que j'approuverai la création de ce fonds spécial, qui contribuera, par les économies qu'il entraînera, à diminuer le déficit de notre balance commerciale et à lutter avec efficacité contre le chômage. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

M. Philippe Bassinet. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le projet de loi portant création du fonds spécial de grands travaux illustre parfaitement la deuxième phase de la politique économique du Gouvernement.

Il prend en compte l'exigence de rigueur en matière de financement et la nécessité de la relance de l'investissement par un programme de travaux qui soutiendra l'activité d'un secteur en crise, celui des travaux publics.

Dans une brochure abondamment distribuée ces jours-ci, la fédération nationale des travaux publics apprenait à ceux qui l'ignoraient encore que cette baisse d'activité a commencé en 1974 : baisse des heures travaillées, baisse des effectifs présents sur les chantiers, diminution du volume des travaux réalisés en France, etc.

Arrêtons là cette énumération. Poursuivre l'énoncé de tous les indices traduisant la baisse d'activité de tous ces secteurs depuis 1974 serait fastidieux.

Le rappel de la situation d'hier devrait rendre plus modestes ceux qui se veulent aujourd'hui des censeurs vigilants et qui ne sont, en fait, que les tenants d'une société d'inégalités et d'injustices, ceux qui se préoccupent, certes, des entreprises, mais qui ne se préoccupaient jamais des travailleurs.

Vous auriez été autrement convaincant, monsieur Méhaignerie, si votre sollicitude à l'égard des travailleurs n'était pas si récente. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. René Souchon et M. André Lejeune. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. Cette sollicitude est constante !

M. Philippe Bassinet. Mais oui, monsieur Hamel, on le sait bien : dans vos paroles, mais jamais dans les faits !

M. Pierre Méhaignerie. Ce sont les électeurs qui sont juges, pas vous !

M. Philippe Bassinet. Ils ont jugé !

M. Emmanuel Hamel. Et ils nous ont élus !

M. Philippe Bassinet. L'effet de relance sera incontestable. Un milliard de travaux, en moyenne, sera chaque mois engagé, et pendant un an et demi.

C'est donc un programme d'investissements considérable, au regard des crédits budgétaires qui ont été adoptés ces dernières années, en faveur d'actions comme les transports collectifs, les conditions de la circulation ou les économies d'énergie, c'est-à-dire dans des domaines qui touchent directement aux conditions de vie des Françaises et des Français.

Le mode de financement du fonds spécial de grands travaux, tel qu'il a été amendé par la commission des finances, est tout à fait approprié à ses objectifs.

Le prélèvement qui sera opéré à l'occasion de la consommation de carburant — c'est-à-dire supercarburant, essence, gazole, à l'exception du fuel — sera modique. De ce fait, l'effet d'arrêt de consommation d'autres biens sera quasiment nul.

La forte rentabilité, non seulement économique, mais sociale à moyen terme, des travaux qui seront engagés justifie pleinement le recours à l'emprunt.

Finalement, le financement prévu n'aura aucune conséquence négative sur la situation de nos finances publiques. L'effet de relance qu'induiront les 18 milliards de francs de travaux sera donc indiscutable et cela contribuera à la croissance de notre pays, même si, bien évidemment, cela ne saurait suffire.

Cet effet de relance sera d'autant plus appréciable que le bâtiment et les travaux publics, secteur essentiel pour notre économie, en profiteront. Faut-il rappeler en effet que ce secteur regroupe plus de 1 800 000 travailleurs actifs dont 1 500 000 salariés dans près de 300 000 entreprises, des plus modestes aux plus grands groupes, et que 200 000 emplois ont été perdus depuis sept ans ? Là encore, c'est une part de l'héritage !

Le secteur français des travaux publics est également un fournisseur net de devises. C'est même en Europe celui qui connaît le plus de succès sur les marchés extérieurs. Il s'agit d'un des secteurs d'activité parmi les moins concurrencés par ses homologues étrangers.

Il est donc heureux que nous assistions au soutien et au développement du bâtiment et des travaux publics. L'action engagée pour les dix-huit mois à venir connaîtra des effets positifs d'autant plus nets que les 18 milliards, dont l'investissement est annoncé, seront engagés régulièrement.

Je suis sûr, pour ma part, que le Gouvernement assurera, au-delà de l'action conjoncturelle, une planification de la dépense et des commandes publiques. Nous savons tous, ou nous devrions tous savoir, que la politique conjoncturelle indispensable doit être accompagnée de mesures structurelles planifiées et rigoureuses.

Dois-je rappeler ici que, depuis un an, le bâtiment et les travaux publics ont bénéficié de mesures appréciables contrairement à ce qui avait été fait avant le mois de mai 1981 ? Je pense en particulier à la relance de la construction de logements, à la relance des travaux publics routiers et de transports dans la loi de finances pour 1982, à la possibilité d'accès aux prêts participatifs pour les entreprises du bâtiment et des travaux publics. Aux mesures bénéfiques d'hier vont venir s'ajouter les conséquences heureuses du présent projet de loi.

L'amélioration des conditions de circulation, en particulier en zone urbaine, va enfin être prise en compte de manière significative. La construction de rocades et de déviations, par exemple, a pris un fort retard ces dernières années. Le Plan intermédiaire de deux ans, adopté par notre assemblée, avait souligné tant ce retard que la nécessité de donner une forte impulsion aux travaux de construction de rocades urbaines.

Depuis 1974 la capacité de financement global du budget routier avait été constamment réduite. Il ne représentait en 1981 que les deux tiers du montant disponible en 1979. L'enveloppe budgétaire consacrée aux travaux en milieu urbain avait été réduite en 1981 au tiers de celle de 1973. La loi de finances pour 1982 a mis un terme à cette situation. Elle a augmenté de plus de 18 p. 100 les crédits pour les travaux routiers urbains.

Grâce au fonds spécial pour les grands travaux, nous allons connaître une amélioration très sensible des équipements routiers et, en particulier, de ceux proches des agglomérations. Les transports en commun vont également être développés. L'importance qu'ils ont prise est reconnue par tous, la valeur de leurs prestations peut contribuer à aggraver ou à améliorer la qualité de la vie de millions de travailleurs. Notre choix est donc clair : il faut développer des transports en commun dignes de ce nom. Nous nous en donnons un peu plus les moyens par le présent projet de loi.

Les collectivités locales qui se sont engagées dans des programmes ambitieux et souhaitables de développement des transports collectifs vont enfin voir leurs efforts reconnus et soutenus. Ce problème est, donc, significativement pris en charge par l'Etat grâce à la création du fonds spécial pour les grands travaux.

Conformément aux conclusions du débat sur l'énergie de l'automne dernier, de nouveaux travaux pour économiser l'énergie vont être engagés, au-delà de ceux liés à l'amélioration

des transports en commun. Le fonds spécial pour les grands travaux sera l'un des instruments de cette action, en collaboration avec l'agence française pour la maîtrise de l'énergie.

Nous allons sortir d'une période où les économies d'énergie relevaient du gadget, pour entrer dans une phase où, dans la limite des moyens de financement, les équipements publics et les logements sociaux déjà anciens vont voir leurs systèmes thermiques et donc phoniques renouvelés. Cela n'est pas un pari ; c'est une ambition raisonnable et nécessaire pour un pays comme le nôtre.

En guise de conclusion, je dirai que le fonds spécial pour les grands travaux sera un bon instrument régulateur, souple et ambitieux. Le groupe socialiste, dont je suis l'interprète, votera bien évidemment le texte l'instituant, comme le recommande la commission des finances. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. le ministre de l'économie et des finances. Je remercie les différents intervenants et je vais m'efforcer de répondre à leurs questions.

Premièrement, je souligne, à propos du gel budgétaire de certains crédits d'équipements, que l'idée d'un mécanisme de régulation conjoncturelle n'est pas nouvelle ; elle est même nécessaire pour essayer d'adapter les dépenses budgétaires tant aux besoins de l'économie qu'aux possibilités de financement en fonction de la conjoncture. En ce qui concerne plus précisément les routes, qui sont visées par le présent projet de loi, je dois faire remarquer que les crédits de paiement ont été débloqués en quasi-totalité. Cela tient au fait — relevé par M. Souchon — que, aux autorisations de programme engagées il y a deux ou trois ans, ne correspondaient pas des crédits de paiement suffisants. C'est la raison pour laquelle ce déblocage de crédits de paiement n'a pas servi à financer des travaux nouveaux, mais tout simplement à compléter le financement d'opérations engagées il y a deux ou trois ans.

Il reste, il est vrai, en réserve, des autorisations de programme au budget de 1982. Le Parlement sera informé, en temps utile, de la destination qui leur sera donnée en fonction du budget de 1983 et de la programmation des crédits de paiement.

Deuxièmement, en matière d'économies d'énergie, une recommandation de la Communauté européenne invitait tous les Etats membres à pratiquer la vérité des coûts pour stimuler la recherche des économies d'énergie. Il était donc assez logique que, pour financer ces travaux d'économies d'énergie ou une meilleure utilisation du réseau routier et, par conséquent, pour éviter encombrements et dépenses d'énergie inutile, nous ayons recours à une taxe sur l'énergie.

Troisièmement, je peux rassurer M. Méhaignerie : le fonds est un simple instrument financier qui sera géré par la Caisse des dépôts et consignations, sans création d'un seul emploi. Quant à la mise en œuvre de ces fonds, elle se fera selon des procédures décentralisées pour ce qui est des opérations d'équipement routier — rocades et contournements — c'est-à-dire que, dans le cadre de ces procédures, les établissements publics régionaux et les départements seront consultés.

Quant aux opérations d'économies d'énergie, les fonds seront purement et simplement transférés à l'agence pour la maîtrise de l'énergie qui a été créée à cet effet.

Quatrièmement, M. Souchon a posé une question relative aux rocades et contournements. Je laisserai au ministre d'Etat chargé des transports le soin de répondre.

Cinquièmement, M. Souchon a traité de l'industrie du bâtiment et des travaux publics en zone rurale. Or celle-ci sera particulièrement intéressée par les travaux d'économies d'énergie grâce aux actions de l'agence pour la maîtrise de l'énergie et à la subvention fiscale qui a été prévue à cet effet.

D'ailleurs, il ressort du dernier bilan de l'industrie du bâtiment et des travaux publics que les toutes petites entreprises artisanales ne sont pas les plus touchées car elles ont encore un carnet de travail relativement bien garni, même si cela

varie selon les régions. En revanche, les entreprises moyennes nous inquiètent bien davantage et c'est pourquoi elles constituent l'une des cibles visées par notre dispositif d'ensemble.

Sixièmement, Mme Horvath nous a demandé si l'on n'aurait pas pu avoir recours à une contribution de l'industrie pétrolière. Ainsi que vous le savez, madame, la fiscalité des entreprises pétrolières a déjà fait l'objet d'un large débat l'an dernier. Le Gouvernement s'est effectivement demandé s'il n'allait pas vous proposer de modifier, dans un sens restrictif, la provision pour fluctuation des cours. Il y a renoncé pour ne pas mettre davantage les raffineurs en difficulté alors que les pertes sont actuellement importantes pour deux raisons : d'une part, la capacité réelle de notre industrie de raffinage est de 145 000 tonnes alors que nous n'en utilisons que 95 000 ; d'autre part, cette capacité est inadaptée puisqu'il y a eu diminution de la part du fuel lourd et augmentation des coupes légères.

D'ailleurs, si le ministre chargé de l'énergie vous a présenté une nouvelle formule pétrolière, c'est précisément pour combler ces pertes de l'industrie du raffinage sans laquelle il ne sera pas possible de moderniser l'appareil de production ni de maintenir l'emploi.

En revanche, d'autres éléments de la fiscalité pétrolière ont été alourdis ces temps derniers. Tel est le cas du taux de la redevance des mines et de la provision pour reconstitution des gisements, qui avait d'ailleurs été réduite quelques mois plus tôt. De même, les crédits d'impôt dont bénéficient les entreprises pétrolières ont également été réduits en 1981. Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement a écarté et continue à écarter tout recours à une fiscalité sur l'industrie pétrolière.

Septièmement, il ressort du rapport de votre commission et des interventions tant du rapporteur que de différents orateurs qu'un problème se pose à propos de l'assiette sur le fioul domestique. Celle qui existe actuellement me semble logique dans le cadre d'une politique d'économie d'énergie. Mais il est vrai que la hausse du prix du fioul domestique, déjà affecté par les mouvements du dollar, pèse beaucoup plus sur les foyers les moins fortunés et présente des inconvénients tenant — ainsi que l'a indiqué M. Souchon — à la différence de charges selon les régions et selon leur climat. C'est pourquoi le Gouvernement est prêt à s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée sur ce point.

M. Robert de Caumont. Très bien !

M. le ministre de l'économie et des finances. Je vous signale simplement que, par rapport aux taux qui figurent dans l'amendement n° 1, nos calculs nous portent à 1,4 centime par litre à partir du 1^{er} novembre 1982, au lieu de 1,3 centime, et à 2,7 centimes par litre à partir de janvier 1983, au lieu de 2,6 centimes.

Mais je confirme que nous nous en remettons à la sagesse de l'Assemblée.

M. Christian Goux, président de la commission des finances. Très bien !

M. le ministre de l'économie et des finances. Enfin, dernière question : où est le danger évoqué par M. Méhaignerie ?

Rappelez-vous, mesdames, messieurs, le mécanisme mis en place pour le financement des autoroutes privées. On a fait appel à l'épargne pour des projets de longue durée et le remboursement de ces emprunts devait être assuré par la rentabilité des autoroutes à péage. Or, aujourd'hui, le Gouvernement se trouve aux prises avec le déficit de ces autoroutes. Allions-nous vous proposer, nous aussi, un mécanisme qui tire des traites sur l'avenir ? Non. Nous avons voulu vous proposer un mécanisme équilibré : d'un côté, le recours à l'emprunt, puisque la charge doit s'étaler sur plusieurs années et même sur plusieurs générations, et, de l'autre côté, au lieu d'une recette hypothétique, nous inscrivons dès maintenant, quel qu'en soit l'inconvénient politique, la ressource correspondante dans le budget. Cette ressource sera tirée directement d'une taxe sur l'énergie de manière à bien montrer le lien qui existe entre les deux opérations. Je crois que la comparaison des deux systèmes est suffisante pour plaider en faveur de notre solution qui a le mérite de la rigueur et du sérieux. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Je répondrai rapidement sur le problème de la destination de ce fonds, en particulier en ce qui concerne les travaux urbains, en présentant quatre observations.

En premier lieu — les statistiques dont je dispose le montrent — la politique qui a été menée précédemment dans ce domaine a tendu plutôt à faire porter l'effort sur les réalisations routières en rase campagne. La différence avec les actions engagées en matière d'aménagements péri-urbains et urbains était même assez sensible. Je ne prétends pas pour autant que ce qui a été fait en rase campagne est suffisant et qu'il n'y a plus de besoins à satisfaire dans ce secteur. Je souligne simplement qu'il a bénéficié d'une priorité certaine.

Un retard important existe donc en zone urbaine et il suffit, pour s'en convaincre, de se déplacer à travers le pays et d'entendre les élus rappeler les besoins de leurs cités dans ce domaine. Il est donc nécessaire de consentir un effort en la matière.

En deuxième lieu, il ne faut pas avoir une définition trop étroite des termes employés. En effet, lorsque nous parlons de rocades ou de contournements qui touchent à la circulation urbaine, il ne faut pas perdre de vue que la circulation générale à la périphérie des agglomérations concerne non seulement les habitants des villes en cause, mais également les grands courants de circulation, c'est-à-dire de très nombreux Français et Français, quel que soit le lieu de leur résidence.

Il s'agit d'ailleurs de secteurs dans lesquels se posent des problèmes graves de bruit, de pollution, d'accidents — ce qui touche par conséquent à la sécurité routière —, voire d'économies d'énergie en raison des embouteillages. L'amélioration souhaitable répond donc à des nécessités qui ne concernent pas seulement ceux qui résident dans les agglomérations.

En troisième lieu, je tiens à souligner que si nous parlons d'agglomérations urbaines, il est évident que nous ne limiterons pas les discussions et les propositions aux plus grandes d'entre elles. Nous nous intéressons à toutes les villes petites et moyennes qui sont nombreuses dans notre pays, en tenant compte de la spécificité des régions. Il conviendra en effet que l'effort que nous allons engager réponde, de manière équilibrée, aux besoins qui existent dans les différentes régions du pays. Il est indéniable que, dans certaines régions, l'appréciation de ce que constitue une agglomération n'est pas la même que dans la région parisienne ou dans la région lyonnaise. Nous n'utiliserons donc pas des critères trop restrictifs et adaptés uniquement aux plus grandes agglomérations du pays.

En quatrième lieu, enfin, je tiens à justifier cette priorité en soulignant que les réalisations projetées sont intéressantes du point de vue des effets attendus sur l'emploi et sur l'activité économique. Elles permettront d'obtenir, pour l'engagement de l'Etat, le plus fort coefficient multiplicateur. En effet, dans la mesure où il s'agira de programmes cofinancés, il y aura nécessairement participation des collectivités locales aux différents niveaux. Par conséquent, les sommes engagées par l'Etat seront finalement plus que doublées en raison de l'intervention des collectivités territoriales intéressées, ce qui aura des effets tout à fait bénéfiques.

Cette précision confirme une réponse apportée par M. Delors à M. Méhaignerie : il n'y aura pas de secret, pas de décision venue d'en haut. Nous nous engagerons dans des procédures normales et les collectivités locales seront informées et consultées sur les choix qui seront effectués. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. Nous abordons l'examen des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Il est créé, sous le nom de fonds spécial de grands travaux, un établissement public national doté de l'autonomie financière et placé sous l'autorité du ministre de l'économie et des finances.

« Cet établissement a pour mission de réaliser ou de contribuer à financer tous travaux d'équipement dans les domaines des transports publics, de la circulation urbaine et de la maîtrise de l'énergie. »

La parole est à M. René Souchon, inscrit sur l'article.

M. René Souchon. Je renonce à la parole M. le président.

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

M. Pierre Méhaignerie. Le groupe Union pour la démocratie française avait déposé un amendement qui n'a pas été jugé recevable par M. le président de la commission des finances. Il tendait à substituer à ce que nous appelons une nouvelle recentralisation, c'est-à-dire à ce fonds spécial de grands travaux, établissement public, un compte spécial du Trésor, comme cela a été fait précédemment. Cette dernière formule présenterait en effet un plus grand mérite démocratique car elle permettrait de doter les régions et les départements de moyens leurs permettant de financer tous travaux voulus par le Gouvernement.

Alors pourquoi la procédure du compte spécial du Trésor n'a-t-elle pas été retenue ? Comment les collectivités seront-elles informées ? Enfin, qu'advient-il de tous les autres crédits d'investissement déjà bloqués au sein du budget ? En effet, si je comprends parfaitement M. Delors lorsqu'il parle de régulation budgétaire, — elle a déjà été utilisée, en effet, dans le passé — il y a cependant une très grande différence entre une régulation budgétaire normale et la situation que nous connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire un gel de crédits publics sur lequel nous n'avons encore aucune précision.

J'espère recevoir une réponse à ces trois questions et je regrette que nous nous orientions, quoi qu'en dise le Gouvernement, vers une opération de recentralisation, car c'est bien de cela qu'il s'agit avec ce nouvel établissement public.

M. le président. La parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Monsieur le ministre, s'il est tout à fait normal de financer par une taxe sur les produits pétroliers des investissements ayant pour effet direct ou indirect d'économiser l'énergie, encore faut-il que cet effort supplémentaire atteigne le rendement le plus élevé possible.

C'est incontestablement le cas des équipements pour la maîtrise de l'énergie et pour les transports urbains. C'est parfois plus discutable, cas par cas, en ce qui concerne les investissements routiers urbains ou péri-urbains dans la mesure où ceux-ci concurrencent directement les transports urbains.

On peut donc craindre, localement, qu'un fonds de grands travaux qui ne permet pas d'abonder les investissements ferroviaires ne conduise à un certain déséquilibre entre modes de transport et n'engendre pas autant d'économies d'énergie qu'il serait désirable.

La question se pose en particulier pour certains travaux autoroutiers reliant des pôles urbains d'une même conurbation, alors que l'amélioration du réseau ferroviaire et l'acquisition de matériels modernes de grande capacité constituent une alternative plus sûre, moins coûteuse et plus économe d'énergie.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de bien vouloir nous dire si de telles préoccupations pourront être prises en compte dans les textes d'application et dans la gestion du fonds spécial et si certains travaux ferroviaires de la S. N. C. F. ne pourront pas être retenus dans cette mesure.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. le ministre de l'économie et des finances. Monsieur de Caumont, j'ai exposé en présentant ce texte que ce dispositif était directement opérationnel et qu'il concernait des projets précis, auxquels il ne manquait que le financement, portant sur des rocades, sur des voies de contournement, c'est-à-dire des axes de transit. Mais il n'est pas question d'étendre l'utilisation de ce fonds, qui n'est pas un substitut ou un complément du budget, à des financements de la S. N. C. F. ou d'autres travaux.

Si le Gouvernement s'est résolu à cette méthode, c'est parce qu'il disposait, d'un côté, d'une épargne mobilisable et, d'un autre côté, de projets qui correspondaient à la situation actuelle du bâtiment et des travaux publics.

Il s'agit non pas des travaux réellement effectués mais du carnet de commande dans lequel pourront figurer, d'une manière rapide et effective, les grands projets auxquels j'ai fait allusion.

Quant aux programmes propres de la S. N. C. F., c'est une autre question et nous aurions commis une confusion des genres si nous avions, par ce fonds, créé un budget complémentaire. Tel n'est pas le cas.

Nous avons présente à l'esprit la situation concrète du bâtiment et des travaux publics, celle des secteurs qui enregistrent des progrès, comme le logement aidé, ou des secteurs qui

souffriront d'un manque de commandes — je pense notamment à tous les travaux d'infrastructure, d'équipement aux travaux pour les économies d'énergie, qui, quant à eux, représentent un formidable gisement. Il fallait mobiliser des ressources saines, par l'épargne, et trouver le moyen de rembourser les emprunts et en donner tout de suite la garantie. C'est l'objet de cette taxe.

Telle est, à mon sens, la finalité limitée de l'opération.

Nous n'avons pas eu recours à la création d'un compte spécial du Trésor, car il ne s'agit pas d'opérations qui se répèteront pendant des années. D'ailleurs, l'Assemblée nationale et le Sénat nous ont demandé, à plusieurs reprises, de supprimer un grand nombre de comptes spéciaux du Trésor qui, au surplus, à ma connaissance, ne peuvent pas emprunter eux-mêmes.

Voilà pourquoi nous avons créé cet établissement public.

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Il est institué, à compter du 1^{er} novembre 1982, une taxe spécifique sur les produits pétroliers, dont le montant est versé au fonds spécial de grands travaux.

« Cette taxe est perçue sur certains produits figurant au tableau B de l'article 265-1 du code des douanes dans les conditions qui suivent :

PRODUIT	INOICE	TAUX EN CENTIME par litre.	
		A compter du 1 ^{er} novembre 1982.	A compter de janvier 1983 (*).
Supercarburant	1 et 10	1	2
Essences	1,5 et 11	1	2
Gazole	19 et 24	1	2
Flou domestique	18 et 23	0,5	1

(*) A une date fixée conformément à l'article 25-III de la loi de finances pour 1982.

« Elle est assise, liquidée et recouvrée suivant les mêmes règles ainsi que sous les mêmes garanties et les mêmes sanctions que la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. »

MM. Hamel, Méhaignerie, Alphanéry et Gilbert Gantier ont présenté un amendement n° 8 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 2. »

La parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Cet amendement concrétise, en quelque sorte, les observations présentées par M. Méhaignerie.

Que nous soyons d'accord sur la nécessité de relancer l'activité, notamment dans le domaine des grands travaux publics, de la construction de logements, c'est bien évident. Mais, comme l'a souligné M. Méhaignerie dans la discussion générale, vous en aviez déjà le moyen, monsieur le ministre, ne serait-ce qu'en débloquent les crédits bloqués qui sont une des raisons de la chute d'activité de nombreuses entreprises des secteurs concernés. Nous n'avons d'ailleurs pas encore reçu les informations que nous attendions sur les dates du déblocage.

M. André Lejeune. Vous êtes sourd !

M. Emmanuel Hamel. En outre, vous persévérez dans cette attitude consistant à augmenter les coûts alors que, par l'augmentation des charges, vous aggravez une situation de plus en plus difficile.

Notre argumentation n'est d'ailleurs pas sans valeur. Je n'en veux pour preuve que le fait que vous ayez reconnu le bien-fondé de nombreux arguments de M. Souchon, qui demandait,

au nom du groupe socialiste, que le fuel ne soit pas frappé par l'augmentation de la taxe. Ce faisant, vous convenez que l'augmentation de la taxe présente des inconvénients. Or vous choisissez le soir où le prix du « super » va passer à 4,46 francs, où l'augmentation du gazole va également peser sur les entreprises pour annoncer une nouvelle augmentation des prix de revient des entreprises au cours des prochains mois.

Une entreprise comme Renault-Véhicules industriels, par exemple, dont l'activité est un des facteurs importants de l'emploi dans l'agglomération lyonnaise, craint de devoir, dans les prochaines semaines, financer des stocks qui augmentent. En effet, compte tenu du poids de leurs charges, de leurs inquiétudes quant à l'avenir de leur profession, les transporteurs achètent pratiquement plus de camions.

Vous auriez pu financer votre politique de grands travaux, destinée à relancer l'emploi, autrement que par une augmentation des charges. Or une telle attitude entraînera, dans d'autres secteurs, une diminution de l'activité et une chute de l'emploi.

Nous pensons donc que s'il est nécessaire de relancer l'activité, notamment par une politique de grands travaux, il y a d'autres moyens d'y parvenir que par l'augmentation des charges ou de la fiscalité pétrolière ; vous pouvez débloquent les crédits que vous avez bloqués ; vous pouvez définir une politique, plus sérieuse, de meilleure gestion des deniers publics.

La Cour des comptes a publié voilà quelques jours son rapport ; faites-en votre sujet de méditation et vous verrez qu'il y a d'autres moyens que d'augmenter encore les charges pour favoriser la relance, notamment dans les secteurs où nous souhaitons comme vous que le chômage régresse et que le plein emploi reprenne.

M. André Lejeune. Vous confondez ! Le rapport de la Cour des comptes porte sur votre politique !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Douyère, rapporteur. Cet amendement de suppression de l'article 2 n'a pas été examiné par la commission. Mais comme elle a accepté l'article 2, à titre personnel, j'invite l'Assemblée à le repousser.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'économie et des finances. Je ne peux pas, bien entendu, accepter cet amendement.

J'ai indiqué dans mon exposé introductif les multiples causes de la situation où se trouvent le bâtiment et les travaux publics depuis des années. Le simple dégel d'un montant limité d'autorisations de programmes ne saurait y remédier.

Je confirme que la ressource que nous dégageons correspond à des projets déjà prêts...

M. Pierre Méhaignerie. Ce n'est pas vrai !

M. le ministre de l'économie et des finances. ... et à la conjoncture de l'industrie du bâtiment et des travaux publics.

Ce projet a donc une cible concrète et il fallait trouver un gage.

M. Pierre Méhaignerie et M. Emmanuel Hamel. Le gage, c'est le déblocage !

M. le ministre de l'économie et des finances. Ce gage ne pouvait être trouvé que dans une ressource ayant un lien avec les finalités recherchées par ces travaux.

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

M. Philippe Bassinet. Monsieur Hamel, à trop vouloir prouver, on ne prouve plus rien. Faut-il vous rappeler que le rapport de la Cour des comptes, auquel vous faisiez allusion, c'est votre gestion qu'il sanctionne puisqu'il porte sur l'année 1980 ?

M. Emmanuel Hamel. Il y a toujours un effort à faire pour la compression des dépenses ! Faites-le !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1 et 2, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1 présenté par M. Douyère, rapporteur, et les commissaires membres du groupe socialiste et du groupe communiste est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le tableau figurant dans l'article 2 :

PRODUIT	INDICE	TAUX EN CENTIME par litre.	
		A compter du 1 ^{er} novembre 1982.	A compter de janvier 1983 (*).
Supercarburant	1 et 10	1,3	2,6
Essences	1,5 et 11	1,3	2,6
Gazole	19 et 24	1,3	2,6

(*) A une date fixée conformément à l'article 25-III de la loi de finances pour 1982.

L'amendement n° 2 présenté par M. Paul Chomat, Mme Horvath et les membres du groupe communiste est ainsi rédigé :

« I. — Dans le tableau figurant dans l'article 2, supprimer la ligne : « Fioul domestique... 18 et 23... 0,5... 1 ».

« II. — Compléter cet article par les nouvelles dispositions suivantes :

« Il est institué à compter du 1^{er} novembre 1982 au profit du fonds spécial de grands travaux une taxe sur les entreprises dont l'objet principal est de faire subir en France la première transformation au pétrole brut.

« Le taux de cette taxe perçue sur les exercices clos postérieurement au 1^{er} janvier 1982 sera fixé de manière telle que son produit sera égal au supplément d'impôt sur les sociétés que paieraient ces entreprises si le montant de la provision pour fluctuations des cours n'excédait pas 50 p. 100 de la limite maximale de la provision calculée conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 1.

M. Raymond Douyère, rapporteur. La commission en adoptant cet amendement qui supprime la taxe spécifique sur le fuel domestique et qui majore le taux applicable aux autres carburants a voulu répondre à un double souci : ne pas augmenter les charges de chauffage qui pèsent lourdement sur toutes les familles, et notamment les plus défavorisées d'entre elles, sans diminuer la ressource totale affectée au fonds spécial de grands travaux. C'est pourquoi la commission a proposé de porter les taux de la taxe spécifique à 1,3 pour 1982 et à 2,6 pour 1983. Toutefois, le Gouvernement ayant fait connaître que le maintien du produit attendu de la taxe au niveau prévu par le projet initial — je pense, monsieur le ministre, que vous confirmez les chiffres que vous nous avez donnés — nécessiterait de porter ces taux respectivement à 1,4 et 2,7, la commission m'a autorisé à rectifier en séance l'amendement n° 1 en portant les taux de la taxe sur le supercarburant, les essences et le gazole à 1,4 à partir du 1^{er} novembre 1982 et à 2,7 à compter de janvier 1983.

M. le président. La parole est à M. Paul Chomat, pour défendre l'amendement n° 2.

M. Paul Chomat. Je voudrais tout d'abord dire que la décision de la commission d'exclure le fuel domestique de l'assiette de la taxe spécifique qui est instituée recueille notre accord dans la mesure où elle résulte d'une proposition de mon collègue Mercieca.

Certes, nous comprenons la logique qui existe — vous l'avez vous-même soulignée, monsieur le ministre de l'économie et des finances — entre les économies d'énergie et cette taxe sur le fuel domestique. Mais nous sommes favorables à l'exclusion du fuel domestique parce que si les travaux d'économies d'énergie réalisés dans des cités H. L. M. se traduisent par une réduction des charges, ils entraînent aussi une très forte augmentation des loyers. Il nous semble que cette exclusion permettra d'atténuer un tel effet.

Nous nous félicitons donc, monsieur le ministre, que vous vous en soyez remis à la sagesse de l'Assemblée nationale sur cette question.

M. Hamel a évoqué les soucis industriels, notamment de l'usine Renault-Véhicules industriels. Or il sait bien que le mal dont souffre cette usine tient au peu d'intérêt que les gouvernements précédents ont accordé à l'existence dans notre pays d'une industrie française du poids lourd.

M. Emmanuel Hamel. C'est plutôt que les entreprises n'ont plus les moyens d'acheter des camions !

M. Paul Chomat. De même, monsieur le ministre, puisque de grands travaux d'économie d'énergie vont être lancés, sans doute conviendrait-il que le Gouvernement veuille particulièrement à ce que l'on n'augmente pas les importations d'isolants et qu'il incite les entreprises du secteur public à utiliser davantage les produits français.

Notre amendement, qui a été repoussé par la commission, visait à demander un effort de solidarité non pas seulement aux usagers mais aussi aux sociétés pétrolières.

En ce domaine, notre groupe persévère, même s'il n'est pas entendu. Nous exprimons l'espoir de l'être un jour et que soit décidée une augmentation justifiée de la contribution des sociétés pétrolières. Certes, une réforme de la fiscalité des sociétés pétrolières a été annoncée par le Gouvernement. Vous avez d'ailleurs, monsieur le ministre, rappelé les quelques pas effectués en ce sens. Cependant, ils ne nous paraissent pas à la mesure des superprofits évidents de ces sociétés et notamment des filiales des compagnies étrangères.

C'est pourquoi, nous avons tenu à présenter notre amendement même si nous sommes prêts à le retirer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Douyère, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement n° 2, mais elle avait repoussé un amendement qui avait la même inspiration.

Les différentes explications que nous a données M. le ministre de l'économie et des finances vont dans le sens de l'amendement proposé par la commission des finances, lequel répond à l'inspiration de l'amendement de M. Chomat qui s'apprête d'ailleurs à le retirer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'économie et des finances. Je remercie M. Chomat de bien vouloir retirer son amendement.

S'agissant de l'amendement n° 1, présenté par M. Douyère au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, le Gouvernement, comme je l'ai indiqué, s'en remet à la sagesse de l'Assemblée et remercie la commission de sa contribution.

M. le président. Monsieur Chomat, si je comprends bien, vous retirez l'amendement n° 2. D'ailleurs si l'amendement n° 1 est adopté, le paragraphe 1 de votre amendement sera satisfait.

M. Paul Chomat. Nous ne sommes pas maximalistes ! Quoi qu'il en soit, nous retirons l'amendement n° 2.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1, compte tenu de la rectification présentée par la commission, les taux étant portés à 1,4 à compter du 1^{er} novembre 1982 et à 2,7 à compter du 1^{er} janvier 1983.

(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 1 rectifié.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Le fonds est habilité, avec l'autorisation du ministre de l'économie et des finances, à contracter des emprunts dans la limite de ses capacités de remboursement, constituées par les produits attendus de la taxe instituée à l'article précédent.

« Ces emprunts peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — Lorsque le fonds apporte sa contribution financière à des travaux d'équipement, il le fait en allouant des subventions à des organismes publics ou à l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie.

« Le fonds est subrogé à l'Etat pour recevoir les concours des collectivités publiques pour les opérations qu'il réalise.

« Les ouvrages destinés à s'intégrer à la voirie nationale sont, dès leur achèvement, remis à l'Etat à titre gratuit. »

M. Méhaignerie et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 5 ainsi libellé :

« Après le mot : « subventions », rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 4 : « à des organismes appartenant au secteur public ».

La parole est à M. Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Plusieurs intervenants se sont interrogés à propos de la restriction de l'utilisation de ce fonds même si M. Fiterman a un peu élargi la vocation de la voirie urbaine.

Nous estimons — et nous avons déposé des amendements qui n'ont pas été acceptés — que l'utilisation de ce fonds pouvait être élargie, compte tenu du gel d'autres crédits publics. C'était le seul moyen de compenser ces crédits puisque nous n'avons toujours pas de réponse au sujet de leur déblocage.

L'amendement n° 5 tend à ne pas donner à l'article 4 un effet limitatif en visant tous les organismes du secteur public. Mais, compte tenu de l'orientation du débat, je le retire.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. le ministre de l'économie et des finances. Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur ce point, je précise à M. Méhaignerie que l'expression « organismes publics » est apparue au Conseil d'Etat plus large que la formule « organismes appartenant au secteur public » et qu'elle couvre notamment les collectivités locales. Voilà pourquoi nous l'avons retenue.

M. le président. L'amendement n° 5 est retiré.

M. Méhaignerie et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 6 ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'article 4. »

La parole est à M. Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Puisque cet amendement n'a pas été accepté par le président de la commission des finances, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 6 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5.

M. le président. « Art. 5. — Le fonds est administré par un conseil d'administration dont le président est nommé par décret. »

M. Méhaignerie et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement n° 7 ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 5. »

La parole est à M. Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 7 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. de Caumont.

M. Robert de Caumont. Messieurs les ministres, mes chers collègues, la situation critique du secteur des bâtiments et des travaux publics, engendrée par la politique de restriction budgétaire et de freinage du logement social poursuivie par nos prédécesseurs pendant plusieurs années, imposait une relance vigoureuse.

La formule choisie par le Gouvernement a le mérite de la souplesse, de la rapidité, de la légitimité puisqu'il s'agit d'utiliser directement une taxe sur les produits pétroliers pour financer une politique qui vise directement ou indirectement à économiser l'énergie.

Le débat qui vient d'avoir lieu nous a fourni de nombreuses satisfactions. Ainsi, à la suite de l'intervention de notre collègue René Souchon, vous avez bien voulu, monsieur le ministre de l'économie et des finances, nous assurer que les bâtiments situés en zone rurale pourraient bénéficier des financements en faveur des économies d'énergie, que les réalisations routières profiteraient non seulement aux grandes agglomérations urbaines mais aussi à d'autres, et qu'il serait tenu le plus grand compte de la spécificité des besoins des régions dans ce domaine.

Vous avez en outre accepté que l'Assemblée supprime la taxe sur le fuel domestique, suppression dont les effets seront reportés sur d'autres usages. Il s'agissait en effet d'exonérer d'abord ceux de nos concitoyens qui subissent les plus fortes charges et qui sont les moins riches et, ensuite, les zones qui souffrent le plus de handicaps.

Dans ces conditions, nous avons toutes les raisons de voter ce texte que nous approuvons totalement.

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

M. Pierre Méhaignerie. Nous sommes en présence d'une opération purement politique, et je serais même tenté de dire, après avoir constaté qu'on n'a pas répondu à mes demandes d'explication, qu'on jette de la poudre aux yeux des Français.

On veut faire croire à la relance, mais il n'y en aura pas. On refuse de mettre fin au gel des 15 milliards de francs d'investissements publics de l'Etat. Pourquoi, dans ces conditions, M. Delors a-t-il déclaré : « Le déblocage n'est pas à la dimension de ce problème » ? Je n'y comprends plus rien.

D'un côté, l'Etat bloque 15 milliards de francs d'investissements, de l'autre, il opère une ponction sur les consommateurs de 4 à 7 milliards de francs qui a simplement pour but de dissimuler l'accroissement du déficit budgétaire et la laxisme dans la gestion des crédits de fonctionnement.

Voilà pourquoi l'opposition tout entière votera contre le projet.

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 13 juillet 1982, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion des conclusions du rapport n° 1021 de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur la proposition de loi n° 1002 de M. Dominique Taddei et plusieurs de ses collègues portant réforme des caisses d'épargne et de prévoyance (M. Dominique Taddei, rapporteur) ;

Eventuellement, discussion en troisième et dernière lecture du projet de loi sur les prix et les revenus.

A seize heures, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre des travaux ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures trente.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des deux séances du lundi 12 juillet 1982.

1^{re} séance : page 4407 ; 2^e séance : page 4429.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 36, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 18.
Codes.	Titres.	France.	France.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
08	Compte rendu	84	320	Téléphone } Renseignements : 878-62-31 Administration : 878-61-39
23	Questions	84	320	
Documents :				
07	Série ordinaire	448	852	TOLEX } 801176 F DIRJO-PARIS
27	Série budgétaire	156	304	
Sénat :				
08	Débats	192	348	Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
09	Documents	468	828	

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 2 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)