



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

(72^e SÉANCE)

COMpte RENDU INTÉGRAL

Luratech

1^{re} séance du mercredi 14 novembre 1990

www.luratech.com

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

1. Loi de finances pour 1991 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5249).

COMMERCE EXTÉRIEUR

M. Edmond Hervé, rapporteur spécial de la commission des finances.

Mme Louise Moreau, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Charles Ehrmann,
Alain Le Vern,
Olivier Dassault,
Jean-Jacques Jegou.

M. Jean-Marie Rausch, ministre du commerce extérieur.

Réponses de M. le ministre aux questions de : MM. Michel Destot, Dominique Gambier, Louis Mexandeau.

Les crédits concernant le commerce extérieur inscrits à la ligne « Economie, finances et budget - I. - Charges communes » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits des charges communes.

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

Aviation civile et météorologie

Budget annexe de la navigation aérienne

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Roger Léron, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Gilbert Gantier,
Robert Montdargent,
Jacques Roger-Machart.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

2. Ordre du jour (p. 5269).

LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1991 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635).

COMMERCE EXTÉRIEUR

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère du commerce extérieur.

La parole est à M. Edmond Hervé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Edmond Hervé, rapporteur spécial. Monsieur le ministre du commerce extérieur, vous avez choisi de placer votre politique sous le double signe de la continuité et de l'adaptation.

Sous le signe de la continuité : le 11 janvier 1989, le Gouvernement adoptait, sur votre proposition, un plan de développement des exportations, et le présent budget, comme le précédent, est à son service.

Sous le signe de l'adaptation : notre commerce extérieur est très sensible aux effets de la conjoncture mondiale. Vos choix budgétaires en tiennent compte.

Rapporteur pour le compte de la commission des finances, j'examinerai les principales caractéristiques de votre budget. Je parlerai successivement des crédits de l'expansion économique et de ceux du soutien au commerce.

Les crédits de l'expansion économique connaissent une augmentation très significative. En bénéficient principalement les directions régionales du commerce extérieur et les services et actions à l'étranger.

Tout comme l'an dernier, vous accentuez la mobilisation des principaux acteurs. Elle se poursuit dans le droit fil de la charte nationale de l'exportation que vous avez adoptée le 14 mars 1989.

Ainsi, dix-sept conventions régionales ont été signées. Ces conventions rassemblent tous les partenaires directement impliqués, organisent l'association en travaux de tous les organismes dont l'apport peut se révéler utile. Des conventions tests ont également été conclues avec trois pays : l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni. Les actions de formation au commerce extérieur se sont développées, et j'en citerai pour preuve la création de centres binationaux de formation - centre franco-allemand, centre franco-italien et centre franco-britannique. Nous souhaitons que vos projets de création d'un centre franco-espagnol et d'un centre franco-japonais se réalisent rapidement.

Deux mots sur la procédure des volontaires du service national en entreprise : la procédure est excellente pour la formation. Elle se développe et permet à de jeunes Français d'acquiescer sur le terrain, pendant quatorze mois, une expérience professionnelle à l'étranger. Leur nombre est passé de 711 en 1986 à 2 200 en 1990.

Mais vous savez bien qu'il n'y a pas aujourd'hui de concordance entre les offres et les demandes, pour des raisons qui tiennent bien souvent à la législation des pays étrangers concernés.

Relevons toutefois une faiblesse dans cette mobilisation, qui - je vous rassure tout de suite, monsieur le ministre - ne dépend ni de vous ni de notre Gouvernement, car c'est une question culturelle : il s'agit de notre part d'expatriés par rapport à notre population. Cette part est l'une des plus faibles du monde, puisque elle est de 2,5 p. 100, contre 12 p. 100 pour la Suisse, 10 p. 100 pour les États-Unis, 8 p. 100 pour le Japon et 5 p. 100 pour le Royaume-Uni. Il faut au surplus noter que de 1981 à 1987 cette part a chuté de quelque 30 p. 100.

Un autre point mérite d'être relevé, qui n'est peut-être pas suffisamment souligné ordinairement : les investissements français à l'étranger continuent de croître, le phénomène est particulièrement sensible depuis 1986. En francs courants, les flux d'investissement nets ont progressé de 82 p. 100 en 1986 par rapport à 1985, de 44,3 p. 100 en 1987 par rapport à 1986, de 45,2 p. 100 en 1988 par rapport à 1987, et de 51 p. 100 en 1989 par rapport à 1988.

Les investissements français à l'étranger sont principalement orientés vers les pays de l'O.C.D.E., la Communauté économique européenne et les États-Unis. En revanche, nos investissements au Japon et dans de nouveaux pays industrialisés d'Asie sont encore très faibles.

Les mutations profondes que connaissent les pays de l'Europe centrale et orientale nous sollicitent activement et nous savons, monsieur le ministre, tous les efforts que vous faites personnellement en direction de ces pays.

C'est ainsi qu'une très forte demande de formation de futurs entrepreneurs s'exprime. De très nombreux programmes de formation ont été initiés par les collectivités locales, les fédérations professionnelles et certaines entreprises.

La mission interministérielle pour les pays d'Europe centrale et orientale, qui coordonne ces actions, a été dotée d'un budget supplémentaire de 200 millions de francs et elle soutient des actions spécifiques en Pologne, en Hongrie, en Tchécoslovaquie, en Bulgarie, en Union soviétique. Pour ce dernier pays, l'intervention française intéresse notamment la formation de 6 000 cadres soviétiques. Votre ministère, le ministère de l'équipement et celui de l'agriculture, le secrétariat d'État au Plan sont parties prenantes.

Le soutien budgétaire de toutes ces actions prend sa source dans les titres III et IV du projet de loi de finances et, comme je l'ai rappelé initialement, les services extérieurs du ministère du commerce extérieur bénéficient de crédits supplémentaires. Quant aux interventions publiques, leur montant est en augmentation de 6,4 p. 100, avec des lignes plus spécialement dotées - je pense aux nouveaux moyens de participation de la France aux expositions internationales et aux projets de développement économique.

Les organismes qui apportent un appui direct aux entreprises exportatrices ont été particulièrement observés : le C.F.C.E. mène une politique active d'accroissement de ses propres ressources - il me semble que le chiffre de 40 p. 100 sera atteint ; le C.F.M.E. voit sa dotation augmenter de 5,3 p. 100 et l'A.C.T.I.M. dispose de 3,9 millions de francs de moyens supplémentaires.

Mais la mobilisation pour notre commerce extérieur, c'est aussi nos services d'expansion à l'étranger. Vous êtes impliqué dans une démarche de modernisation, de redéploiement, d'adaptation, et vous menez une politique de gestion très clairvoyante, vous heurtant quelquefois aux difficultés statutaires des personnels, que nous avons rappelées l'an dernier.

Nous apprécions, monsieur le ministre, votre souci de prendre des mesures ciblées pour réduire certaines équipes lourdes, par exemple, jugées disproportionnées par rapport aux attentes et à nos concurrents.

Enfin, vous aurez, je l'espère, la satisfaction de terminer, à la fin de l'année 1990, l'équipement de base des postes d'expansion en matériel informatique.

Second point : l'effort budgétaire au bénéfice du commerce. Je m'en tiendrai à deux éléments : l'effort en faveur du commerce courant et les grands contrats.

Le soutien au commerce courant d'abord.

L'amélioration de l'efficacité de l'assurance-prospection se poursuit et ce sont principalement les P.M.E. qui en bénéficient. Les chiffres d'affaires générés par cette procédure sont en constante progression. Toutes les procédures concernées méritent d'être connues car elles illustrent parfaitement la fonction de développement industriel, social et décentralisé que peut jouer et que joue le ministère du commerce extérieur.

La banalisation de la procédure de la provision pour implantation commerciale permet à des entreprises de réaliser une économie temporaire d'impôt intéressante.

Les aides du comité de développement extérieur, le CODEX, continuent de profiter aux P.M.E. : 50 p. 100 des entreprises ayant bénéficié d'un soutien du CODEX réalisent un chiffre d'affaires inférieur à 100 millions de francs.

Je limiterai là mon énumération, me contentant de répéter ce que nous exprimions dans notre précédent rapport : nos entreprises bénéficient d'un dispositif d'exportation détaillé et efficace ; point n'est besoin d'en rajouter car il suffit de bien connaître et de bien utiliser le dispositif en question.

J'en viens maintenant au coût des aides aux grands contrats.

Les grands contrats sont nombreux et ils ont des effets très profitables. Toutefois, nous devons reconnaître que la charge budgétaire des aides est lourde : 25 milliards environ en 1989, 24 milliards possibles en 1990 et peut-être 29 en 1991.

Pour ne m'en tenir qu'à l'assurance crédit, élément indispensable au financement des contrats, je reconnaitrai que ses effets sont très larges. Ses résultats se sont beaucoup dégradés : en 1989, le déficit a été de l'ordre de 10,3 milliards de francs, la prévision pour 1990 s'établit à 7 milliards, avec les incertitudes que nous connaissons, et vous avez inscrit 8 milliards pour 1991, avec les mêmes incertitudes, liées notamment à la situation dans le Golfe.

Saluons les mesures qui ont été prises par les pouvoirs publics à partir de 1984 pour réduire ces dérives.

Il s'agit tout d'abord d'une sélectivité accrue dans l'octroi des garanties : les engagements nouveaux sont plafonnés sur quarante et un pays et quarante-cinq pays sont exclus des garanties à plus d'un an.

Il s'agit ensuite du renforcement de l'utilisation des prêts du Trésor sur les marchés les plus solvables.

Il s'agit enfin de la priorité donnée aux zones économiques les plus dynamiques et les plus solides.

Bien évidemment, monsieur le ministre, mes chers collègues, ces orientations ne sauraient nous dispenser de l'impératif de solidarité avec certains pays, notamment les pays en voie de développement.

En conclusion, je rappellerai que le budget du commerce extérieur est un budget au service de l'emploi, donnée qu'il ne faut pas taire ! C'est aussi un budget au service de la présence de la France dans le monde, impératif qu'il faut rappeler à nos concitoyens !

Cela étant, la situation de nos échanges ne dépend pas uniquement de notre bonne volonté. Nous le savons tous, des facteurs déterminants nous échappent : le prix de l'énergie et celui de nombreuses matières premières ; l'effet dollar, très

difficile à quantifier, peut être négatif ou positif ; le traité de Rome, et plus spécialement son article 113 qui fait de la politique commerciale extérieure une compétence communautaire.

L'intérêt de la France est d'être dans une Europe ambivalente réalisant d'authentiques efforts.

Monsieur le ministre, la France a des atouts et il n'est pas bon que notre opinion publique soit sans cesse sollicitée par de rapides publications statistiques de fin de mois. Il faut que cette sollicitation soit une sollicitation de fond, permanente, et que, à cet égard aussi, nous consentions tous un effort d'objectivité.

Nous avons des atouts : notre excédent agro-alimentaire est en constante progression. Nous avons stabilisé notre déficit énergétique, mais voilà que la crise du Golfe risque de l'aggraver. À ce sujet, rappelons que la politique de maîtrise de l'énergie ne doit jamais être une politique de conjoncture : elle doit être une politique de fond pour un pays tel que le nôtre qui, nonobstant les efforts positifs qui ont été faits, reste très largement dépendant sur le plan énergétique. Certes, notre solde industriel se dégrade, mais nous disposons de facteurs très favorables et d'un potentiel positif.

La voie de la mobilisation que vous avez choisie est bonne, monsieur le ministre. Si l'on se rapporte à vos objectifs stratégiques, à la conjoncture et aux moyens dont on peut disposer, ce projet de budget apparaît comme un bon projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je vous remercie, monsieur le rapporteur spécial.

La parole est à Mme Louise Moreau, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

Mme Louise Moreau, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits du commerce extérieur sont examinés cette année dans un environnement particulier : celui de la montée des tensions dans le Golfe, mais aussi celui de l'ouverture au marché des pays d'Europe centrale et orientale. Il en résulte d'inquiétantes incertitudes sur les conséquences d'un conflit éventuel, mais aussi un sentiment d'espoir quant à la diminution des tensions internationales traditionnelles entre l'Est et l'Ouest.

Il convient donc de s'interroger sur la capacité de notre système de promotion du commerce extérieur à réagir à des modifications aussi contradictoires de l'environnement international. Le commerce extérieur français est-il suffisamment sain pour supporter une brusque augmentation du prix du pétrole et le ralentissement de l'activité économique qui s'en suivra ? Les services de l'expansion économique sont-ils suffisamment flexibles pour s'adapter aux défis que présente aujourd'hui la situation en Europe de l'Est ?

Afin de répondre à cette double interrogation, j'ai tout d'abord, dans mon rapport écrit, examiné la situation actuelle des échanges extérieurs de notre pays. J'en ai tiré la conclusion que les résultats de notre commerce extérieur restent malheureusement décevants.

Cette médiocrité s'explique tant par le décalage qui persiste entre les taux de croissance des exportations et des importations que par l'insuffisante réorientation géographique de nos échanges. Le dynamisme des échanges a été réel, mais reste insuffisant face à la dégradation de plus en plus marquée du solde industriel civil. Dans un contexte où la facture énergétique tend à s'alourdir et risque de déséquilibrer profondément nos échanges extérieurs, seuls les échanges agro-alimentaires apparaissent structurellement excédentaires. C'est d'autant plus grave que la facture énergétique, relativement maîtrisée jusqu'à présent, est de plus en plus préoccupante.

Cette facture énergétique ne va-t-elle pas connaître une dégradation supérieure aux dix milliards de francs prévus, chiffre qui découle des hypothèses économiques du budget ? Quelles seraient les conséquences d'un alourdissement plus important du cours de ce produit, étant donné l'incapacité actuelle de notre économie à dégager un surplus commercial, et alors même que seules les exportations agro-alimentaires ont un dynamisme suffisant pour générer régulièrement un surplus croissant ?

Dans un tel contexte, il faut éviter de déséquilibrer notre surplus agro-alimentaire par des concessions trop hâtives dans le cadre de l'Uruguay Round et faire un effort important de réorientation de nos échanges vers les marchés les plus porteurs et les plus solvables.

Il faut surtout avoir une attitude beaucoup plus dynamique en matière de commerce extérieur et définir clairement des priorités. J'évoquerai essentiellement deux de ces priorités : répondre au défi de l'ouverture des pays d'Europe centrale et orientale ; renforcer la présence des P.M.E. à l'étranger.

De nombreuses opportunités vont pouvoir être saisies en Europe de l'Est, car le contexte est particulièrement favorable : la Communauté a d'ores et déjà adapté ses accords de commerce à la situation nouvelle, levant ainsi de nombreuses barrières aux échanges ; la France s'est par ailleurs engagée dans un ambitieux programme de formation d'hommes d'affaires et d'ingénieurs de production - dont nous manquons cruellement - qui devrait faciliter le développement de nos relations commerciales.

C'est aux entreprises françaises de tirer parti de tous ces accords pour développer leurs exportations et pour s'implanter localement, car le retard d'investissement à l'étranger de nos entreprises demeure important. Mais, nous le savons, il faut plusieurs années avant qu'un investissement n'atteigne son but et que les entreprises en retirent du profit. Un certain nombre de dispositions prises au niveau national devraient leur faciliter la tâche.

Des mesures spécifiques permettent en effet un développement des co-investissements, comme le montre l'exemple de la Pologne. Les investissements franco-polonais seront soutenus par un dispositif d'aide reposant sur 900 millions de francs de prêts du Trésor. Nos entreprises pourront obtenir des garanties contre le risque politique et économique, et bénéficier de l'activité du centre franco-polonais de promotion des investissements qui sera ouvert, je crois, d'ici quelques mois.

Enfin, un plan important de formation a été mis en œuvre, afin de faciliter la compréhension des techniques de gestion par les futurs entrepreneurs d'Europe de l'Est.

De telles actions concernent, certes, les grandes entreprises, mais aussi les P.M.E., dont la présence à l'étranger doit être développée. En effet, ce sont les P.M.E. qui représentent le plus grand potentiel d'exportation.

Une action rigoureuse doit être menée globalement afin d'inciter et d'aider les P.M.E. à exporter et à s'implanter à l'étranger. C'est une priorité qui me paraît essentielle. Une action spécifique est en effet nécessaire pour les amener à prendre conscience des enjeux du grand marché européen et pour veiller à ce que sa mise en place ne nuise pas à leurs intérêts.

Rappelons que les P.M.E. peuvent bénéficier de trois types d'aide à la protection : l'assurance prospection ; l'assurance prospection simplifiée, destinée particulièrement aux P.M.E. débutantes à l'exportation ; l'assurance foire.

Elles peuvent également obtenir certaines aides à l'étranger pour s'implanter, qu'il s'agisse des aides fiscales, de l'aide au financement en fonds propres d'entreprises qui s'internationalisent ou de l'intervention du CODEX.

L'ensemble de ces moyens, qu'il faut replacer dans le cadre des actions menées par la D.R.E.E., le C.F.C.E. ou le C.F.M.E., aura une efficacité d'autant plus grande que les P.M.E. en seront correctement informées. Tel est l'objet de la mise en œuvre au plan régional de la charte nationale de l'exportation.

D'ores et déjà, dix-sept conventions ont été signées entre tous les partenaires impliqués dans le commerce extérieur. Cette approche régionale complète utilement la mise en œuvre de la charte dans les trois pays tests qui ont été choisis : la R.F.A., l'Espagne et le Royaume-Uni. Il convient de le faire savoir, tant est important le développement de la présence des P.M.E. à l'étranger, alors que l'échéance de 1992 se rapproche.

La réalisation du grand marché intérieur européen aura en effet des conséquences importantes sur notre commerce extérieur. Les entreprises qui n'exporteront pas, alors qu'elles sont sur un marché non protégé, prendront dorénavant le risque d'être confrontées à une forte baisse de leurs parts de marché.

Un sursaut des entreprises françaises est nécessaire, car elles sont dans ce domaine moins dynamiques que leurs concurrents allemands ou italiens. Ce sursaut est de la responsabilité des entreprises. Il appartient toutefois aux pouvoirs publics de veiller à ce que la réalisation du grand marché soit cohérente avec les caractéristiques de notre commerce extérieur.

Il convient notamment de veiller à ce que la mise en œuvre du grand marché progresse au même rythme en ce qui concerne les frontières physiques, techniques et fiscales.

De nombreux obstacles ont déjà été franchis. Il faudra faire preuve de la même détermination et de la même vigilance pour atteindre le but ambitieux fixé par l'Acte unique et pour permettre aux P.M.E. d'en tirer parti.

A l'issue de cette trop brève présentation, je voudrais insister sur le fait que les premiers débats ont montré combien était fragile l'hypothèse d'un cours du pétrole à 25 dollars le baril. Le déséquilibre de notre balance commerciale risque de s'aggraver considérablement, d'autant que le dollar a maintenant atteint un niveau particulièrement bas. L'ensemble des résultats acquis grâce à l'action du dispositif public d'aide aux entreprises exportatrices risque donc d'être remis en cause.

Le budget de l'expansion économique à l'étranger, qui s'élèvera à 1 299 millions de francs en 1991, n'est pas de nature, malgré sa progression de 3,7 p. 100, à s'opposer à la dégradation de la balance commerciale qui résulterait d'une aggravation de la crise du Golfe. Le même commentaire peut s'appliquer aux crédits pour la couverture des risques afférents aux exportations.

Notre commerce extérieur souffre en fait de l'inexistence de liens plus étroits entre le ministère de l'industrie et le ministère du commerce extérieur. La création d'un grand ministère du commerce, autonome et regroupant l'ensemble du commerce et de l'industrie, me paraît s'imposer compte tenu de la conjoncture internationale. Nous avons besoin d'un vendeur pour les produits France, d'une institution d'une grande souplesse, qui permette à un ministre autonome de se battre pour vendre nos produits.

Votre budget, monsieur le ministre, nous paraît déjà un peu dépassé. Vous n'avez pas prise, je le sais bien, sur la conjoncture, et c'est tout le problème. Mais la commission des affaires étrangères a, hélas, dû donner un avis défavorable au projet de budget du commerce extérieur. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. Je vous remercie, madame le rapporteur.

La parole est à M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, vous me permettez, avant d'en venir à votre budget, de vous faire part de mes inquiétudes en ce qui concerne la situation du commerce international, et particulièrement celle de notre commerce extérieur. Notre économie est-elle en mesure de supporter le déficit de la balance des transactions courantes, qui s'est élevé, en 1989, à 42,4 milliards de francs ? Faut-il continuer à parier sur l'excédent dégagé sur les invisibles pour compenser notre déficit commercial ?

C'est pourtant ce que certains veulent laisser croire en refusant de regarder en face le véritable drame qui se prépare pour l'avenir de notre économie sur le terrain du commerce extérieur. Comment expliquer autrement la stagnation de votre budget ? Quel est le niveau de déficit qu'il faudra atteindre pour qu'on veuille bien admettre la réalité brutale des chiffres du commerce extérieur ?

Cette réalité, c'est un appareil industriel incapable de mettre à profit la forte reprise de la demande mondiale des dix dernières années ; c'est notre incapacité d'enrayer le déclin des industries traditionnelles, qui ne sont plus en mesure de répondre à la demande intérieure et, *a fortiori*, à la demande extérieure ; c'est enfin l'absence de résultats significatifs dans les domaines de la haute technologie pour compenser les pertes des secteurs traditionnels.

La situation dans le Golfe, l'aboutissement à la mi-décembre du cycle de l'Uruguay Round, la poursuite des tensions inflationnistes vont nous rappeler cruellement ces réalités.

En 1989, notre déficit F.A.B.-F.A.B. s'élève à 43,3 milliards de francs. Ce sont 10 milliards de plus qu'en 1988. Nos exportations ont pourtant fortement progressé sans pour autant réussir à compenser la demande d'importations.

Et notre secteur agro-alimentaire continue pourtant à battre des records avec un gain de 48,1 milliards en 1989, soit 20 milliards de mieux en deux ans.

Cette performance de l'agro-alimentaire cache la véritable catastrophe qu'enregistre le solde industriel, avec 83,3 milliards de déficit. En 1984, il était bénéficiaire de 65,1 milliards, c'est-à-dire qu'en cinq ans il s'est dégradé de 148 milliards. A-t-on réellement conscience de cette évolution ?

Les prix français à l'exportation n'ont pourtant pas augmenté plus vite durant cette période que ceux de nos concurrents. En outre, l'augmentation du coût du travail en France, sur la même période, est inférieure à celle de la productivité, ce qui améliore du même coup le critère compétitivité-prix. Ces deux facteurs n'ont cependant pas joué sur nos exportations.

En substituant des investissements de productivité à des investissements de capacité, la croissance de la productivité industrielle est devenue plus rapide que celle des capacités de production. Face à la reprise économique mondiale, nous avons donc dû importer massivement dans le secteur industriel sans pouvoir exploiter les marchés intérieurs ou extérieurs.

Ce retard de notre appareil de production entraîne des achats massifs à l'étranger, nécessaires à l'équipement de nos industries : 46 p. 100 des matériels mécaniques, 57 p. 100 des produits électriques et électroniques, 47,5 p. 100 des moyens de transport. Mais l'ajustement de notre capacité de production ne pourra s'opérer qu'à très long terme.

Deuxième interrogation pour l'avenir : l'internationalisation des entreprises françaises dont le chiffre d'affaires à l'étranger ne coïncide pas pour autant à un volume d'exportations équivalentes.

Il faut savoir que 50 p. 100 de nos exportations industrielles sont le fait de 250 grandes entreprises sur un total de 130 000 qui exportent. Or, de plus en plus, la politique de ces grands groupes s'oriente vers la production à l'étranger. Renault, par exemple, importe ses R4 de Yougoslavie, P.S.A. sert le marché britannique depuis Ryton en Angleterre. Cette logique de la démarche des grandes entreprises françaises - qu'il n'est pas question de leur reprocher - ne va pas bien sûr dans le sens d'un rééquilibrage de nos comptes extérieurs.

Le troisième problème est celui des filières de haute technologie. Il y a un an et demi, monsieur le ministre, je vous avais interrogé à propos des résultats inquiétants de la filière électrique, électronique et informatique. En un an, le déficit avait doublé, passant à 8,2 milliards en 1988. On m'avait alors répondu qu'un changement de nomenclature des services des douanes expliquait pour partie cet écart. Nous en sommes pour 1989 à un déficit de la filière de 11,8 milliards, alors qu'il y a cinq ans, la filière était bénéficiaire de 9,5 milliards !

J'ose espérer que, cette année, il n'y a pas eu de changement de nomenclature et que l'on voudra bien se préoccuper du problème.

Ce n'est là qu'un exemple de notre position en matière de produits de haute technologie. Dans cette filière, la France se classe cinquième avec 6 p. 100 des parts du marché mondial. Loïn derrière les Etats-Unis, qui en détiennent 20 p. 100, le Japon 18 p. 100, la RFA et la Grande-Bretagne 9 p. 100 chacune.

Cela veut dire qu'alors que notre recul en matière d'industries civiles traditionnelles est patent, notre position sur les filières d'avenir est déjà en retrait.

Dans ces conditions, il ne faut pas s'attendre, sur le moyen ou le long terme, à une amélioration de notre solde industriel, si rien n'est fait.

Continuer à parier sur le solde du tourisme et de l'agro-alimentaire relève de l'aveuglement. Les négociations de l'Uruguay Round, en phase d'achèvement, feront vraisemblablement chuter notre solde agro-alimentaire, précisément dans la filière où il dégage le plus d'excédents : les céréales et les produits de leur première transformation. Nous sommes, sur ce poste, bénéficiaires en 1989 de 35,2 milliards.

Les propositions américaines en matière de négociations agricoles sont très éloignées de celles arrêtées le 6 novembre dernier par la C.E.E. Le « groupe de Cairns », qui réunit quatorze pays représentant le tiers des exportations agricoles mondiales, vient, ce week-end, d'affirmer son opposition aux propositions européennes. Rien ne dit que celles-ci pourront être acceptées. Et même si elles l'étaient, elles ne seraient pas sans conséquence sur nos exportations agro-alimentaires.

Deuxième facteur d'inquiétudes supplémentaires : la facture énergétique. Même en tablant sur les hypothèses optimistes qui ont présidé à l'élaboration du projet de loi de finances, notre déficit énergétique devrait être en 1991 de 103 milliards, contre 83,1 milliards en 1989.

Il faut donc craindre que notre déficit soit au minimum de 50 milliards et que notre déficit industriel apparaisse alors insupportable. L'excellente étude de notre collègue Jean-Guy Branger, réalisée au nom de la commission de la défense, montre clairement que la balance de l'industrie militaire n'arrangera rien. C'est pourtant cette logique de l'aveuglement qui semble avoir présidé à l'élaboration de votre budget.

Les aides en nature à l'exportation s'élèvent à 1,3 milliard, soit une augmentation de 3,1 p. 100. Il s'agit, comme l'an passé, d'une stagnation en francs constants. Cette somme de 1,3 milliard est égale, à 200 millions près, aux crédits de paiement prévus dans le projet de budget 1991 pour la Bibliothèque de France.

Pour équilibrer leur budget, certains organismes sont obligés de changer de nature. Ainsi, le C.F.C.E. assure 40 p. 100 de ses recettes par ses ressources propres, en faisant payer les entreprises qui utilisent ses services. Je ne critique pas cet état de fait, mais je souhaite savoir si c'est, d'une part, sa vocation, en particulier dans le cadre des missions qui lui ont été confiées par la charte nationale à l'exportation, et, d'autre part, si c'est de cette façon que l'on va pousser les P.M.I. et P.M.E. sur le chemin de l'exportation alors qu'elles sont déjà financièrement frileuses.

Enfin, monsieur le ministre, je dois encore insister cette année sur le coût des aides financières au commerce extérieur qui sont passées en six ans de 13,3 milliards de francs à 28 milliards.

Cette multiplication par deux est due pour l'essentiel au dispositif de garanties aux exportations et aux opérations de consolidation dont le total passe de 1 milliard en 1985 à 18,3 milliards en 1991.

Il faut dire que les résultats de la COFACE pour le compte de l'Etat passent de l'équilibre en 1985 à un trou de 12 milliards en 1989. Ils figurent dans le projet de budget pour 1991 pour 8 milliards, mais il est clair que cette somme devra être abondée au collectif budgétaire.

Il faut y ajouter les conséquences du conflit actuel avec l'Irak. Notre encours de risques publics s'élève à environ 18 milliards de francs sur ce pays. Le coût budgétaire devrait atteindre 14,5 milliards pour l'Etat, dont 3,5 correspondant à des indemnités déjà effectuées. Bien sûr, la dépense va s'étaler dans le temps : pour 1990, autour de 1,5 milliard et, pour 1991, aux environs de 4 milliards. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer ces chiffres bien difficiles à obtenir de vos services ?

Nous avons déjà beaucoup parlé de la COFACE, mais cela représente tout de même en cinq ans la somme de 33,3 milliards !

Dans un domaine si important pour notre économie et pour des sommes aussi considérables, il serait temps de réfléchir aux modalités selon lesquelles le Parlement pourrait être associé aux décisions. Il n'est plus tolérable que l'on nous demande notre accord pour les décisions prises en aval concernant la couverture des sinistres, sans que nous ne donnions notre avis avant les décisions, même de garantie. Nous ne voulons plus être mis devant le fait accompli.

M. Jean-Jacques Jegou. Très bien !

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. L'organisation de la COFACE, telle qu'elle est issue de l'article 17 de la loi du 2 décembre 1945, de la loi du 5 juillet 1949 et de leurs décrets d'application - en particulier ceux du 1^{er} juin 1946 et du 4 août 1949 - me paraît mériter réflexion.

Monsieur le ministre, êtes-vous prêt à engager avec l'Assemblée nationale une véritable concertation visant à engager la réforme de la COFACE dans le sens d'une association du

Parlement au contrôle de l'octroi des garanties ? Je serai amené, dans les semaines à venir, à vous faire des propositions en ce sens.

L'état de notre commerce extérieur est extrêmement dangereux pour notre économie : en premier lieu parce qu'il coûte cher à notre pays, en second lieu parce qu'il démontre, à l'évidence, la carence de notre appareil productif. Le climat mondial dans lequel évolue notre économie va peser lourdement sur notre facture extérieure dans les années qui viennent.

C'est sans aucun doute pour que le Gouvernement en prenne conscience et qu'il traduise en termes budgétaires les actions qui s'imposent que notre commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du commerce extérieur pour 1991. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

Dans la discussion, la parole est à M. Charles Ehrmann, pour le groupe Union pour la démocratie française.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le président, monsieur le ministre du commerce extérieur, mes chers huit collègues présents (*Sourires.*) la France, on l'oublie trop, est la quatrième puissance commerciale du monde. Hélas ! Elle souffre d'un déficit chronique qu'elle arrive en temps normal à compenser à peu près par des exportations invisibles.

Par manque de temps, je me bornerai à traiter des conditions naturelles, humaines et historiques de ce déficit auquel il faut remédier car le nombre des grandes puissances économiques grandit sans arrêt - les quatre dragons, le Brésil et d'autres, ce qui a fait disparaître, depuis dix ans, des pans entiers de notre industrie. M. Saint-Ellier s'en est beaucoup inquiété d'autant que cela provoque des déficits de notre commerce extérieur.

Les conditions naturelles sont à la fois bonnes - une grande superficie, un sol souvent riche, un climat tempéré, d'où 48 milliards d'exportations agro-alimentaires, malheureusement en produits bruts pour les trois quarts - et mauvaises : un sous-sol pauvre, peu rentable en minerais, une énergie insuffisante.

L'homme, surtout dans la période 1970-1980, a cherché à y remédier par l'énergie nucléaire qui produit les trois quarts de notre électricité et nous permet d'économiser 94 millions de tonnes de pétrole par an, soit à peu près la moitié de notre consommation. Que serions-nous sans elle ? M. Hervé en a parlé avec inquiétude.

Le deuxième facteur est donc l'homme, en qualité de producteur d'abord. Une évolution heureuse et importante s'est produite depuis la Libération, mais le paysan a encore une propriété trop petite, d'où un prix de revient trop élevé, d'où des difficultés pour exporter, d'où manifestations ! La preuve en est que les gros céréaliers de la Beauce et de la Brie sont compétitifs.

L'ouvrier est peu payé, même si les charges sociales sont lourdes pour le patron. Aussi a-t-on longtemps préféré la quantité de main-d'œuvre à la qualité, d'où des difficultés pour avoir un produit bien fini, d'autant que l'enseignement professionnel est en retard. En effet, il y a quatre fois moins d'apprentis en France qu'en Allemagne. L'ouvrier travaille parfois dans les 200 000 P.M.E.-P.M.I. dont 5 000 réalisent 90 p. 100 des exportations de ce secteur, alors que 40 p. 100 d'entre elles n'ont jamais exporté. Or elles sont indispensables, car ce sont elles qui embauchent le plus.

Après 1993, le marché français sera complètement ouvert à la concurrence étrangère ; ne pas exporter serait se condamner, surtout pour les P.M.E. ne fabriquant qu'un produit. Mme Moreau s'est montrée très inquiète à ce sujet.

Quant aux cadres, ils sont en nombre insuffisant. La France forme 13 000 ingénieurs par an dont 9 000 seulement restent dans l'industrie. Ils sont de grande qualité et ont appris à être mobiles, tout au moins dans la C.E.E. Mais l'Allemagne forme chaque année 29 000 ingénieurs que l'on retrouve dans le monde entier.

Le plus grand défaut que rencontre le commerce français, en dehors d'une administration trop tatillonne, trop conservatrice qui n'aime pas les à-coups provoqués par des commandes impromptues, est le consommateur qui dénigre tout

ce qui est français, admire trop ce qui est étranger, oublie un peu trop qu'acheter français c'est donner du travail à l'ouvrier de notre pays.

Ce propos n'a rien de colbertiste, d'anti-européen, quand on sait que notre déficit commercial avec l'Allemagne est de 58 milliards.

Notre commerce souffre aussi de notre histoire. A part sous Napoléon III, ce grand méconnu, monsieur le ministre - mais cela n'a duré que dix ans - la France a toujours été protectionniste, plaçant son or à l'étranger au lieu de l'investir dans l'industrie ou envoyant jusqu'à 40 p. 100 de ses exportations dans ses colonies, lesquelles étaient payées d'ailleurs avec de l'argent de la métropole.

Tout a changé avec les Trente glorieuses et avec la mise en place de la première Communauté européenne qui a permis à nos échanges commerciaux avec les Six d'être multipliés par trois en dix ans alors qu'ils ne faisaient que doubler avec les autres pays.

Un homme nouveau est né qui comprenait que, pour progresser, il fallait être compétitif. Hélas ! les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ont provoqué une récession mondiale. Certains pays comme l'Allemagne fédérale ont pris des mesures dès 1975. En France, la réalisation d'une partie des promesses socialistes a entraîné un déficit commercial de 92 milliards en 1982, une dette intérieure qui a quadruplé de 1981 à 1990. Chaque année cela représente 150 milliards de charges, soit 12 p. 100 de notre budget, qui pèsent sur notre économie. Cependant, soyons honnêtes : dès 1983, les gouvernements socialistes ont réagi. Le commerce extérieur n'a plus été déficitaire en 1983 que de la moitié et des organismes ont été créés pour faciliter les exportations. Vous-même, monsieur le ministre, avez beaucoup fait avec la charte nationale de l'exportation, les dix-neuf conventions régionales et le réseau REFLEX.

Si l'industrie française s'est ouverte aux capitaux étrangers - 750 000 ouvriers, soit 22 p. 100, travaillent pour eux - le patronat français et les P.M.E., non contents d'investir en France, ont placé en 1989 110 milliards de francs dans des usines à l'étranger, soit deux fois plus que l'inverse. Hélas ! je le répète après vous, mon cher Saint-Ellier, 250 entreprises réalisent 50 p. 100 des exportations industrielles. Que font les autres ?

Néanmoins, ne soyons pas trop pessimistes : Airbus, Ariane, T.G.V., la filiale nucléaire, le Minitel, l'exportation de 55 p. 100 de nos voitures, notre deuxième place mondiale dans le parapétrole, les logiciels, l'agro-alimentaire, Epeda témoignent de nos possibilités qu'il ne faut pas oublier.

Ce commerce extérieur a été déficitaire de 44 milliards de francs en 1989 - soit dix de plus qu'en 1988 - et axé à 60 p. 100 sur la C.E.E. Cela montre la réussite du Marché commun. En outre ce commerce est réalisé avec des pays solvables, m'a-t-on fait remarquer.

Au premier trimestre de cette année, le taux de couverture de notre commerce a été de 99,3 p. 100. Cela a été dû à l'embellie mondiale des années précédentes, mais aussi, monsieur le ministre, à votre action, car vous êtes un travailleur toujours en déplacement. En lisant les journaux, on voit que vous êtes toujours par-ci, par-là, à travers le monde. De plus, votre connaissance de l'allemand vous a permis d'améliorer nos positions en Europe centrale. Nous avons ainsi, en 1990, acheté deux fois plus de sociétés en Allemagne que les Allemands n'en ont acheté en France.

Beaucoup de spécialistes et tous les orateurs qui m'ont précédé estiment que l'on ne peut séparer production et vente, montrant ainsi que votre action serait plus efficace si l'industrie et le commerce extérieur n'avait qu'un seul ministre. C'est une idée chère aussi à Mme Louise Moreau. En effet nous exportons 25 p. 100 de notre P.N.B. et il serait bon que vous dépendiez moins du ministre des finances. J'ai constaté hier que vous étiez installé au troisième étage alors que les premier, deuxième et quatrième étages sont occupés par des services financiers. Je me demande quelle liberté vous avez. (*Sourires.*)

Approuver votre budget au début de l'année 1990 aurait été normal, puisque le déficit devait être ramené à 34 milliards de francs, soit à 1,5 p. 100 de l'ensemble commercial. Hélas ! L'embellie a disparu, la récession est là depuis l'été, la crise du Golfe a éclaté ! En 1991 le prix du baril de pétrole sera-t-il de 30, 40 dollars ou plus ?

Les chiffres de septembre qui traduisent une réduction des ventes de 6 milliards de francs par rapport au mois d'août, sont alarmants. L'*Uruguay round* du 5 au 10 décembre sera très difficile. Vous ne pouvez pas, parce que vous appartenez à un gouvernement socialiste, prendre les mesures drastiques qui s'imposeraient.

C'est pourquoi les membres du groupe U.D.F., à part quelques élus dont je suis, en n'oubliant pas que notre commerce représente la quatrième puissance commerciale du monde, refuse votre budget, car ils veulent condamner l'action gouvernementale à laquelle il reproche avant tout, M. Saint-Ellier a beaucoup insisté avec juste raison sur ce point, la ruine de nombreuses branches du tissu industriel français, qui s'accélère depuis dix ans. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Le Vern, pour le groupe socialiste.

M. Alain Le Vern. Il serait facile à travers vous, monsieur le ministre, d'accuser l'Etat des difficultés que nous connaissons dans le secteur de responsabilité qui est le vôtre. J'ai même entendu ce matin les grands libéraux défendre des théories quasiment léninistes. Les choses sont un tout petit peu plus complexes que cela, car l'action de l'Etat dans le domaine du commerce extérieur est difficile à mener, vous le savez bien.

En effet elle dépend de la conjoncture - cela a été suffisamment répété ce matin - et elle est de plus en plus soumise aux règles internationales qui reposent sur des principes parfois contradictoires.

Par ailleurs, l'Etat ne saurait se substituer aux entreprises dans le système économique qui est le nôtre.

Enfin les acteurs qui travaillent en faveur du commerce extérieur sont très dispersés, ce qui rend très compliquée la mise en œuvre d'une stratégie pourtant indispensable si l'on veut que le commerce extérieur soit puissamment soutenu par les entreprises, les collectivités régionales, les chambres consulaires, l'Etat et tous les organismes qui y contribuent.

Le contexte actuel, on l'a souligné, est difficile.

Les pays en voie de développement lancent de moins en moins de projets à cause de leur dette. Le nombre de marchés diminue. La concurrence s'avive, d'autant que de nouveaux concurrents se positionnent sur des marchés qu'ils n'occupaient pas jusqu'à présent, notamment dans les secteurs de haute technologie.

D'autre part, cela est paradoxal, alors qu'il s'agirait de laisser librement la compétition jouer, la montée du protectionnisme fait peser des menaces sur les marchés où nous pourrions progresser. Cela est vrai tant pour le Japon que pour les Etats-Unis où plus de 150 projets de loi protectionnistes sont présentés chaque année au Congrès.

S'il l'on veut, à travers le budget que vous présentez, monsieur le ministre, essayer de dégager quelques actions que vous proposez ou qui devraient être renforcées, nous considérons que l'Etat doit mener toute une série d'actions que je voudrais résumer brièvement.

Il faut d'abord mener le difficile combat avec la Communauté économique européenne dans les négociations internationales qui auront lieu très prochainement, notamment sur les secteurs de l'agriculture, des textiles, sur le problème des tarifs, sur les subventions, sur les instruments de la politique commerciale, sur les nouveaux sujets, tels que les services, la propriété intellectuelle, les investissements. Il convient aussi d'envisager la création d'une organisation du commerce international.

Ensuite l'Etat doit, bien sûr en liaison avec les autres acteurs de ce secteur, engager des actions de formation qui permettront d'améliorer nos compétences et de disposer du personnel qualifié indispensable, dans un domaine, à la fois complexe et essentiel car, comme l'a déclaré mon collègue M. Hervé, c'est aussi, à travers le commerce extérieur, l'emploi et la place de la France dans le monde qui sont en jeu.

Troisième action : améliorer la synergie entre tous les acteurs. Dispersion et saupoudrage, donc faible efficacité, doivent céder le pas à un plus grand professionnalisme, à des stratégies collectives, à un regroupement des moyens notamment afin de mieux aider le tissu des P.M.I.-P.M.E., qui peuvent être une bonne force de pénétration sur les marchés étrangers.

Quatrième action : lier notre action du commerce extérieur à celle de l'industrie par des politiques de filières afin de réduire nos importations et également la part des importations dans les exportations.

Cinquième action : moderniser les structures et les conditions de notre présence à l'étranger.

Sixième action : mener la bataille de la qualité de nos produits. L'O.F.C.E., l'Observatoire français des conjonctures économiques a montré récemment cette ardente nécessité pour reconquérir des marchés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Enfin - on l'a dit aussi tout à l'heure - il faut relancer une politique d'économie d'énergie qui doit être poursuivie sur le long terme. La réalité économique française en matière d'approvisionnement énergétique nous impose ce choix.

Tels sont, monsieur le ministre, les quelques points que je voulais relever dans les propositions que vous nous avez faites et qui font que nous soutiendrons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je vous remercie, cher collègue.

Pour le groupe du R.P.R., la parole est à M. Olivier Dassault.

M. Olivier Dassault. Monsieur le président, monsieur le ministre, la promotion du commerce extérieur de notre pays est par excellence un domaine où nous devrions, nous pourrions tous nous rencontrer, car nous souhaitons tous qu'il soit le meilleur possible et nous vivons avec angoisse sa constante détérioration.

En tant que député de l'opposition et porte-parole de mon groupe, je me devrais de critiquer votre budget car nous ne saurions accepter les insuffisances graves, trop graves, dont il témoigne. Mais laissons cela un instant de côté si vous le permettez. En fait, il faut bien reconnaître qu'il comporte quelques éléments positifs, ne serait-ce que par la présence d'aides à l'exportation qui ont le mérite d'exister, ce qui n'est pas toujours le cas dans d'autres pays de la Communauté européenne.

Mais malheureusement, à vouloir trop bien faire, on ne fait pas exactement parfois ce que l'on voudrait et la multiplication d'initiatives en tout genre constitue paradoxalement bien souvent la tâche de l'entreprise qui désire exporter et lui en ôte parfois même l'envie.

C'en est au point que la capacité du Gouvernement à déterminer une véritable politique en la matière a même récemment été à l'origine de la démission d'un ministre, qui n'avait d'ailleurs pas en son temps démerité à ce poste où vous vous trouvez aujourd'hui.

Comment peut-on nous demander d'être moins inquiets ? Notre commerce extérieur est, vous le savez, dans une situation dramatique et les projections que l'on peut faire sont particulièrement mauvaises. Voilà qui appellerait la mise en œuvre d'un véritable plan d'urgence, d'une mobilisation nationale. Mais le déficit de la balance commerciale ne défile pas dans la rue, l'effondrement industriel est un poison lent, de sorte que ce budget apparaît comme tout sauf prioritaire.

Aucun des mesures qui nous ont été proposées ne peut et ne risque d'avoir l'effet désiré. C'est triste, c'est dangereux, c'est désolant. A cela s'ajoute que nous ne pouvons même pas faire confiance pour ce qui nous est proposé. Nous l'avons vu à Bruxelles, lors des préliminaires de la négociation du G.A.T.T., que le Premier ministre considère comme « un grand succès », alors qu'il s'agit de réduire de 30 p. 100 les subventions agricoles et que le mandat de la Commission était de laisser intangible la politique agricole commune. C'est une ponction de 20 à 40 milliards pour notre balance agroalimentaire, restée jusqu'à présent particulièrement performante. C'est, au-delà des chiffres, l'élimination des entreprises agricoles marginales et d'immenses difficultés pour nos céréaliers.

Notre pays s'est fait piéger car nos aides sont transparentes alors qu'aux Etats-Unis le soutien interne, bien moins évident, sera défendu pied à pied et aussitôt renouvelé sous d'autres formes. Et l'on veut appeler cela une victoire !

Ainsi, on organise un déficit structurel futur et, par ailleurs, on ne fait pas grand-chose, pas assez pour remédier à l'actuel. L'année 1990 sera encore plus mauvaise que 1989, soldée à moins 83 milliards sur le plan industriel. Il y a dix ans, nous en étions à plus 100 milliards.

Et où en serions-nous s'il n'y avait pas eu les mesures énergiques prises par Jacques Chirac et Michel Noir le temps qu'ils eurent la responsabilité de notre commerce extérieur ?

Je le dis parce que c'est vrai et non par esprit polémique, croyez-moi. Si notre Gouvernement pouvait se targuer d'un quelconque succès, je le reconnaitrais car les chiffres parlent. Mais ce n'est pas le cas.

Vous ne faites pas assez. A quoi cela est-il dû ? Sans doute à une attitude culturelle, à une tradition et je dois reconnaître qu'en cela vous n'êtes pas très différent de l'ensemble de nos compatriotes. Car il faut bien dire que l'esprit « export » nous est encore, malheureusement trop étranger. Le nombre de nos expatriés a diminué et leur chiffre par rapport à la population est particulièrement faible : 2,5 p. 100 alors que nos concurrents affichent 10 p. 100 de missionnaires économiques.

Mais, justement, la responsabilité politique, votre responsabilité, monsieur le ministre, est de conduire et non de suivre, et cela vous ne le faites pas. L'esprit « export » s'apprend dès l'école et de ce point de vue, nous attendons toujours. Nous attendons même que les maîtres, à tous les niveaux, reçoivent la moindre formation en ce sens. Il y a des pays où les grands marchands, les grands industriels sont des héros, à l'égal des savants, des philosophes et des artistes. Dans notre République française, il semblerait que cela fasse toujours « calicot ».

Cela est perceptible, tout particulièrement dans notre pratique quotidienne internationale. J'aimerais bien par exemple que l'on me fournisse une carte des déplacements ministériels et présidentiels car j'ai comme le sentiment que nous allons plus volontiers consoler les malheureux du monde, insolubles, qu'affronter les nouveaux puissants pour les mettre dans notre clientèle.

Mme Louise Moreau, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Olivier Dessault. Il ne suffit pas de décerner le titre d'attaché commercial à un diplomate de second rang, d'autant plus qu'il sera confronté à des spécialistes beaucoup mieux formés et beaucoup plus nombreux dans les ambassades des pays concurrents.

Il est des nations dont l'ambassadeur ne rougit pas d'être le commis voyageur, dont les ministres, y compris le premier d'entre eux, se font le porte-parole de l'intérêt économique autant que de tous les autres. Dans ce domaine, il y a des exceptions que je ne saurais critiquer, vous le comprendrez d'ailleurs, ce sont le ministre et le secrétaire d'Etat de la défense qui, eux, n'hésitent pas à voyager à travers le monde. Mais ils ne doivent pas être les seuls.

J'aurais aimé, par exemple, que M. Rocard profite de son passage en Extrême-Orient pour prendre pied en Malaisie, au lieu de s'arrêter simplement à Singapour. Non que je pense une seconde que ceux qui nous représentent au plus haut niveau méprisent tant ce qui fait la richesse de notre nation qu'ils n'interviennent que fort peu en ce sens.

C'est surtout la manière dont cela est fait qui fait sourire de nous et de notre goût du prestige. Il est excellent de vendre un barrage, un métro, mais il n'est pas moins honorable de vendre des machines agricoles, surtout si les uns vont dans un pays insoluble et si les autres sont destinées à des consommateurs avisés qui ont les moyens de leurs besoins.

Mais le fait est que ce n'est pas de cela qu'au retour ils rendent compte à leurs compatriotes. Si l'on veut insuffler cet esprit marchand, il faut le revendiquer pour soi-même et non pas sembler le tenir pour accessoire.

Car il faut savoir - cela a été rappelé tout à l'heure - que la moitié du commerce à l'étranger est réalisée par 250 grandes entreprises seulement, que parmi toutes celles qui exportent la moitié seulement ont un responsable chargé des marchés extérieurs et spécialement formé. C'est-à-dire que je ne mets pas la responsabilité de tous nos manquements au compte du Gouvernement. Mais, encore une fois, son rôle est d'initier le changement et il ne le fait pas. Comment se fait-il que, sous l'empire de la nécessité, on apprenne une langue en quelques mois alors que tout le cursus de la scolarité n'y suffit pas ? Je ne voudrais pas accabler notre éducation nationale qui a déjà assez de problèmes en ce moment, mais cela vaut d'être souligné.

Nous avons, monsieur le ministre, besoin d'hommes de terrain. C'est le rôle du service de l'expansion économique bien entendu. Il est remarquable que, en francs constants, les crédits y afférents soient diminués. Mais je ne vous le reprocherai pas ! En effet, vous vous êtes rendu compte que ce service avait du mal à bien effectuer sa mission. Vous avez entrepris une politique de dégageant des cadres et de recrutement de contractuels compétents. Espérons tout simplement que vous saurez recruter.

En revanche, on peut vous reprocher peut-être de n'avoir pas eu le courage de remettre à plat ce service et d'entamer seulement une démarche timide, alors qu'il aurait fallu une réforme complète. Il est presque drôle que vous invoquiez la « sévérité des arbitrages budgétaires ». C'est ce que l'on peut dire pour une structure qui coûte alors que celle-là est censée rapporter ! Si ce service est valable, il ne sera jamais trop fourni ; s'il ne l'est pas, que l'on y remédie donc !

Dans la gamme des décevantes tristement comiques, on apprend aussi que le service aura été informatisé à la fin de l'année, si tout va bien, et qu'une société sera choisie l'année prochaine pour établir une messagerie. Ce sont de bonnes nouvelles, un peu tardives peut-être.

Nous avons besoin d'hommes de terrain aussi qui soient les envoyés spéciaux des entreprises. Les grandes, on le sait, se débrouillent. Les P.M.E., en revanche, hésitent souvent devant les frais que représente une prospection. Une assurance est donc prévue. Là encore, le budget est légèrement en baisse. Nous devinons bien pourquoi aussi. Si je peux me permettre une comparaison, il y a, de la même manière, des crédits sociaux inemployés, car les gens bien souvent ne connaissent pas leurs droits.

La situation des P.M.E. est à certains égards semblable, Mme Moreau le rappelait tout à l'heure : avant de demander, il faut savoir qu'on a le droit de demander. Il faut une communication qui ne semble pas être bien faite, à moins qu'elle ne soit pas faite. C'est ainsi que les P.M.E. ne vont pas à la conquête de nouveaux marchés, alors qu'elles l'auraient fait si elles avaient été informées.

Il est à craindre même que, au tarif actuel du dollar, il n'y ait une réfaction supplémentaire de cette demande d'assistance à l'exportation comme cela s'est déjà produit, car il faut bien voir que les termes de l'échange ne sont pas d'une grâce univoque : si au plan de l'énergie, malgré l'augmentation du prix du baril, nous allons « y gagner », d'autres vont souffrir ; puis-je me permettre d'évoquer une seconde l'aviation civile sur laquelle j'ai quelques lumières ? La garantie de change, je pense, n'est peut-être pas provisionnée au niveau nécessaire et certaines surprises sont peut-être à craindre. Simplement, comme on l'a fait tout à l'heure, j'évoquerai le cas de l'Airbus. Il faut bien savoir que, pour un appareil de 200 millions, la part française n'est que de 75, voire 50 millions suivant les moteurs - moins que certains appareils que je connais bien et qui transportent moins de passagers. Mais si l'on n'y prend pas garde, avec le dollar à cinq francs, l'Airbus sera déficitaire, et il faut bien dire que les devises qui entrent en comptabilité en ressortent, coopération oblige, presque aussitôt. Encore la garantie souscrite joue-t-elle, mais qu'en est-il de nos exportations agricoles au prix mondial ?

M. Bérégovoy, averti de cet effet, a demandé une réunion du G 7, si tardivement. Espérons que notre dossier sera mieux défendu qu'à Bruxelles...

Voyez, monsieur le ministre, comme le ciel s'alourdit de menaces. Je ne retrouve rien de cela dans le projet à la limite de l'angélisme qui nous est proposé. Il incrimine trop la fatalité des mécanismes mondiaux. Or, ce n'est pas la résignation que nous demandons, c'est la volonté. Vous maniez trop l'étouffoir, nous voulons l'alarmer, non pour jouer à se faire peur, mais pour se rassembler pour un combat, un combat où le seul adversaire est notre propre inertie. Le malheur veut que, aujourd'hui, vous ayez choisi de l'incarner. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. le président. Je vous remercie.

Pour le groupe U.D.C., la parole est à M. Jean-Jacques Jegou.

M. Jean-Jacques Jegou. Que s'est-il passé le mardi 23 septembre 1990, qui relie les événements du lundi 12 novembre dernier à aujourd'hui ? Rien en apparence.

Le 23 septembre, les radios nous annonçaient simplement un déficit record du commerce extérieur français tandis que manifestaient à Paris un millier de magistrats en colère. Lundi dernier, avant-hier, une centaine de milliers de lycéens défilaient à leur tour dans la capitale. En apparence, effectivement, pas de rapport entre ces trois événements.

Mais pour ma part, monsieur le ministre, j'établirai ce rapport en vous posant cette question : qui donc manifestera un jour pour protester contre ces déficits extérieurs chroniques où les records succèdent aux records ? Qui donc protestera avec assez de conscience politique pour obliger votre gouvernement, notre classe politique, nos concitoyens, à leur rappeler que ces déficits qui s'alignent, c'est toujours plus de tension sur notre monnaie, toujours plus d'inflation, toujours plus de chômage, toujours plus de revendications pour maintenir le pouvoir d'achat ?

Rassurez-vous, monsieur le ministre : je ne vous accablerai pas pour une responsabilité qui se partage en vérité avec l'ensemble des membres de ce gouvernement et de bien d'autres qui se sont succédé depuis près d'une dizaine d'années à la tête de notre pays.

Néanmoins, avant de développer très brièvement l'analyse du groupe de l'U.D.C. sur le budget de votre département, permettez-moi de regretter l'insignifiance du temps qui m'est imparti pour procéder à cet exercice : pardonnez-moi, mais cinq minutes pour traiter des causes et des remèdes de cette grave question, c'est ridicule. Je ferai donc quatre observations et quatre suggestions.

Ces observations iront d'ailleurs, je l'espère, droit au cœur du rapporteur spécial de votre budget, M. Edmond Hervé.

Concernant les perspectives à attendre d'une action du ministère du commerce extérieur, tout est dit, avec la rare vigueur d'une langue de bois sur laquelle viendront se briser les meilleures volontés, à commencer par la vôtre, monsieur le ministre, et celle de nombreux agents de l'expansion économique à l'étranger.

M. Hervé nous indique notamment que les crédits de l'expansion pour 1991 correspondent à l'adaptation des objectifs de la politique commerciale extérieure. Mais quels sont donc ces objectifs ?

Le redéploiement des postes à l'étranger en faveur des postes en Europe centrale ou en URSS ? L'effort vers l'Europe centrale va dans la bonne direction. Mais, monsieur le ministre, vos propres experts nous indiquaient, il y a quelques semaines, que « sur le plan géographique, nos échanges avec les pays de la C.E.E. se sont dégradés, le déficit passant de 4,6 milliards de francs en août à 7,5 milliards en septembre ». Faut-il donc regarder davantage et essentiellement vers l'Europe centrale alors que nos résultats sont en recul avec les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie et la Grande-Bretagne si je me fie à vos experts ?

Puis-je, à ce sujet, me permettre de vous poser une question : connaissez-vous l'effectif de la chambre de commerce française de Genève placée sous votre autorité ? Quatre personnes ! Connaissez-vous celui de l'organisme allemand correspondant ? Quarante-neuf.

Deuxième objectif : le recrutement de jeunes contractuels « très qualifiés et plus spécialisés ». Mais sur la base de quels critères un tel recrutement sera-t-il opéré ? De plus s'agissant de contractuels, il n'existe pas de concours. Est-il, par exemple, acceptable qu'aucun des cadres français de l'expansion économique en Belgique ou aux Pays-Bas ne soit néerlandophone, alors même que le poste d'Anvers vient d'être répliqué sur Bruxelles ?

Quant à l'outil informatique, et je m'arrêterai là pour l'examen du rapport de M. Hervé, qui ne peut qu'essayer de masquer les insuffisances des choix du Gouvernement en la matière, les quelques efforts réalisés méritent que l'on s'y arrête : 1,7 p. 100 d'augmentation, soit 545 000 francs de plus pour l'ensemble des dépenses informatiques, bureautiques et télématiques dans l'ensemble du monde - en termes réels, corrigés de l'inflation, cet effort sera en fait une diminution - et 18,3 p. 100 d'augmentation, soit 225 000 francs pour les mêmes crédits des directions régionales du commerce extérieur situées... en France métropolitaine !

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous laisse apprécier l'importance de l'outil informatique souligné par M. Hervé.

Mais, plus sérieusement, ce que je crains, au titre de 1991, c'est que précisément, alors même qu'une partie des services offerts aux entreprises sont facturés par les postes, ces services ne puissent que continuer à attirer l'amère ironie de leurs utilisateurs : quel chef de P.M.E.-P.M.I. n'a-t-il pas déjà utilisé des fichiers de postes d'expansion rarement mis à jour et souvent tellement incomplets qu'il appartient aux plus persévérants d'entre eux de se retourner vers des routeurs privés ?

Enfin, revenant également sur mes constatations de l'an dernier, j'observe que les sinistres COFACE sont passés en 1989 de 17 milliards de francs à 28 milliards. Or, pour 1990, nous savons d'ores et déjà que l'affaire irakienne nous coûtera 12,5 milliards de francs au titre de la dette des sinistres couverts par la COFACE, auxquels viendront s'ajouter, au moins pour la même somme, les garanties aux entreprises.

Comme si cette expérience ne nous suffisait pas, le ministère de l'industrie est en train de rééditer cette magistrale réussite commerciale avec son voisin iranien en obtenant quelques nouveaux grands contrats.

Animé par la volonté de servir sur le fond les intérêts de notre pays, je voudrais donc vous faire quatre suggestions :

Premièrement, en matière de travail parlementaire, je reviendrai sur ma remarque de l'an dernier : je ne peux que souligner l'opacité des crédits affectés au commerce extérieur à travers la documentation qui nous est remise pour apprécier les perspectives, les mérites ou les insuffisances de ce budget.

Deuxièmement, il me semble, monsieur le ministre, que, dans la vie économique quotidienne, lorsque l'activité d'une entreprise ne porte pas tous les fruits espérés ou périclité, il est de bonne gestion de s'interroger sur les origines de cette situation. Faute de se poser en temps utile les bonnes questions pour la survie et l'amélioration des performances de son outil, le chef d'entreprise est condamné à disparaître.

Il serait donc utile, et je pense sur ce point recueillir l'assentiment de la grande majorité de notre assemblée, que vous engagiez un véritable audit sur les structures, les missions et les dysfonctionnements liés à l'activité des services mis à votre disposition.

Le principal intérêt de cet audit, outre la fourniture d'un rapport au Parlement sur votre administration, serait peut-être de nous permettre enfin de réfléchir à ce que pourrait être une véritable politique du commerce extérieur, et Mme Moreau en a tracé les grandes lignes et les espoirs.

Troisièmement, dans l'immédiat, je suggère que nous nous attachions au fil de l'année 1991 à développer les moyens déjà existants pour stimuler la démarche de nos entreprises, et singulièrement les P.M.E.-P.M.I., dans une véritable stratégie de l'exportation.

Avec un objectif de longue haleine de formation de nos futurs chefs d'entreprises dans ce sens, il semble plus que jamais urgent de rechercher les moyens d'associer notre politique éducative, tant professionnelle que supérieure, à la conquête des marchés extérieurs.

La maintien du rayonnement de la francophonie, bien en repli depuis une dizaine d'années, va aussi de pair avec la préservation de nos marchés outre-mer. Mais, plus encore, la formation linguistique de nos cadres commerciaux et de nos techniciens constitue aujourd'hui l'une des clés d'implantation sur les marchés vierges d'Europe centrale, d'U.R.S.S., d'Asie ou d'Amérique du Sud.

Il me semblerait donc tout spécialement opportun que vos services étudient d'urgence les mesures d'incitation nécessaires à cette formation mettant en partenariat de grands établissements scientifiques et culturels du type de l'institut national des langues et civilisations orientales ainsi que les entreprises ou groupes d'entreprises disposés à consentir les efforts d'investissements humains nécessaires.

Quatrièmement, enfin, s'agissant de l'institution des volontaires du service national en entreprise, dont la gestion est placée sous votre autorité, j'observe que l'essentiel des bénéficiaires de cette option est constitué par de jeunes diplômés des grandes écoles. Ne serait-il pas envisageable de rééquilibrer ce système, en faveur notamment des futurs agents de maîtrise et des meilleurs artisans issus de l'enseignement professionnel ? Eux aussi doivent pouvoir bénéficier de ce supplément de formation que représente un véritable stage en entreprise à l'étranger.

En conclusion, monsieur le ministre, je ne peux que reprendre les termes de mes conclusions de l'année dernière : un bon budget ne se juge pas forcément à l'importance de ses crédits mais à l'utilisation judicieuse que l'on en fait.

J'observe cette évidence pourtant bonne à rappeler : si nous n'avions pas structurellement pour 1990 - et je ne voudrais pas être un oiseau de mauvais augure - entre 70 et 80 milliards de francs de déficit, nous n'aurions pas à chercher à le combler et à acquitter le service de la dette qui en découle.

Dans de telles conditions, quelle position suggérer au groupe de l'U.D.C. ?

Assurément, en raison même de la dispersion des effectifs et des moyens, il n'existe pas aujourd'hui de véritable budget, pas plus que de politique du commerce extérieur.

Ce qu'il faut à la France en matière de commerce extérieur, c'est enfin une politique volontariste et déterminée au terme d'un véritable audit de la mission incombant à votre administration.

Pour ces raisons, le groupe U.D.C. s'inscrit contre ce budget. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. le ministre du commerce extérieur.

M. Jean-Marie Rausch, ministre du commerce extérieur. Comme vous étiez le dernier intervenant, monsieur Jegou, et que c'est votre discours que j'ai le plus présent à l'esprit, permettez-moi de vous faire d'emblée une réponse que je voudrais adresser avec beaucoup d'amitié et de courtoisie à l'ensemble de cette assemblée.

Certains propos aujourd'hui, et je le dis très franchement, peut-être avec un peu de naïveté, m'ont un peu choqué. Alors que le monde entier progresse vers une plus grande liberté, vers une grande économie de marché, vers une indépendance des entreprises, je suis un peu surpris que, dans cette enceinte, l'on demande plus d'Etat, plus d'administration, plus de contrôle et que l'on donne plus de responsabilités à un gouvernement.

Il ne s'agit absolument pas de décharger le Gouvernement en quoi que ce soit, ni de me « défiler » ! En tant qu'ancien chef d'entreprise exportateur - je ne sais pas s'il y en a eu beaucoup dans cette assemblée - je pense très sincèrement que, dans le contexte économique mondial actuel, les entreprises ont un rôle au moins aussi important que les pouvoirs publics. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*) Et cela n'a jamais été dit.

M. Olivier Dassault. Il faut une participation de l'Etat !

M. le ministre du commerce extérieur. Vous avez raison ! Cela dit, vous portez le nom d'une grande entreprise d'exportation, mais, petit exportateur pendant vingt ans, vendant de la farine en Allemagne, j'ai toujours considéré que mon rôle était aussi important que celui des pouvoirs publics, sinon plus. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

En matière de commerce extérieur, l'actualité internationale est un facteur déterminant, et l'ensemble des rapporteurs se sont légitimement inquiétés de l'évolution de la conjoncture mondiale.

Je commencerai mon intervention par une présentation rapide de la situation de la balance commerciale et de ses perspectives, compte tenu essentiellement des événements du Golfe. Je poursuivrai par un rapide bilan de l'application du plan « export », qui a maintenant dix-huit mois. Pour conclure, avant de présenter les crédits concernant mon action ministérielle, je retracerai les perspectives des négociations commerciales multilatérales, c'est-à-dire du G.A.T.T. et de l'*Uruguay round*, que l'on a beaucoup évoquées, à juste titre.

Je ferai d'abord un rappel de la situation de nos échanges commerciaux. A mes yeux, parce que j'ai une certaine passion pour l'informatique et que je suis les chiffres du commerce extérieur sur un ordinateur, avec des ratios qui ne sont peut-être pas toujours les ratios officiels, le phénomène le plus marquant depuis le début de l'année 1990 a été un ralentissement très sensible des échanges, qui affecte l'ensemble du commerce international.

Dès les trois premiers mois, je m'étais rendu compte que la progression de nos exportations, comme d'ailleurs de nos importations puisque, cette année, les chiffres sont très parallèles, était nettement moins importante que l'année dernière.

Sur les huit premiers mois de 1990 par rapport aux huit premiers mois de 1989, nos exportations n'ont progressé que de 4,6 p. 100 en valeur alors que, l'année dernière, sur la même période, elles avaient progressé de 14,6 p. 100. Nos importations ont, elles aussi, progressé de 4,6 p. 100, alors qu'elles avaient progressé l'année dernière de 15,2 p. 100.

On a donc vraiment l'impression que nous n'avions pratiquement plus beaucoup progressé en volume cette année, alors que la progression l'année dernière était supérieure à 10 p. 100 sur la même période. C'est le cas dans le monde entier. Nous assistons à un véritable ralentissement de l'économie mondiale.

Le second phénomène, c'est une relative détérioration de nos échanges, essentiellement avec les mauvais résultats du mois de septembre. Jusqu'au 2 août, en effet, nos échanges ne se sont pas beaucoup détériorés, au contraire. Si l'on était resté sur la trajectoire de juillet, on serait vraisemblablement allé vers un déficit du commerce extérieur compris entre 30 milliards et 40 milliards cette année, au lieu des 44 milliards de l'année dernière. Il y aurait eu une amélioration. Seulement, cela s'est dégradé, essentiellement à partir du mois de septembre, avec un déficit de 9,2 milliards en chiffres bruts et de 10,1 milliards en chiffres corrigés des variations saisonnières.

L'augmentation de la facture pétrolière explique à elle seule une part importante de cette dégradation. Le déficit énergétique a augmenté de 2 milliards en septembre, pour atteindre 9,9 milliards, c'est-à-dire près de 10 milliards, mais il n'est pas seul en cause.

Plusieurs autres inflexions préoccupantes se manifestent au cours de ces derniers mois.

L'excédent agro-alimentaire était en hausse de 11 p. 100 sur les neuf premiers mois par rapport à la même période de 1989. Ce fut une embellie à laquelle on ne s'attendait pas et que j'ai découverte avec un grand plaisir. Mais il a baissé tout de même au mois de septembre et tend actuellement à se tasser. Nous étions pour les huit premiers mois à 42 milliards contre 37,7 milliards l'année dernière sur la même période. De plus de 5 milliards par mois depuis le début de l'année, nous sommes tombés à un peu plus de 3 milliards en septembre.

Par ailleurs, il y a un déficit industriel important. Il s'est stabilisé au cours des mois de juillet, août et septembre à 9,5 milliards par mois, soit à un niveau tout de même supérieur à celui de 1989 où le déficit mensuel n'était que de 7 milliards de francs.

Sur ce point, on a une explication partielle. D'abord, le ralentissement des ventes d'Airbus aux premier et deuxième trimestres de 1990 en raison de la grève de British Aerospace, qui ne livrait pas les composants de ces avions. Nous livrerons donc pratiquement trente Airbus de moins sur l'année que ce qui avait été initialement prévu. Cela a diminué nos recettes d'exportation de 1,5 milliard de francs par mois pour les deuxième et troisième trimestres de 1990.

On enregistre également une baisse de nos exportations industrielles civiles en raison du ralentissement de la croissance mondiale, ce qui est logique. En revanche, nos importations n'ont pas fléchi.

Ces tendances se traduisent notamment dans les échanges avec la Communauté européenne. Au début de l'année, ils étaient bons, mais le déficit mensuel est devenu au cours du dernier trimestre supérieur à celui enregistré en 1989. La dégradation de nos échanges avec l'Italie et le Royaume-Uni annule l'amélioration observée avec l'Allemagne, comme l'a souligné tout à l'heure M. Ehimann.

En tenant compte de tous ces éléments, on peut craindre que le déficit commercial ne soit, pour 1990, de l'ordre de 50 milliards de francs.

La question a été posée par un certain nombre d'orateurs sous diverses formes : la France peut-elle supporter une aggravation de 10 à 20 milliards de déficit commercial cette année et peut-être encore l'année prochaine ?

On a répondu à juste raison qu'il n'était peut-être pas sain de spéculer exclusivement sur les recettes des services, les invisibles, mais, comme notre investissement industriel semble

s'être maintenu à un niveau relativement élevé, l'on peut espérer que, si la crise actuelle se tasse, nos industries pourront faire face à des demandes d'augmentation de livraisons et de productions, ce qui nous permettrait de prendre des parts de marché supplémentaires puisque ces investissements doivent tout de même servir à quelque chose dans l'avenir.

Quelles perspectives peut-on donc prévoir pour 1991 ?

Nous sommes, comme l'a dit Mme Moreau tout à l'heure, en plein dans le conjoncturel. Il est difficile de savoir comment évoluera le marché des hydrocarbures. L'hypothèse retenue par le Gouvernement pour 1991 était de 25 dollars le baril, mais les facteurs d'incertitude sont considérables. Une augmentation de 5 dollars du baril accroît notre déficit de 12 milliards par semestre, c'est-à-dire que la facture énergétique s'alourdit alors de 24 milliards par an.

L'évolution des cours des hydrocarbures exerce son influence sur le commerce extérieur, non seulement de manière directe, par l'alourdissement de la facture énergétique, mais aussi en affectant la situation de certains de nos partenaires commerciaux. Certains d'entre eux devraient bénéficier de la nouvelle conjoncture, d'autres malheureusement en pâtir.

Parmi les pays qui vont bénéficier de l'augmentation du prix du pétrole, nous avons tout d'abord certains pays endettés tels que le Venezuela, le Mexique, l'Algérie, l'Indonésie, la Malaisie et l'Union soviétique. Mais les recettes supplémentaires qu'ils retirent d'un accroissement du prix du pétrole vont essentiellement aller au paiement de la dette. N'oublions pas cependant que ces pays deviennent aussi des cibles commerciales intéressantes. C'est également le cas de l'Iran.

Deuxièmement, il y a les pays riches, producteurs de pétrole, qui voient encore leurs revenus augmenter : Arabie saoudite, Emirats arabes unis et autres. Le surcroît de richesses ne devrait pas changer fondamentalement leur situation qui est déjà saine. Une part importante de ce surcroît de revenus sert cependant à financer des mesures liées à la crise. Cela limite donc le bénéfice qu'ils retirent de cette hausse mais nous continuons à exercer sur eux de fortes prospections commerciales.

Pour nous, les commandes supplémentaires à attendre sous forme de grands contrats compenseront au mieux une partie de la hausse de l'approvisionnement pétrolier de la France. De toute manière, le retour que nous pouvons attendre de ces opérations ne sera pas très rapide car le recyclage des capitaux fonctionne avec un temps de retard, ainsi qu'on l'a déjà vu au moment des deux premiers chocs pétroliers.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la crise du Golfe accroît également les difficultés d'un certain nombre de clients traditionnels de notre pays. C'est le cas des pays de l'Est, hormis l'U.R.S.S. C'est le cas de pays les moins avancés, de pays en développement importateurs de pétrole ou affectés par le retour de leurs émigrés tels que l'Inde, le Pakistan, l'Égypte et les Philippines.

En définitive, la solution du déséquilibre de la balance commerciale de la France ne réside pas dans une relance vigoureuse et coûteuse des grands contrats. La rigueur continuera à présider les choix de notre politique d'assurance crédits. C'est dans l'ancre de la France au sein de la Communauté européenne, zone dont le dynamisme ne devrait pas être trop affecté par la crise du Golfe, que réside notre meilleure chance de développement de nos exportations.

L'orientation actuelle va essentiellement vers les pays de l'O.C.D.E. et notamment vers la Communauté. Elle n'est absolument pas remise en cause, mais au contraire justifiée par les derniers événements. Et il est tout à fait clair que cette orientation doit être maintenue.

Je voudrais juste dire un mot des déplacements ministériels, notamment à M. Dassault. J'ai choisi surtout l'Europe. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus passionnant. Aller passer une demi-journée ou une journée en Allemagne tous les quinze jours ou toutes les trois semaines, ce n'est pas faire un grand voyage et c'est très fatigant. Mais c'est vers ces pays, qui sont des clients déjà importants et qui connaissent des développements dus aux événements de l'Europe centrale que nous devons porter l'effort pour en bénéficier le plus possible. Une croissance allemande entraîne inévitablement une croissance de son principal fournisseur qu'est la France. C'est cette carte qu'il faut jouer.

Par ailleurs, quand je vais à travers le monde, comme l'a rappelé M. Ehrmann tout à l'heure, je vais essentiellement vers des pays solvables. Je regarde toujours quels sont leurs chiffres !

En ce qui concerne le voyage du Premier ministre au Japon, dont il est revenu ce matin, et son arrêt à Singapour, ce n'est pas à moi de défendre ses choix, il les fait lui-même. Cela dit, j'étais avec lui dans la première partie du voyage jusqu'à Singapour, et c'est tout de même un pays intéressant pour la France puisque nos exportations représentent 6 milliards par an, soit un septième de notre déficit commercial, et que notre balance commerciale avec Singapour est excédentaire. Cela vaut donc la peine de s'y arrêter vingt-quatre heures pour essayer de consolider ces échanges et d'en augmenter encore l'impact.

Quant à la Malaisie, j'y étais il y a quelques mois. Nous y faisons également un effort très important. Nous sommes présents, notamment dans le secteur des travaux publics, sur un certain nombre de chantiers, routes, aéroports et autres, et pour la fourniture de certains produits.

J'en viens maintenant très rapidement au bilan du plan « export ». C'est dans l'ensemble satisfaisant, même si certains aspects ne se mettent pas en place assez rapidement.

Je rappelle que ce plan date du 11 janvier 1989, qu'il a été suivi par la signature, le 14 mars 1989, de la charte nationale, qui vise à une meilleure coordination des dispositifs existants, publics et privés. Dans ce domaine-là, je crois que c'est un succès.

Nous avons déjà signé dix-neuf - et non dix-sept - comme l'a dit M. Hervé - conventions régionales. Nous devons signer la vingtième avec le Limousin et nous envisageons même d'en signer avec les territoires et départements d'outre-mer - en Guyane notamment.

Nos premiers partenaires étaient les chambres de commerce et les structures patronales, émanant essentiellement du C.N.P.F. et des P.M.I.-P.M.E. Sont venus s'y joindre les chambres d'agriculture, les chambres de métiers, et les experts-comptables, qui conseillent souvent de façon très remarquable les P.M.I.-P.M.E., les incitant avec beaucoup d'efficacité, à se lancer dans le commerce extérieur.

Enfin, nous avons institué dans trois pays tests, l'Allemagne, notre plus grand client, notre plus grand fournisseur aussi, l'Espagne et la Grande-Bretagne, un système qui fonctionne parfaitement bien. Il permet à toutes les entreprises P.M.E.-P.M.I. de s'insérer à n'importe quel moment dans la chaîne commerciale et d'être immédiatement guidées, aidées, informées sur la manière dont elles peuvent le mieux passer à « l'attaque » commerciale dans ces pays.

M. Jegou a fait remarquer tout à l'heure qu'il n'y avait que quatre Français dans la chambre de commerce de Genève, alors qu'il y avait beaucoup plus d'Allemands. La différence est que les quatre Français sont payés par le Gouvernement et que les Allemands le sont par les entreprises. Les chambres de commerce bénéficient à l'étranger d'une dotation importante du gouvernement français. A Singapour, où j'étais il y a quelques jours, ils ont une aide de l'ordre d'un million de francs. On leur paye trois V.S.N.A. plus le directeur de la chambre. Et ils demandent encore plus d'aide aux pouvoirs publics. Je leur ai expliqué qu'on ne pouvait pas être à la fois un entrepreneur et un chef d'entreprise libéral, et demander toujours plus d'Etat, et qu'il fallait, à un moment donné, essayer de se prendre en main soi-même.

C'est ainsi également que j'ai entendu quelques remarques interrogatives sur le principe de faire payer les prestations par les postes d'expansion économique par le C.F.C.E., ou même par les chambres de commerce - parce que le système est étendu à tout le monde. Je crois que c'est une excellente chose. Et je vais vous expliquer pourquoi. Quand on est obligé d'acheter un produit, on a beaucoup plus de considération que quand on ne l'a pas payé, et celui qui le fournit met davantage son point d'honneur à le rendre attractif et valable lorsqu'il sait qu'il y a un paiement en contrepartie que lorsqu'il sait que son produit est donné gratuitement.

D'une manière globale, on ne fait pas payer très cher. J'étais récemment à Londres. Le responsable du poste d'expansion économique à Londres m'a dit que le coût moyen était un peu inférieur à 1 000 francs, que ces prestations étaient très appréciées par les chefs d'entreprise, qui considéraient d'ailleurs que c'était une excellente chose car ils

avaient droit à une certaine considération et à une certaine qualité de travail en contrepartie de leur paiement, et qu'il n'avait aucune récrimination et aucune réclamation.

Dans une économie de marché, dans une économie libérale, ce système est excellent.

En ce qui concerne l'unification du réseau de collecte et de diffusion de l'information autour du C.F.C.E., les premiers résultats ont été obtenus. Le C.F.C.E. a conclu des accords bilatéraux avec les principaux partenaires, au niveau national et régional, afin d'implanter des centres de documentation dans quatre régions. Mais l'essentiel reste à faire - et cela a été dit tout à l'heure. Nous allons maintenant informatiser et mettre en place des serveurs télématiques à la disposition de l'ensemble des postes d'expansion économique. C'est un travail considérable. Je m'y connais un peu, et je « pousse » très fort le projet, car l'idéal, pour moi, serait qu'un entrepreneur qui apprend une information sur un marché à conquérir puisse la faire diffuser immédiatement à toutes les entreprises françaises avec lesquelles, sur ce point, il n'est pas en concurrence, et qui pourraient s'y intéresser. Mais il faut que, en même temps, ce système respecte une certaine forme de confidentialité, afin que ce ne soient pas des entreprises d'autres pays qui s'emparent de ces informations et que nos entreprises soient suffisamment rapides pour permettre de bien se placer sur ce marché.

Ce réseau interactif va être mis en place. J'y tiens personnellement. Un premier pas a été franchi avec la mise en place du schéma directeur informatique commun aux postes d'expansion économiques et au C.F.C.E.

Comme il faut aller plus loin, j'ai demandé à M. Despôts, directeur de la D.R.E., et à M. Dollé, qui est le président-directeur général du C.F.C.E., de se mettre d'accord pour présenter un projet et le réaliser dans les meilleurs délais.

Autre point du plan export : la formation des hommes. On en a beaucoup parlé tout à l'heure aussi. On a regretté que ce soient essentiellement des diplômés commerciaux, par exemple, qui occupent les postes de V.S.N.E. et moins des agents de maîtrise. Cela provient aussi du fait, monsieur Jegou, que ce sont les entreprises qui les choisissent, en fonction des cibles qu'elles se fixent sur le marché. Elles préfèrent souvent - c'est leur droit, et le Gouvernement n'a pas à choisir à leur place - prendre des experts en commerce plutôt que des techniciens. Si l'on peut aider les techniciens - et je partage votre souci - par un autre moyen, je suis tout prêt à m'y employer. Pourquoi ? Parce qu'il faudrait arriver - les Japonais et les Allemands l'ont fait avant nous - à disposer de techniciens qui surveillent les chaînes de fabrication, pour parvenir le plus vite possible à « défaut zéro ». Mais je ne peux pas contraindre les entreprises à prendre des techniciens plutôt que des commerciaux comme V.S.N.E.

M. Jean-Jacques Jegou. On peut les inciter !

M. le ministre du commerce extérieur. Oui !

Au niveau de la formation des hommes, les choses avancent assez vite.

A la fin de cette année scolaire sortiront les premières promotions d'étudiants des trois centres binationaux de formation, à Lyon - franco-italien -, à Lille - franco-anglais -, et à Metz - franco-allemand.

Ces centres délivrent un D.E.S.S. à l'issue d'un cycle de deux ans, qui se déroule pour partie à l'étranger, puisqu'il y a un stage de six mois en entreprise à l'étranger.

Comme je vous l'indiquais l'année passée, trois nouveaux instituts devraient être ouverts en 1991 : un franco-espagnol à Pau, un franco-japonais, cher à Mme Moreau, à Rennes et un franco-américain peut-être à Caen.

Les formations complémentaires délivrées à des jeunes diplômés, de niveau « bac + 2 », seront poursuivies à l'I.U.T. de Versailles, du Havre, à l'université de Franche-Comté et à l'école de commerce de Paris.

Enfin, le programme COMEX de formation continue géré en commun avec la délégation à la formation professionnelle sera reconduit en 1991 avec une dotation maintenue à 15 millions de francs.

J'en viens à un point évoqué par tous les orateurs : les négociations commerciales multilatérales.

On peut tenter de faire rapidement le point à quelques semaines de la conclusion de ce « cycle d'Uruguay », commencé, monsieur Dassault, en 1986. Si on y a mis l'agriculture, qui n'y était pas, c'était avec l'accord du Gouvernement en place en France fin 1986.

C'était à Punta del Este. Et M. Noir y était. Je ne lui donne pas tort, mais il faut savoir si l'on veut négocier en agriculture ou si l'on ne veut pas négocier. Et comme ce sujet a été inclus, fin décembre 1986, à Punta del Este dans les compétences de l'Uruguay Round, il faut bien aboutir à un moment donné.

La conclusion devrait intervenir à Bruxelles en décembre prochain. Et les négociations se déroulent à un moment où la crise du Golfe ralentit la croissance économique mondiale.

Il faut bien voir la philosophie de l'Uruguay Round. Elle tient en une phrase : il faut faciliter les échanges mondiaux, abaisser les barrières douanières, promouvoir l'ensemble du commerce, afin de développer l'ensemble du système économique mondial, créer des emplois et des richesses.

M. Le Vern, Mme Moreau ont présenté tout à l'heure, d'une manière très détaillée, les enjeux de cette négociation. D'autres les ont repris ensuite. Il faut faire très attention, en ce moment où nous sommes dans une crise mondiale, à éviter le renforcement des tentations protectionnistes qui sont dues à cette crise et à la hausse des cours du pétrole.

Au début de mon exposé, j'ai expliqué que le ralentissement du commerce mondial pesait finalement très lourd chez nous. Il est donc indispensable pour tout le monde que des conclusions favorables clôturent l'Uruguay Round. Mais - et, là, je suis bien d'accord avec tous - pas à n'importe quel prix ! Les concessions doivent être équitablement réparties, sous peine d'être insupportables pour l'une des parties. Ce serait notamment le cas si cela devait toucher notre agriculture et la politique agricole commune.

On y a quand même veillé, avec M. Mermaz, la semaine dernière à Bruxelles. Je peux vous dire que les propositions de la Communauté ne portent pas atteinte aux mécanismes fondamentaux de la politique agricole commune.

Quel était l'enjeu en matière d'agriculture ? Je vais essayer de l'expliquer en deux minutes.

Les Etats-Unis ont un énorme déficit commercial. Ils ont un excédent agro-alimentaire et ils essaient évidemment de compenser l'un par l'autre. Or, que veulent-ils ? D'abord que nous diminuions nos subventions à l'exportation. Ils nous reprochent de subventionner nos produits à l'exportation. Ils nous le reprochent en disant qu'ainsi nous incitons à la surproduction et à l'effondrement des cours mondiaux. Eux-mêmes prétendent ne subventionner que les exploitants alors qu'ils subventionnent aussi l'exportation. Ils veulent donc que nous diminuions nos subventions à l'exportation, pour pouvoir nous prendre plus facilement des parts de marché. En contrepartie, nous avons exigé qu'ils diminuent également, et dans les mêmes proportions, leurs subventions internes pour que leurs prix ne soient plus excessivement compétitifs non plus et que les parts de marché ne puissent pas varier très fortement.

Sur ce point, ils ont demandé 90 p. 100 de diminution pour les subventions à l'exportation et 70 p. 100 de diminution sur les subventions internes. Nous avons proposé 30 p. 100 sur la période 1986-1996. Mais sur ces 30 p. 100, 15 p. 100 sont, en fait, déjà intervenus au cours des cinq dernières années. Il ne reste donc plus que 15 p. 100 à faire dans les six prochaines années. Cela devrait donc se dérouler comme se sont déroulées les quatre dernières années. Je ne crois pas que ce soit là un sacrifice scandaleux et inadmissible.

Deuxième point : nous avons exigé en contrepartie de cela qu'un certain nombre de produits, qui sont des produits de substitution des céréales, qui rentraient en Europe sans taxes, qui alimentaient des usines d'aliments du bétail, hollandaises par exemple, pour leur permettre de produire de la viande à bon marché, soient dorénavant taxés. Les droits seront faibles sur les quantités prises en considération en 1988 et 1989, mais nous avons obtenu que ces contingents ne soient pas augmentés de 8 p. 100 comme le voulait la Commission. Au-delà de ces quantités les importations seront frappées des droits normaux.

Et puis, il y avait un troisième point, extrêmement important, qui constituait la principale attaque contre le Marché commun. Les Américains, les pays dits Groupe de Cairns voulaient que l'on diminue également les droits d'entrée dans la Communauté.

Ces droits d'entrée, qui sont variables et qui ont pour objet de préserver notre politique communautaire, auraient été transformés en tarifs, c'est-à-dire en droits fixes, puis affectés d'un coefficient de diminution de 30 p. 100.

Or nous avons obtenu - M. Mermaz s'est battu pour cela pendant deux nuits, et j'étais à ses côtés - que cette diminution du droit d'entrée dans la Communauté ne mette jamais en cause la préférence communautaire, de telle manière que les prix intérieurs des produits de la Communauté soient toujours plus attractifs que les prix internationaux. En termes clairs, que les céréales américaines ou canadiennes ne soient pas moins chères au sud de l'Italie que les céréales françaises. Je crois que, dans un domaine comme l'Uruguay Round, où il faut aller vers des concessions - car si un pays ne veut pas jouer le jeu, il est exclu du système -, ce que nous avons obtenu n'est pas si mal que cela. Mais le problème reste de pouvoir défendre cela dans les négociations finales à Bruxelles. On tâchera d'y veiller.

En dehors de l'agriculture, il y a le textile. Le problème du textile est assez simple également. Nous avons, en France, un certain nombre d'industries du textile. Et le Lorrain que je suis, président du Conseil régional de Lorraine, en a d'ailleurs pas mal à défendre dans les Vosges. Ces industries textiles sont actuellement menacées par des invasions de produits des pays en voie de développement, notamment du Sud-Est asiatique. Ces pays-là exercent de fortes pressions pour inclure le textile dans l'Uruguay Round afin de pouvoir les faire librement circuler.

Nous avons jusqu'à présent la protection de l'accord multilatéral. Nous essayons d'obtenir que cette entrée du textile dans le champ des accords multilatéraux du G.A.T.T. se fasse très progressivement, et soit accompagnée d'un renforcement des règles du G.A.T.T., afin que nous ne soyons pas victimes du dumping de ces pays.

Jusqu'où faut-il aller pour faire un geste vis-à-vis de pays en voie de développement ? Jusqu'où ne peut-on pas aller pour ne pas compromettre l'industrie textile française ? Voilà le problème à résoudre.

Propriété intellectuelle : nous sommes très preneurs, très désireux d'obtenir des accords là-dessus. Nous avons beaucoup de choses à protéger : le champagne, les vins français, les grandes marques de vêtements, les produits de luxe et autres, qui sont souvent contrefaits dans beaucoup de pays.

S'agissant des services, la France est le deuxième producteur de services du monde, après les Etats-Unis. Nous sommes beaucoup plus libéraux que les Etats-Unis, dont les propositions ne vont pas très loin, et excluent d'ailleurs un certain nombre de services, tels que les transports maritimes ou le monopole d'American Express. Nous sommes désireux d'obtenir des avancées dans ces domaines-là, puisque nous y sommes très forts et que nous y avons beaucoup d'intérêts. Nous devons y parvenir sans sacrifier d'autres secteurs.

Il y a des conflits commerciaux, il y a les subventions, il y a les tarifs. Cela a été évoqué tout à l'heure.

Un mot sur les subventions. Les Américains souhaiteraient considérer que, lorsque l'on a des sociétés nationalisées, toute dotation en capital à ces sociétés est une subvention indirecte aux produits fabriqués. Qu'on songe à Airbus ! A nous d'essayer de nous défendre pour faire admettre que les sociétés nationalisées peuvent parfaitement exister dans les régimes libéraux et que des dotations en capital ne sont pas obligatoirement des subventions accordées à des produits fabriqués.

D'une manière générale, notre position est très dure. C'est la raison pour laquelle l'issue de la négociation est finalement assez incertaine.

Si vous le permettez, j'en viendrai maintenant à mon budget.

A mon avis, les crédits sont satisfaisants dans la mesure où ils permettent de poursuivre la réalisation des trois objectifs du ministère : l'adaptation du service de l'expansion économique aux nouvelles données du commerce mondial ; la poursuite de l'effort engagé en faveur du commerce courant ;

le renforcement de l'aide au développement et de notre soutien aux grands contrats dans le respect de la charte budgétaire.

Dans cet esprit, si les dépenses de personnel de l'expansion ne croissent que de 1 p. 100 par rapport à l'année 1990, en revanche, les dépenses de fonctionnement et d'intervention croissent de 5,5 p. 100 - 638 millions de francs contre 605 en 1990. Ce chiffre est à comparer à la norme de la direction du budget, qui est de 2,5 p. 100.

Pour ce qui concerne le personnel de l'expansion, j'ai demandé et obtenu une augmentation substantielle des crédits de formation, qui passent de quelque 320 000 francs à plus de 1,6 million de francs. Je crois, en effet, qu'il faut que les agents de poste soient formés en permanence pour rendre aux entreprises exportatrices un service de qualité, et ceci d'autant plus que nous sommes associés plus étroitement à nos partenaires privés dans le cadre de la charte de l'exportation.

A ce propos, je me permets de rappeler que certaines craintes s'étaient manifestées lors de la signature de la charte : n'allait-on pas assister à un désengagement progressif de l'Etat au profit d'autres structures ? Elles avaient été exprimées. Aujourd'hui, j'ai plutôt entendu l'inverse, ce qui me satisfait et qui prouve que nous sommes finalement dans une bonne moyenne.

Les deux budgets qui ont suivi montrent bien qu'il n'en est rien. Bien au contraire !

Et si nous procédons à la fermeture de quelques postes d'expansion, nous en ouvrons d'autres dans des zones d'avenir, et notamment les pays de l'Est : ce sera ainsi le cas en 1991 à Leningrad, Kiev et Cracovie.

Par ailleurs, le soutien au commerce courant est confirmé.

Le comité de développement extérieur, procédure très utile pour aider à l'implantation de structures commerciales à l'étranger, voit sa dotation de 260 millions de francs reconduite, ainsi que l'assurance prospection à 490 millions de francs.

Les organismes qui soutiennent ce type de commerce voient également leurs crédits augmenter.

J'ai mentionné tout à l'heure le C.F.C.E. et la mise au point de son schéma informatique : il maintient sa dotation 1990 et se voit abondé de 6 millions de francs pour financer les clubs pays et le comité Image de la France.

L'A.C.T.I.M. obtient, pour sa part, 4 millions de francs supplémentaires, ce qui porte son budget à 102 millions de francs et le C.F.M.E., qui soutient les expositions et foires à l'étranger - et dont chacun reconnaît le dynamisme -, obtient 4 millions de plus, avec 78 millions de francs.

Le budget global des organismes croît ainsi de 5 p. 100.

J'en viens maintenant à l'aide à la grande exportation.

Le fonds ingénierie bénéficie de 5 millions de francs supplémentaires, ce qui porte sa dotation à 30 millions de francs. De plus, dès l'année prochaine, ce fonds s'auto-alimentera avec les remboursements des entreprises selon le mécanisme budgétaire bien connu du fonds de concours.

La garantie du risque économique qui nous permet d'améliorer les conditions financières de l'offre des exportateurs français est quasiment reconduite à 490 millions de francs. Elle était de 500 millions de francs l'année dernière.

De même, l'enveloppe des dons du Trésor est portée à 1,1 milliard de francs et les autorisations de prêts à 7 milliards de francs.

Cela devrait nous permettre de maintenir, dans un contexte particulièrement difficile et concurrentiel, le niveau de nos grands contrats, qui non seulement permettent d'exporter une technologie de haut niveau mais fournissent aussi du travail à nos P.M.E. sous-traitantes.

Je terminerai mon propos par la dotation budgétaire allouée à la COFACE, dont on a longuement parlé.

Comme l'année dernière et comme je vous l'avais d'ailleurs annoncé ici-même, cette dotation sera de 8 milliards de francs, correspondant pour l'essentiel à des sinistres sur des opérations relativement anciennes, datant de 1986-1987.

Pour 1990, la dotation initiale prévue devrait s'avérer suffisante, car les événements du Golfe n'auront pas de répercussion sur cet exercice. Je vous rappelle en effet que ce que l'on appelle le « délai constitutif de sinistre » est de six mois.

Néanmoins, afin de prendre en compte les premières dépenses et à titre quasi provisionnel, une dotation de un milliard de francs vous sera, je crois, proposée dans le collectif 1990. Cela doit se décider en ce moment-même au conseil des ministres.

Les prévisions qui conduisent à l'établissement du projet de budget sont chaque année affectées par de nombreuses incertitudes. C'est plus encore le cas en 1991, après les événements du Golfe. Leurs conséquences s'inscrivent à la fois en positif et en négatif.

En positif : la situation financière des pays endettés producteurs de pétrole s'améliore. Je pense notamment à l'U.R.S.S., à l'Arabie, au Venezuela, au Mexique, à l'Indonésie ou au Nigeria.

En négatif : les difficultés des pays tributaires du pétrole importé s'accroissent. Je pense notamment aux pays de l'Est, aux pays les moins avancés, aux pays de la ligne de front - Égypte, Turquie, Jordanie - malgré l'important soutien international dont ils sont l'objet.

Enfin, il faudra supporter le coût du sinistre sur l'Irak et le Koweït. Ces dépenses seront toutefois étalées sur plusieurs années car le paiement de la dette irakienne devrait intervenir de manière progressive et l'imputation du coût se fera, en principe, six mois après la date de chaque échéance non remboursée.

Par ailleurs, les prévisions faites antérieurement à la crise comptaient déjà pour un certain montant : le paiement d'indemnités liées au commerce avec l'Irak. Cela contribue donc à limiter le surcoût des événements.

Au total, s'il est impossible d'avoir l'assurance que le déficit de l'assurance-crédit ne dépassera pas 8 milliards de francs en 1991, il est aussi prématuré de remettre en cause le montant de la dotation prévue.

On saura seulement en cours d'année si un rattrapage s'avère nécessaire, lequel figurerait alors dans le collectif budgétaire.

Voilà, mesdames, messieurs les députés, ce que je tenais à vous dire pour défendre ce budget.

J'ajoute que j'ai été très sensible aux arguments présentés tout à l'heure par des intervenants appartenant à l'ensemble des groupes de cette assemblée et selon lesquels il ne fallait pas tout mélanger en politique. Je crois sincèrement que ce qui est fait dans le domaine du commerce extérieur - et je ne le dis pas parce que je suis en charge de ce portefeuille car je ne suis en fait qu'un rouage - est fait d'une manière très convenable et s'inscrit parfaitement dans l'évolution actuelle du monde qui oblige à revoir et à relativiser nombre de choses. Je suis d'ailleurs le premier à le faire. C'est la raison pour laquelle je souhaite, au cœur de cette crise mondiale dont la raison essentielle est la crise du Golfe, que l'Assemblée nationale se montre unanime pour soutenir un effort que je crois être le meilleur possible. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - M. Charles Ehrmann applaudit également.)*

M. le président. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Michel Destot.

M. Michel Destot. Avant d'en venir directement à ma question, je tiens à apporter également mon soutien à la politique conduite par M. le ministre, tout en regrettant peut-être que la majorité qui semble s'être dégagée sur les bancs de cette assemblée ne puisse pas se traduire tout à l'heure dans les faits en raison de l'association du budget de commerce extérieur avec celui des charges communes.

Je voudrais revenir sur des éléments qui ont déjà été évoqués par d'autres collègues, s'agissant de la crise du Golfe et de ses effets : augmentation du prix du baril du pétrole et diminution du dollar. Ces éléments conjugués constituent un nouveau défi pour notre économie et particulièrement pour ce qui concerne notre commerce extérieur.

Nous le savons, la hausse du pétrole pousse vers le haut notre facture énergétique. Quant à la fragilité du dollar, elle constitue un handicap pour la compétitivité de nos produits. Nos grands contrats exportateurs sont directement menacés. Ainsi la baisse du dollar constitue pour Airbus, mais aussi pour les grands programmes T.G.V., tel celui de Corée, un handicap lourd face à nos concurrents américains ou

japonais. Nos P.M.E.-P.M.I. ne sont pas non plus à l'abri de ces effets « Golfe », non seulement dans cette région à hauts risques qu'est devenue la région du Proche et du Moyen-Orient, mais aussi peut-être dans les pays de l'Est dont la solvabilité reste bien limitée.

Qu'il s'agisse des gros contrats exportateurs ou des contrats plus modestes de nos P.M.E., c'est en conjuguant en amont l'effort de recherche et d'innovation et en aval l'agressivité commerciale que tous trouveront la clé de leurs problèmes chroniques ou conjoncturels.

Pour soutenir l'effort technologique, le Gouvernement a décidé des mesures de soutien et d'entraînement avec en particulier le crédit d'impôt-recherche dont on peut vérifier jour après jour, semaine après semaine, l'efficacité. Ne pourrait-on pas, dans le même esprit, dans la même logique, promouvoir un crédit d'impôt-export permettant ainsi de boucler la boucle ?

De même, à l'instar de l'Italie, qui a, semble-t-il, réussi de jolies percées à l'exportation, ne pourrait-on encourager par des mesures appropriées des regroupements de P.M.E.-P.M.I. qui s'en iraient, en front uni de quelques unités complémentaires, se battre sur les marchés étrangers ?

Enfin, ne faut-il pas pousser plus avant l'avantage que constitue aujourd'hui notre politique énergétique nationale avec son volet électronucléaire ? N'y a-t-il pas des retombées importantes à en attendre, en Europe comme dans le reste du monde ? Les contrats d'E.D.F. avec la Hongrie et l'ex-Allemagne de l'Est n'ouvrent-ils pas une voie à explorer plus à fond ?

Bref, monsieur le ministre, quelles mesures supplémentaires pourrait prendre le Gouvernement pour faire face à l'effet « Golfe » et à la nécessaire relance de notre politique d'exportation ?

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre du commerce extérieur. M. Destot soulève à juste titre la question de l'activité exportatrice des P.M.E.-P.M.I. D'une manière générale, on pourrait dire que beaucoup d'experts se sont penchés sur ce problème qui me tient beaucoup à cœur et dont certains éléments chiffrés ont été cités tout à l'heure.

Sur 115 000 entreprises exportatrices, 5 000 réalisent 90 p. 100 du chiffre d'affaires total à l'exportation. Beaucoup d'autres entreprises pourraient également s'y mettre. Par ailleurs, le chiffre d'affaires de celles qui exportent déjà pourrait être augmenté.

A cet égard, le rapport Ricol, qui comporte une batterie de propositions, nous sert d'élément de travail. Des mesures spécifiques ont d'ailleurs été arrêtées au mois de septembre dernier par le Gouvernement dans le cadre du plan emploi. En fait, les P.M.E. ne seront présentes de manière significative sur les marchés extérieurs qu'à la condition de bénéficier des meilleures conditions pour se développer.

S'agissant du crédit d'impôt, il est très difficile à mettre en œuvre. En outre, il ne dépend pas de moi, il dépend également du ministère des finances. Je ne peux donc vous donner aucune assurance à ce sujet. Je peux tout au plus vous dire que l'on réfléchit à toutes les solutions possibles pour stimuler l'activité exportatrice des P.M.E.-P.M.I.

Un effort particulier est entrepris pour aider les P.M.E. à exporter. Cet objectif est d'ailleurs largement à l'origine de la charte nationale de l'exportation. De plus, le réseau de soutien aux entreprises est conçu pour appuyer en particulier les petites entreprises.

Voilà l'esprit dans lequel nous travaillons.

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Dominique Gambier.

M. Dominique Gambier. Monsieur le ministre, l'évolution à l'Est constitue un formidable événement politique, mais c'est aussi une formidable transformation économique. L'un comme l'autre sont loin d'être achevés et restent incertains quant à leur aboutissement. Mais le mouvement est lancé. C'est à la fois un profond bouleversement des structures de production qui s'engage mais aussi un important marché qui s'ouvre. Dans certains secteurs d'activités, comme l'agriculture, les conséquences n'ont pas tardé à se faire sentir.

Des accords économiques et commerciaux ont été signés par la Communauté. Nos partenaires allemands et italiens ont pris en ce domaine un départ rapide et efficace. Pour ce qui est de notre pays, de grands programmes de coopération ont été mis en place dans le domaine de la formation. Mais il semble que les entreprises françaises regardent encore avec timidité vers l'Est.

Certes - et qui peut le nier ? -, des obstacles existent dans ce développement commercial avec l'Est. Certes, la solvabilité de ces pays est inégale. Mais cette situation n'est pas différente pour nos autres partenaires européens. Le commerce avec l'Est ne peut être abordé dans les mêmes termes qu'ailleurs : c'est un investissement à long terme qui doit être aidé par l'Etat.

Monsieur le ministre, quel diagnostic portez-vous sur le développement du commerce extérieur français avec l'Est ? Quelles dispositions avez-vous prises ou comptez-vous prendre pour aider nos entreprises à occuper très vite la place qui doit être la leur dans ces pays ? Comment cette démarche a-t-elle été inscrite dans le projet de budget que vous nous proposez ?

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

M. le ministre du commerce extérieur. Monsieur le député, vous avez très remarquablement formulé votre question, ce qui prouve que vous connaissez déjà une partie de la réponse.

De nombreux pays de l'Est, vous l'avez souligné, connaissent des difficultés de crédit et de paiement. L'effort essentiel devrait donc porter sur le lancement d'investissements dans ces pays, pour y consolider la place de la France.

Notre action dans cette région est assez inégale d'un pays à l'autre. Dans ce qui était l'ancienne Allemagne de l'Est, qui fait maintenant partie de l'Allemagne unifiée, nous sommes, après l'Allemagne de l'Ouest, le deuxième pays investisseur. Cela tient au fait que les 8 000 sociétés d'Etat ont été confiées à une société fiduciaire, Treuhandanstalt, qui a été chargée de les privatiser. Il est vrai que la plus grande partie de ces sociétés ont été acquises par l'Allemagne de l'Ouest, mais la France arrive tout de suite au deuxième rang.

En second lieu, Mme Moreau l'a dit tout à l'heure ainsi que plusieurs autres intervenants, nous avons beaucoup investi en Allemagne l'année dernière : deux fois plus que les Allemands ont investi chez nous, et considérablement plus que les années précédentes. Nous y avons fait de belles acquisitions : Seb a acheté Rowenta, qui est la plus prestigieuse marque d'électro-ménager ; Clemessy a acquis une importante société mécanique ; Matra a pris le contrôle de la deuxième société allemande de téléphone, Deutsche Telefon ; Moulinex est actuellement en train d'acquiescer Krups. Or il s'agit de sociétés qui fabriquent des produits dont ont besoin les pays de l'Est. Donc, nous sommes présents, soit directement, soit par le truchement de nos filiales allemandes ou de nos sociétés allemandes.

Il est très difficile de faire un réel bilan. Si l'on s'en tient aux seuls chiffres de l'exportation pure, nous sommes en deuxième, troisième ou quatrième position. Mais si l'on regarde les investissements, notamment ceux que nous faisons en Allemagne, notre classement est beaucoup moins mauvais. Bien sûr, l'Allemagne, qui fait un effort considérable vers ces pays, occupe la première place. Ces pays constituent une cible directe et une cible indirecte.

En outre, je l'ai dit tout à l'heure, nous ouvrons des postes d'expansion économique dans ces régions. Des V.S.N.E. peuvent être mis à la disposition des entreprises qui s'y implantent. Notre effort est donc relativement important.

Il va de soi qu'entre ces pays et nous il y a l'Allemagne. Physiquement, c'est déjà un obstacle difficile à surmonter. (Sourires.) Par ailleurs, dans certains secteurs, nous sommes parfois placés derrière des pays limitrophes de ces pays - je pense à l'Autriche, à la Hongrie. Je ne dirai pas que c'est logique, mais c'est ainsi. Je constate également que l'Italie, qui n'est pas mieux placée que nous, puisque qu'elle n'a pas de frontières communes avec ces pays, sauf avec la Yougoslavie, fait un effort important en leur direction.

Toutes les aides - le système CODEX, le V.S.N.E., le C.F.M.E., foires et marchés, etc. - fonctionnent à fond. Je consacre d'ailleurs nombre de mes voyages à visiter des foires et des marchés dans ces pays de l'Est, que ce soit à

Plovdiv, à Brno, à Poznan, ou à Leipzig. Je suis allé un peu partout pour encourager les entreprises françaises, qui sont plus nombreuses à être présentes sur ces marchés qu'on ne le croit parfois vu de Paris. Par rapport à l'année dernière, notamment grâce à l'extension des libertés dans ces pays, ces entreprises ont considérablement augmenté leur action, et il faut les en féliciter.

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Michel Destot, pour poser sa seconde question.

M. Michel Destot. Monsieur le ministre, ma seconde question concerne ce que l'on pourrait appeler les écoproduits.

Vous n'êtes pas sans savoir que, depuis une dizaine d'années, les revendications et les préoccupations écologiques ont pris une place croissante dans la vie de tous les jours.

Les dégâts causés par l'expansion très forte des nouveaux pays qui apparaissent sur la scène économique internationale, tels que Taiwan ou la Corée, sont aujourd'hui les raisons d'une très forte demande en savoir-faire écologique.

De même, les préoccupations écologiques concernent les pays où toutes les infrastructures sont manquantes et pour lesquelles le coût humain et économique des pollutions est important.

Les pays de l'Est, qui ont surtout, malheureusement, des industries lourdes et polluantes, les pays du Sud-Est asiatique, qui doivent faire face aux conséquences d'un développement économique anarchique, des pays comme l'Inde, les pays du tiers monde, tous sont aujourd'hui conscients de la nécessité de développer leur économie avec une dimension écologique qui leur permette de limiter les coûts humains et financiers. Rappelons-nous Bhopal, monsieur le ministre, qui a coûté plus de 3 000 vies humaines et 470 millions de dollars, ou bien la marée noire de l'Exxon Valdez, qui représente un coût de 2 milliards de dollars.

Bref, s'il s'agit d'abord de bien-être et d'amélioration des conditions de vie humaine, l'écologie est aussi un combat économique et industriel.

Nous avons là, monsieur le ministre, des possibilités d'actions concrètes pour notre commerce extérieur qui sont considérables.

Par exemple, un plan de 33 milliards de dollars mis en place par les autorités taiwanaises pour lutter contre les problèmes de pollution industrielle est programmé d'ici à l'an 2000. L'industrie française semble avoir raté l'occasion de s'y implanter au détriment des Japonais et des Américains. Et pourtant, le C.F.C.E. a mobilisé toute son énergie à l'annonce de ce plan et a relayé chacun des appels d'offres.

Mais nos grandes entreprises, d'après mes informations, se sont révélées plutôt frileuses et hésitantes. Parfois, elles ont même renoncé devant la difficulté qu'elles avaient de concrétiser rapidement. C'est dommage, car Taiwan constitue aussi une porte d'entrée de la Chine populaire. C'est dommage, car à travers cette occasion, nos grandes entreprises n'ont pas su entraîner dans leur sillage les P.M.E.-P.M.I. françaises.

Alors, monsieur le ministre, dans ce marché porteur, quelles actions allez-vous mettre en œuvre afin que nos grands groupes et les P.M.E.-P.M.I. françaises travaillent ensemble pour être plus efficaces et pour que la France exporte plus son savoir-faire écologique ?

L'enjeu est économique. Il est aussi culturel et politique. La France ne peut en être absente. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. le ministre du commerce extérieur. Cette question fait très plaisir au maire de Metz, car tous les maires des grandes villes, peut-être plus que d'autres, sont confrontés aux problèmes écologiques.

Dans le domaine du commerce international, la France n'a pas toujours su se placer dans le passé à l'avant-garde de certains créneaux, à l'instar de ce qu'elle a réussi à faire pour l'aéronautique. Mais je crois très sincèrement que nous n'allons pas rater ce marché nouveau des écoproduits.

D'abord, parce que nous portons une très grande attention aux perspectives de ce marché et que nous sommes très conscients de la demande en écoproduits, en protection de

l'environnement de la part de nombreux pays, notamment des pays de l'Est qui ont été affreusement pollués par des industries qui fonctionnaient mal et par l'absence d'investissements pour la protection de l'environnement. Ces pays sont, à l'instar de l'Allemagne de l'Ouest - s'ils ne le sont davantage -, très sensibles à ces problèmes. Je ne veux pas non plus oublier les nouveaux pays industrialisés.

L'industrie française comprend plusieurs grands groupes qui s'intéressent aux problèmes de l'eau, de l'énergie, qui sont en train de se placer dans ces pays. Je rencontre souvent leurs dirigeants, un peu partout dans le monde, lors de mes déplacements. Ils me soumettent leurs projets, parfois importants, que j'examine volontiers avec attention.

J'irai plus loin. En effet, on peut peut-être envisager - c'est une de mes idées - de nouer des liens très forts entre ces entreprises et les collectivités locales pour la protection de l'environnement. Cette idée m'est venue lorsque je me suis rendu en Allemagne de l'Est, où les municipalités ne disposent d'aucune administration technique municipale, puisque les services qui s'occupaient de l'énergie, du ramassage ou du traitement des ordures ménagères étaient des services d'Etat.

Les habitants de l'ex-R.D.A. veulent franchir une étape. Alors que, chez nous, la plupart des services municipaux sont concédés, eux essaient de se diriger directement vers des services privés qui traiteraient tous les problèmes concernant l'environnement et la qualité de la vie dans les ensembles urbains. Nous pensons les faire profiter de notre know-how, issu à la fois de l'expérience des grandes villes françaises et des grands groupes français.

La ville de Metz, située très à l'Est, près de la frontière allemande, envisage de créer une société d'économie mixte avec des grands groupes. Nous pourrions peut-être le faire plus facilement que d'autres villes françaises. En effet, Metz n'est pas rattachée à E.D.F., nous avons notre propre régie, très importante, qui fabrique elle-même l'électricité et la distribue. Elle s'occupe également du chauffage urbain. Nous voudrions nous occuper des ordures, de l'eau, de la télédistribution, de la télégestion, de la télésurveillance, de la domotique, et créer un grand groupe susceptible de servir d'exemple à de grandes entreprises françaises, et qui leur permettrait de se placer sur certains marchés étrangers et d'y vendre ce type de service.

C'est là un de mes grands soucis. Je cherche à dégager des moyens pour aller dans le sens que vous proposez et, au-delà, ouvrir de nouvelles parts de marchés.

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Louis Mexandeau.

M. Louis Mexandeau. Les résultats de notre commerce extérieur sont contrastés. Notre déficit est lourd, mais nous sommes la quatrième puissance commerciale du monde et chaque Français continue d'exporter plus que chaque Japonais. L'action du ministre du commerce extérieur n'est pas indifférente et on a justement rendu hommage à la vôtre sur des bancs opposés de l'Assemblée.

Votre énergie n'est pas mise en cause, même si les résultats du commerce extérieur ne sont pas actuellement satisfaisants. Or, au-delà de la conjoncture, ces résultats tiennent essentiellement dans l'évolution d'un solde industriel dont nous ne parvenons pas à inverser la tendance. Il faut le reconnaître : les Français n'ont pas accordé, sauf dans certains secteurs vigoureux, une attention suffisante à notre industrie, oubliant qu'il n'y a pas d'économie durablement solide sans une industrie forte, diversifiée, ayant une capacité de renouvellement technique et d'invention et le goût de se confronter à la concurrence internationale, sans avoir nécessairement besoin de recourir à l'aide publique.

Pourtant, la décision publique peut être d'une grande importance. J'ai eu, pendant cinq ans, la responsabilité d'un secteur qui, en quelques années, est passé d'une situation de rareté, de retard technique, de domination étrangère, à une situation de dynamisme, d'avancée technologique, de prééminence internationale. Ce que nous avons fait dans les télécoms, nous aurions pu le faire dans le médical et sans doute dans d'autres secteurs, sans négliger l'immense armée des P.M.I.-P.M.E., où se côtoient, du point de vue productif et commercial, le meilleur et le pire, la volonté de conquête et l'inertie fataliste.

Une politique industrielle à finalité commerciale se prépare longtemps à l'avance. Nous n'aurons pas, en quelques mois, les milliers d'ingénieurs et de cadres commerciaux qui nous manquent.

Pouvez-vous cependant nous dire, monsieur le ministre, au niveau de responsabilité qui est le vôtre, quelles mesures d'incitation et d'innovation propres à stimuler le zèle commercial de nos entreprises vous proposez ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. le ministre du commerce extérieur. Monsieur le député, vous avez soulevé le problème, qui a déjà été abordé tout à l'heure mais incomplètement, de notre solde industriel négatif. C'est l'une des grandes préoccupations du Gouvernement et particulièrement de mon ministère.

Ce déficit s'est aggravé depuis quelques années. Mais tout n'est pas négatif, car le très fort développement de l'économie mondiale et des échanges mondiaux - lequel se ralentit simplement depuis le début de l'année - a sollicité de façon très importante l'appareil productif français, et nos entreprises ont très fortement investi.

Malheureusement, les choix faits il y a un certain nombre d'années n'ont pas privilégié la production de biens d'équipement industriel en France. On a privilégié d'autres filières, l'aéronautique - il ne faut pas du tout le regretter -, le plan calcul, la politique spatiale, le téléphone, mais on ne s'est probablement pas assez occupé de la production de biens d'équipement industriel. Ainsi, lorsqu'un industriel français investit cent, au moins quarante en moyenne viennent de l'étranger.

Si ce déséquilibre de la balance industrielle est passager et s'il est étroitement lié à l'effort d'investissement, c'est un mal qu'il faut prendre en considération mais qui peut se traduire à terme par un bien. Nous ne sommes pas tout à fait, mais tout de même en grande partie, dans ce cas de figure. Nous pouvons espérer que le niveau de nos investissements, qui a été très convenable jusqu'à ces derniers temps, permettra de mieux répondre à la demande mondiale lorsque la crise sera passée.

Pendant les cinq années où vous étiez ministre des postes et télécommunications, vous avez effectivement enregistré des avancées remarquables tant en ce qui concerne le Minitel que certains autres produits de communication. Il est également vrai qu'on a bâti à cette époque, et nous en retirons maintenant le fruit, une industrie téléphonique remarquable qui nous donne quelques satisfactions. Dans la plupart des pays du monde, on rencontre Alcatel ou l'une de ses filiales à travers le groupe I.T.T. c'est-à-dire la société S.E.L. allemande ou la société S.E.L. européenne, et j'en suis très fier. Dans ce domaine, nous sommes remarquablement placés et nous conquérons des parts de marché.

Tout n'est pas désespérant. Il faut encourager les secteurs comme la téléphonie, l'industrie spatiale, l'énergie, le nucléaire, l'aéronautique, les transports, les communications, où nous sommes très bien placés, et il faut compter sur le fait que l'appareil de production de biens intermédiaires, comme le secteur de l'automobile, suivra, afin que la situation, dont j'espère qu'elle n'est que passagère, puisse se redresser dès la fin de la crise.

M. le président. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nous en avons terminé avec les questions.

Les crédits concernant le commerce extérieur inscrits à la ligne « Economie, finances et budget - I. - Charges communes » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits des charges communes.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère du commerce extérieur.

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant l'aviation civile et la météorologie, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

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

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, mes chers collègues, à l'heure où le Français moyen pense plutôt à se restaurer - et je remarque que nos collègues sont véritablement des Français moyens - je vais essayer, dans le petit quart d'heure qui m'est imparti, de vous présenter trois budgets : celui de l'aviation civile, celui du budget annexe de la navigation aérienne et celui de la météorologie nationale.

La progression du budget de l'aviation civile est de 5,7 p. 100 en crédits de paiement, lesquels passent de 5 641 millions à 5 965 millions. Les autorisations de programme progressent seulement de 2,4 p. 100 et passent de 3 158 millions à 3 234 millions.

Le budget annexe de la navigation aérienne augmente de 22,3 p. 100 et celui de la météorologie de 5,9 p. 100 en crédits de paiement.

Les crédits pour l'aviation civile se présentent sous cette forme pour la dernière fois. L'article 90 du projet de loi de finances pour 1991 prévoit en effet que l'ensemble des dépenses de l'aviation civile, à l'exception de la construction aéronautique, relèveront du budget annexe de la navigation aérienne à partir de 1992, et je ne puis qu'approuver cette mesure qui contribuera à une plus grande clarté des comptes, les recettes étant directement affectées.

De la même manière, la taxe de sûreté sera versée directement au B.A.N.A., mais il faut aller plus loin et faire percevoir cette taxe par les services de la direction générale de l'aviation civile ; je m'en expliquerai tout à l'heure en présentant un amendement à l'article 90.

En ce qui concerne la construction aéronautique, les crédits de paiement progressent de 3,9 p. 100 alors que les autorisations de programme augmentent de 1,14 p. 100, soit une croissance modeste.

Les crédits du chapitre « Programmes aéronautiques civils », doté de 2,8 milliards de francs en autorisations de programme et de 2,7 milliards de francs en crédits de paiement, progressent de 0,89 p. 100 pour les crédits de paiement et de 3,8 p. 100 pour les autorisations de programme.

Une nouvelle ligne budgétaire dotée de 87 millions de francs en autorisations de programme et de 68 millions de francs en crédits de paiement vise à soutenir, à hauteur de 30 p. 100 des dépenses, le développement d'un nouvel avion biracteur d'affaires, le Falcon 2000, de 12 à 14 places, à fuselage large, transcontinental, et destiné à remplacer le Falcon 200, qui faisait lui-même suite au Mystère 20.

Par ailleurs, 20 millions de francs sont consacrés à l'Aérospatiale, qui a déjà effectué des études sur l'avion de transport supersonique de seconde génération.

Turbomeca a également été soutenu pour des études relatives aux turbomachines d'hélicoptères.

L'article 16 concerne l'achèvement du programme de développement du biracteur A 320, qui a été mis en service en 1988.

L'article 23 est doté de 5 millions de francs en autorisations de programme, contre 44 millions de francs l'an dernier. Cette baisse s'explique par la fin du programme de modernisation du Super Puma.

L'article 26 concerne l'hélicoptère NH 90, hélicoptère de transport militaire lourd qui sera produit pour répondre aux besoins de la Force d'action rapide. Encore faut-il que l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et l'Italie marchent du même pas. Il semble que, pour le moment, les Italiens n'aient pas encore fait connaître leur décision.

Le moteur CFM 56 produit par la Snecma fait l'objet de l'article 31. Lui sont consacrés 344 millions de francs en autorisations de programme et 446 millions en crédits de paiement.

Enfin, l'article 36 est doté de 448 millions de francs en autorisations de programme et de 358 millions de francs en crédits de paiement pour le « gros moteur GE 90 ». Cet équipement pourrait motoriser le nouveau Boeing 777 mais il semble, d'après la première commande, que *United Airlines* s'oriente vers un autre constructeur de moteurs, Pratt et Whitney.

L'article 37 concerne une nouvelle ligne consacrée au développement de la turbine d'hélicoptère Arriel 2, avec 25 millions de francs d'autorisations de programme et 19 millions de crédits de paiement.

Je tiens à signaler que ces avances ne sont pas une dépense nette mais qu'elles sont remboursées. Les remboursements, d'ailleurs effectifs, sont les suivants pour les trois derniers exercices : 735,6 millions de francs en 1987 ; 1 305,8 millions de francs en 1988 et 2 454,8 millions de francs en 1989.

Je crois qu'il faut féliciter nos grandes entreprises aéronautiques, l'Aérospatiale, la Snecma, Dassault, leurs dirigeants et leurs équipes, qui ont doté la France d'une gamme complète d'avions et de moteurs et font de notre pays le premier avionneur européen et le second dans le monde.

En ce qui concerne l'Aérospatiale, les résultats de l'année 1989 sont excellents puisque sa croissance était de 13 p. 100 en 1989 et qu'elle devrait être de 10 p. 100 en 1990.

La division « avions » représente 38 p. 100 du chiffre d'affaires total de la société en 1989, année - il faut le souligner - qui aura vu la millième commande ferme d'Airbus ainsi que la cinq centième livraison.

La percée de l'A.T.R. s'est confirmée avec 20 p. 100 du marché correspondant.

Les divisions « hélicoptères » connaissent une évolution satisfaisante, mais la baisse du dollar pose un grave problème.

Faut-il envisager la solution brutale, que propose le secrétaire d'Etat allemand, de la vente de nos avions en ECU ? Mais ne risquons-nous pas de voir la clientèle repartir vers Boeing et Douglas, bien que les types d'appareils européens ne soient pas les mêmes et occupent souvent des créneaux différents de celui des avions américains ? La question est posée.

L'activité de la Snecma a poursuivi son expansion, due pour l'essentiel à la croissance des activités civiles, avec les ventes de moteurs CFM 56 et CF 680.

Dans le domaine militaire, les essais au banc du moteur M 88 se poursuivent de façon satisfaisante. Les premiers essais en vol sur démonstrateur Rafale A ont eu lieu au cours du premier semestre 1990.

Le résultat net consolidé de la Snecma est cette année bénéficiaire, mais en sera-t-il de même avec un dollar déprimé ? Le problème est le même que pour l'Aérospatiale.

En conclusion de cette brève présentation de la situation de l'industrie aéronautique, je voudrais relever le caractère très novateur du financement de l'A 321, puisqu'il est assuré sans aide des Etats, l'essentiel étant couvert par appel au marché financier : 450 millions de dollars sur un coût total de développement de 580 millions de dollars. La bonne réponse des banques témoigne d'ailleurs de la solidité de ce programme et constitue la meilleure réponse qui soit aux critiques américaines.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, nous assistons malheureusement à un net ralentissement de la croissance du trafic. Après une année 1988 particulièrement favorable, 1989 est caractérisée par un net ralentissement. La croissance globale du trafic intérieur et international des services réguliers, mesurée en tonnes kilomètres transportés, a été de 5 p. 100 contre 7 p. 100 de moyenne annuelle pour les cinq dernières années.

La situation des compagnies françaises, assez bonne en 1989, enregistre malheureusement une certaine dégradation cette année. C'est en particulier le cas d'Air France. Le trafic et l'offre du premier semestre progressent respectivement par rapport à 1989. Il en va de même pour Air Inter.

Il est vrai, et il faut le signaler, que la création d'un grand groupe, avec le rapprochement d'Air France, Air Inter et U.T.A., ne peut qu'améliorer la situation de la compagnie nationale, ainsi mise sur un pied d'égalité avec ses rivaux. Une concurrence plus forte s'exerce dans un environnement en voie de déréglementation. La Commission de Bruxelles veille tout particulièrement en ce domaine.

En ce qui concerne Air Inter, la situation a été satisfaisante en 1989 : 15 millions de passagers transportés, coefficient de remplissage de 70 p. 100 et activité fret en augmentation de 11 p. 100.

La compagnie prévoyait pour 1990 un chiffre d'affaires de l'ordre de 9 500 millions de francs, soit une progression de 10 p. 100 par rapport à 1989, et un bénéfice net de 15 millions de francs. L'année 1990 pourrait malheureusement se solder par un déficit d'exploitation de 300 millions de francs.

Pourquoi cette dégradation des résultats de notre compagnie ? Certes, l'ensemble des compagnies enregistre des pertes cette année mais il y aurait néanmoins quelques mesures à prendre.

Le paysage aérien français a connu depuis l'année dernière de profonds bouleversements. Quant à la restructuration de nos compagnies, l'achat d'U.T.A. par Air France a permis de regrouper les grandes compagnies françaises et, ainsi, de créer ou de développer une véritable synergie, de permettre des économies d'échelle et une direction centralisée tout en conservant l'identité et la culture de chaque entreprise.

L'accord enfin donné sur ce principe par la Commission de Bruxelles lève toute incertitude et conforte Air France dans son rôle de leader et d'organisateur du transport aérien français.

Si l'on ne peut qu'approuver une telle opération, qui met la compagnie française à peu près au même niveau que ses concurrents européens, on peut se demander si les conditions financières de cette restructuration ne vont pas obérer le présent et l'avenir de nos sociétés nationales. En effet, les comptes des deux principales compagnies - Air France et Air Inter - plongent déjà dans le « rouge » pour le premier semestre, et cela pour la première fois depuis plusieurs années pour Air France et peut-être pour la première fois pour Air Inter depuis sa création.

S'il y a une diminution de trafic, elle est loin d'expliquer un tel retournement. Il est probable que, pour la première des deux compagnies. Cette diminution est due aux frais financiers de l'achat d'U.T.A. et, pour la seconde, également aux agios liés à l'achat de nouveaux Airbus.

Nos deux entreprises nationales manquent de fonds propres pour faire face au renouvellement du matériel, et ainsi affronter la concurrence internationale.

L'achat de la compagnie aérienne de M. Seydoux coûte 4,5 milliards à Air France et l'Etat n'envisage pas, ou plutôt n'envisagerait que d'apporter une dotation en capital de 3 milliards sur trois ans.

M. Jacques Rogar-Machart. Ce n'est déjà pas si mal.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Pour régler la note, il a fallu vendre des 747 et les reprendre en crédit-bail avec un coût qui pèsera encore plus sur les résultats.

De la même manière, ne disposant pas de fonds propres suffisants Air France ne peut pas procéder à l'augmentation du capital d'Air Inter, qui en aurait besoin pour pouvoir absorber sans frais financiers exagérés les commandes nécessaires passées des Airbus 320 et 330.

N'y aurait-il pas lieu de réfléchir, monsieur le ministre, sérieusement, tout en respectant la réglementation propre à ces compagnies, à la possibilité d'ouvrir ce capital au public ou à des compagnies étrangères amies dans le cadre d'un partenariat lié aux réalités modernes ?

La France est le seul pays du monde occidental à vouloir conserver exclusivement et à 100 p. 100 entre les mains de l'Etat le capital de ses grandes compagnies.

Le résultat est que le budget national doit apporter des dotations en capital qui non seulement seront toujours insuffisantes, mais qui, de plus, pèsent sur le contribuable français au lieu d'investisseurs privés prêts à apporter leur participation au développement du transport aérien français sans pour cela demander la majorité et la direction de ces établissements.

Pourquoi refuser à Air France et à Air Inter ce que l'on a accordé à Renault, alors qu'aucune modification des structures sociales n'est nécessaire, ni pour l'une ni pour l'autre de nos compagnies principales ? Le texte législatif qui les a créées l'autorise sans difficulté et sans risque pour le contrôle national de ces entreprises.

Si le Gouvernement ne le décide pas, prenons garde que les comptes d'exploitation plongeront de plus en plus dans le « rouge » avec toutes les conséquences que cela comporte pour les appels de fonds vers l'Etat, pour l'amélioration des conditions salariales découlant de la productivité de l'en-

semble des personnels, pour le renouvellement du matériel et, surtout, pour le maintien de nos parts de marché souvent liées à des participations croisées.

De toute manière, la règle du « ni-ni » ne s'applique pas pour ces entreprises publiques, dont le statut originel a toujours prévu ces participations extérieures.

J'en viens maintenant à l'étude du budget annexe de la navigation aérienne, le B.A.N.A.

Le B.A.N.A. se présente sous cette forme pour la dernière fois. A partir de 1992, il prendra en charge l'ensemble des actions du budget de l'aviation civile, à l'exception de la construction aéronautique. Il connaît une progression globale de 22,3 p. 100.

En ce qui concerne les dépenses, on relèvera surtout la très forte progression du prélèvement au profit de la D.G.A.C. Je ne sais si cela est dû à l'arrivée d'un nouveau directeur. (*Sourires.*) Celui-ci ferait alors preuve d'une efficacité remarquable. La progression s'explique surtout par les mesures catégorielles et l'achèvement de la prise en charge par le B.A.N.A. des coûts totaux de personnels de la D.G.A.C. affectés à la navigation aérienne.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme passent de 788 à 1 031 millions de francs, soit une croissance de 27,2 p. 100, et les crédits de paiement s'élèvent à 809,7 millions de francs, contre 610 millions de francs pour 1990, soit une augmentation de 32,7 p. 100.

Les recettes suivent. Il s'agit essentiellement de la redevance de route pour 2 829 millions de francs, soit une augmentation de 21 p. 100 grâce à l'augmentation du trafic et à l'extension de la redevance sur l'ensemble du territoire français. Il s'agit aussi de la redevance pour services terminaux, qui cumule 660 millions de francs, soit une augmentation de 18 p. 100. Il convient de souligner que les recettes réelles seront certainement supérieures aux prévisions.

Les aéroports, quant à eux, ont continué leur progression, mais d'une façon plus ralentie. Orly-Val sera installé à la fin de 1991 pour desservir Orly et les liaisons Roissy-T.G.V. Nord seront mises en service en 1994 comme prévu.

Je veux tout de même signaler que les petits aéroports vont continuer leurs investissements, en particulier Lille et Biarritz. On me dit que Lille aurait profité de subventions un peu supérieures à celles de Biarritz. Mais ce sont les mauvaises langues qui le disent. (*Sourires.*) Il faudra vérifier.

Cela étant dit, il est regrettable, monsieur le ministre, que la charge en incombe toujours au contribuable et que le groupe de travail prévu pour aider ces aéroports n'ait pas pu se réunir.

J'en viens maintenant au budget de la météorologie nationale.

Ce budget, dont j'ai cité les grands chiffres tout à l'heure tient compte de l'évolution générale des crédits de rémunération et des indemnités. Il y a eu un mouvement social important et il a donc fallu réajuster sur le plan indiciaire les chefs techniciens, et prévoir des effets du protocole de la fonction publique de 1,05 million de francs.

Les investissements, de l'ordre de 18 millions de francs en autorisations de programme et de 16 millions de francs en crédits de paiement, touchent essentiellement à la continuation des opérations d'automatisation de l'observation dans les départements et territoires d'outre-mer, ainsi qu'à l'industrialisation du radar ST, qui permettra l'obtention automatisée du profil vertical du vent.

Les dotations incluses dans le budget civil de recherche et développement demeurent stationnaires à l'exception de la participation française au satellite météorologique européen METEOSAT, qui passe de 92 à 93 millions de francs.

Enfin, le transfert à Toulouse des services de la météorologie nationale se poursuit.

La deuxième phase de décentralisation des services centraux de la direction de la météorologie concerne 400 agents. A l'issue de cette opération, le site de Toulouse regroupera la formation et la recherche avec l'installation, depuis 1982, de l'école nationale de la météorologie et du centre national de recherche météorologique et, surtout, l'exploitation opérationnelle avec l'installation du service central d'exploitation de la météorologie et du centre de recherche en météorologie dynamique.

La commission des finances, mes chers collègues, a adopté les crédits de l'aviation civile et de la météorologie nationale ainsi que le budget annexe de la navigation aérienne et vous invite à faire de même à votre tour (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Michel Delabarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Merci, monsieur le rapporteur spécial.

M. le président. Je vous remercie, monsieur Inchauspé.

La parole est à M. Roger Léron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Roger Léron, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à la suite d'une période d'explosion du trafic, le monde du transport aérien connaît depuis le début de 1990 un ralentissement net de son activité. Ce phénomène devrait être accentué du fait des événements du Golfe, sans pour autant que l'on puisse en évaluer dès à présent la portée, notamment sur le trafic aérien.

Dans ce contexte d'incertitude, le projet de budget de l'aviation civile pour 1991 connaît une augmentation sensible de ses crédits en dépenses ordinaires et en autorisations de programmes, soit 4,3 p. 100 par rapport à 1990, ce qui fait, en masse, un total de 6 102,6 millions.

Cette enveloppe a été ventilée selon trois grandes priorités : le soutien à la construction aéronautique, la formation et le recrutement des personnels, la sécurité et les aménagements aéroportuaires.

Le soutien à la construction aéronautique, même s'il reste relativement stable, permet de faire face à l'achèvement de programmes aidés par l'Etat et à en lancer d'autres.

Le plan de formation des pilotes et le renforcement du contrôle technique pour la sécurité des aéroports sont de nouveau inscrits au budget comme deux priorités.

La mise en œuvre du protocole d'accord du 4 octobre 1988 se poursuit. Elle est complétée par la création de 20 postes d'ingénieur, en raison de la croissance du trafic.

Les effectifs de l'E.N.A.C. sont portés à 180 élèves pilotes. J'y reviendrai plus tard.

Ce budget confirme par ailleurs les objectifs en matière de sûreté des aéroports, auxquels sont consacrés 123 millions de francs en autorisations de programme, et de rénovation des infrastructures aéroportuaires, enfin, avec 94,4 millions de francs en autorisations de programme.

Mon collègue Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, a eu l'occasion de détailler l'ensemble de ces priorités. Je souhaiterais, pour ma part, insister sur deux d'entre elles, la formation des personnels et le contrôle de l'espace aérien.

Je dirai auparavant qu'il s'agit globalement d'un bon budget, qui a été voté par la commission de la production.

La formation des personnels, d'abord.

Face à l'augmentation du trafic, l'Etat et les compagnies aériennes se sont trouvés confrontés à partir des années 1984-1985 à une pénurie totalement imprévue de personnels navigants, et en particulier de pilotes.

Trois éléments peuvent être avancés pour comprendre cette situation : l'augmentation du trafic d'environ 30 p. 100 entre 1986 et 1990 ; l'offre de transport aérien qui a connu une évolution parallèle ; enfin, les départs à la retraite, en particulier dans les grandes compagnies - on en a recensé 144 entre 1985 et 1989 chez Air France - qui ont constitué la dernière explication de la pénurie.

Les compagnies ont réagi rapidement en recourant à un certain nombre d'expédients puis l'Etat a pris des mesures au cours des deux dernières années.

En 1985, il y avait 5 000 pilotes inscrits aux registres et en activité. Ils sont aujourd'hui 6 700. La montée en charge a été particulièrement sensible au cours des deux dernières années.

Les compagnies ont, en effet, parallèlement au recrutement de nouveaux pilotes, trouvé des palliatifs :

Il s'agit d'abord de l'affrètement d'appareils appartenant à d'autres compagnies : de ponctuelle, cette pratique est devenue quasi permanente en s'étalant sur plus d'un an pour une compagnie comme Air France ;

Ensuite, la ponction s'est considérablement accentuée sur les pilotes militaires : sur les quatre grandes compagnies françaises, le recrutement était d'une vingtaine en 1985, alors qu'il est aujourd'hui en moyenne de quatre-vingts pilotes ;

Autre expédient important : la validation des licences étrangères. Près de 450 validations ont été délivrées depuis 1988. On peut s'interroger sur la concurrence que fait ce système à l'effort de formation des pilotes. Des dispositions ont été prises par la D.G.A.C. pour éviter des dérapages. Sont-elles suffisantes ?

Enfin, les compagnies importantes ont procédé à une véritable saignée des plus petites, en recrutant leurs pilotes. A titre d'exemple, Air Littoral a enregistré 95 départs de pilotes entre 1987 et 1989.

Voilà donc les expédients utilisés par les compagnies aériennes pour faire face à la situation.

Mais les pouvoirs publics ont pris des mesures significatives en 1988 et surtout en 1989. Après s'être désengagés progressivement, ils consentent un effort devant l'urgence : cette année, l'Ecole nationale d'aviation civile devrait recruter 180 élèves pilotes.

Les crédits consacrés à la formation aéronautique et au contrôle technique sont restés stables entre 1985 et 1988, autour de 170 millions de francs. Ils sont depuis deux ans en constante augmentation, avec 220 millions de francs dans la loi de finances initiale pour 1991, ce qui traduit une très forte augmentation.

Mais il faut reconnaître que cet effort de l'Etat est sans commune mesure avec les plans qui viennent d'être adoptés par les compagnies, notamment Air France qui engage aujourd'hui 700 millions de francs sur trois ans. Aussi peut-on s'interroger sur le rôle de l'Etat dans le contexte actuel. Doit-il rester secondaire ? Quel sera le partage entre le rôle de l'Etat et celui des différentes entreprises ?

Les compagnies ont des prévisions de besoins très élevées - environ 690 pour Air France d'ici à 1992. Aussi ont-elles mis en place un plan exceptionnel de formation initiale très ambitieux : 400 pilotes et 200 ingénieurs navigants pour 1993.

Cette formation est dispensée par les compagnies elles-mêmes à partir du vivier de jeunes diplômés de l'enseignement supérieur, en collaboration avec les différents organismes, notamment l'E.N.A.C., et même avec des écoles de pilotage étrangères puisque la Lufthansa participe à cet effort.

Le partenariat pourrait être, dans ce domaine, encore plus développé. L'Etat ne pourrait-il pas mener une politique plus incitative ? Il y a là matière à réflexion.

L'ensemble des efforts importants qui sont consentis ne risque-t-il pas d'être remis en question du fait des incertitudes actuelles qui pèsent globalement sur le trafic aérien ? Quelle est la position qui peut être adoptée à cet égard ?

Par ailleurs, où en est-on des réflexions sur l'harmonisation des formations au sein de la commission européenne de l'aviation civile ? Il y a là tout un champ de recherches qu'il faudrait explorer.

Je voudrais maintenant aborder la question de l'espace aérien.

Le thème de l'encombrement né de l'augmentation du trafic est souvent repris. Or la France a répondu à cette situation en renforçant les moyens de la navigation aérienne : 1 500 000 vols ont bénéficié de ses services.

Néanmoins, la situation s'est dégradée avec les accumulations de retards importants. Le nombre des retards de plus d'une heure a été multiplié par vingt entre 1986 et 1990. Les causes principales en sont les mesures de régulation imposées par les organismes étrangers, la capacité des aéroports, les mouvements sociaux venant loin derrière. Ces derniers ont été très limités grâce à l'effort de l'Etat envers les personnels par la signature d'un protocole d'accord le 4 octobre 1988.

Les engagements de recrutement, d'amélioration de la carrière et d'intensification du dialogue social ont été respectés.

Parallèlement, si les efforts de coordination ont été faits sur le plan européen, il semble qu'ils restent notablement insuffisants et Eurocontrol ne joue pas suffisamment son rôle.

On peut donc se poser deux questions à ce sujet :

Les Etats membres de la C.E.A.C. discutent naturellement d'un programme d'harmonisation et de coordination du contrôle aérien, à réaliser d'ici à l'an 2000. Cela paraît fort long et l'on peut se demander, compte tenu des problèmes qui se posent aujourd'hui, s'il ne faudrait pas en accélérer sensiblement la réalisation.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Surtout la clarification !

M. Roger Léron, rapporteur pour avis. D'autre part, certains Etats maintiennent leur refus d'abandonner leur souveraineté. Cela ne constitue-t-il pas l'obstacle principal à cette harmonisation ? N'est-ce pas ce qu'exprime le président d'Air France quand il dit que le ciel n'est pas encombré et qu'en fait il n'est pas géré comme il devrait l'être ?

Pour conclure, je désirerais poser deux questions induites par l'actualité.

Bruxelles a accepté la prise de contrôle d'U.T.A. et d'Air-Inter par Air France, à condition que d'ici au 1^{er} mars 1992 quarante lignes internationales et huit liaisons intérieures soient ouvertes à la concurrence.

Monsieur le ministre, quelles procédures adopterez-vous pour réaliser cette multidésignation et comment allez-vous sélectionner, si c'est vous qui le faites, les compagnies ?

Enfin, toutes les compagnies aériennes annoncent, sinon un déficit, du moins un net recul de leurs bénéfices. Dans ce contexte, comment le groupe Air France, particulièrement touché, fera-t-il face à son programme d'investissements et aux efforts de promotion et de recrutement dans les années à venir ? L'Etat envisage-t-il une dotation en capital pour l'y aider ?

Voilà ce que je voulais vous dire, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, au nom de la commission de la production et des échanges, en précisant pour finir que celle-ci a voté les crédits de l'aviation civile, de la météorologie et de la navigation aérienne. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je vous remercie.

M. le président. Je vous remercie également, monsieur le rapporteur.

La parole est à M. Gilbert Gantier, au nom du groupe Union pour la démocratie française.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien français se trouve cette année dans une conjoncture particulièrement difficile. U.T.A. n'enregistre de résultats positifs que grâce à des opérations extérieures au transport aérien proprement dit, Air Inter devrait finir cet exercice avec un déficit de 100 à 150 millions de francs et Air France, qui annonce une perte probable de l'ordre de 170 millions de francs pour le premier semestre, ne cesse, hélas ! de perdre des parts de marché face à la concurrence, qu'il s'agisse des départements et territoires d'outre-mer ou de l'Atlantique Nord.

Cette situation difficile du transport aérien n'est pas propre à la France, et l'on peut même dire au sujet d'Air Inter, par exemple, que cette compagnie dispose d'une flotte relativement neuve qu'elle amortit assez rapidement et qu'elle dispose d'un cash flow, d'une marge brute d'autofinancement, de l'ordre de 9 p. 100, ce qui n'est pas mal dans ce secteur.

Nos compagnies souffrent cependant de plusieurs handicaps spécifiques. Le premier est leur statut public. L'application dogmatique de la règle du « ni ni », évoquée d'ailleurs par le rapporteur de la commission des finances, leur interdit en effet de faire appel de façon complète au marché des capitaux, ce qui leur pose un problème redoutable pour financer leurs investissements.

Ainsi, Air France éprouve des difficultés considérables pour trouver les 4,9 milliards de francs - ce n'est pas une paille - destinés à financer l'acquisition d'U.T.A., et l'on peut légitimement se demander comment elle financera l'indispensable programme d'investissement, de l'ordre de 35 milliards de francs, qu'elle doit réaliser au cours des prochains exercices. La cession d'actifs et l'accroissement illimité de l'endettement ne peuvent en effet tenir lieu de fonds propres.

Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois à cette tribune, je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement s'obstine à refuser d'appliquer la loi de 1948 qui permettrait, sans changer une

virgule aux textes en vigueur, de placer dans le public 30 p. 100 des actions de la compagnie nationale et donc d'augmenter ses fonds propres sans pour autant compromettre le contrôle de l'Etat sur cette entreprise.

L'attitude du Gouvernement à cet égard ne m'apparaît pas exempte de contradictions. L'application stricte du « ni ni » aurait dû en effet conduire à l'interdiction du rachat d'U.T.A. par Air France, puisqu'il s'agit de la prise de contrôle d'une société privée par une société publique. D'autre part, cette acquisition - que j'approuve d'ailleurs dans son principe et que j'avais même appelée de mes vœux - devait dans mon esprit répondre à une véritable logique industrielle et permettre, en particulier, de mettre fin à une regrettable concurrence franco-française.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Heureusement que vous êtes libéral !

M. Gilbert Gantier. L'obligation faite à la France par Bruxelles de libéraliser ses autorisations de trafic et de permettre le développement des compagnies charter va directement à l'encontre de cette volonté. En tout état de cause, la concurrence se renforcera considérablement à partir de 1993 et l'on peut se demander avec inquiétude comment nos compagnies pourront y faire face si on ne les muscle pas sérieusement d'ici là.

J'en viens à la construction aéronautique, qui offrirait plus de motifs de satisfaction si, pour tous les produits vendus en dollars, ne revenaient, de façon lancinante, les inquiétudes liées à la chute de la devise américaine. Les espoirs de rentabilité d'Airbus et des moteurs produits par la S.N.E.C.M.A. semblent ainsi s'évanouir vers un très lointain futur si le dollar reste, comme on peut le craindre, autour de cinq francs.

En examinant les crédits destinés à la construction aéronautique, j'ai relevé avec intérêt que la dotation affectée au moteur turbo à hélices rapides était annulée pour 1991. Je ne puis m'empêcher de rappeler, monsieur le ministre, qu'en tant qu'ancien rapporteur spécial du budget de l'aviation civile j'avais attiré l'attention de votre prédécesseur sur le peu d'avenir de ce moteur. Les faits m'ont malheureusement donné raison.

Passons au trafic. Au cours de ces dernières années, d'innombrables grèves ont affecté le contrôle de la navigation aérienne, grèves suivies d'un octroi régulier de mesures catégorielles en faveur de ces quelques milliers de fonctionnaires qui tendent à abuser d'une position de force. Je note d'ailleurs que le projet de loi de finances pour 1991 ne fait pas exception à la règle et que tout un paquet d'améliorations catégorielles sont inscrites dans votre budget.

Dans ce domaine, ne faudrait-il pas organiser une coordination européenne forte, ce qui favoriserait l'écoulement du trafic, tout en favorisant également une technologie française puisque, ce n'est un secret pour personne, Thomson est à la base des matériels utilisés ?

En conclusion, je soulignerai que nous examinons ces crédits sous cette forme pour la dernière année, puisque à partir de 1992, le budget annexe de la navigation aérienne se transformera en budget annexe de l'aviation civile et que seront ainsi mises en parallèle les dépenses et les recettes, ce dont je ne puis que me féliciter.

En lui-même, monsieur le ministre, ce projet de budget n'appellerait pas d'observations particulières de notre part s'il n'était indiscutablement lié à une politique étatiste qui refuse de donner au groupe Air France les moyens financiers qu'appelle son développement. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre vos crédits.

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Robert Montdargent, pour le groupe communiste.

M. Robert Montdargent. Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir bien voulu me donner la parole dès à présent, et je remercie M. Roger-Machart d'avoir accepté de me céder son tour.

Le temps qui m'est accordé ne me permettra pas de parler très longuement de ce projet de budget, ni de la situation de l'aviation civile dans sa globalité. Par conséquent, je limiterai ce petit discours à l'horizon européen, pour mettre en valeur quelques inquiétudes que m'inspirent les velléités allemandes.

Toutes les études sur l'avenir de l'industrie aérospatiale convergent. Ainsi, le groupe de recherche internationale et industrielle de Londres laisse clairement entendre que l'Allemagne est en passe de prendre la tête de l'industrie aérospatiale européenne. C'était d'ailleurs le titre du *Financial Times* de Londres, le 6 novembre dernier.

La coopération européenne, je l'ai souvent indiquée dans la discussion de ce budget, est une bonne chose à condition, monsieur le ministre, qu'elle nous préserve de toute naïveté.

Cette politique de coopération - Airbus dans l'aviation civile, l'hélicoptère franco-allemand, Ariane pour les lanceurs spatiaux - a permis à l'industrie allemande de franchir une première étape et de se hisser à un haut niveau technologique et industriel. La dernière affaire en date, celle du transfert de l'A 321 en Allemagne, en apporte la démonstration. Je note que ce fut un processus à sens unique, sans aucune réciprocité dans un autre secteur industriel.

Des restructurations importantes viennent d'avoir lieu au sein de Deutsche Aerospace. Mais cette restructuration n'est qu'une nouvelle étape dans la réorganisation industrielle de l'Allemagne, qui vise l'Europe, mais également l'échelle mondiale. Conformément à cette stratégie, l'industrie allemande tisse de multiples liens, signe des accords internationaux et prend des prises de participation dans le monde entier. C'est l'accord avec Aérospatiale pour les hélicoptères. C'est la double entente M.T.U.-Pratt et Whitney, d'une part, B.M.W. et Rolls-Royce, d'autre part, pour les moteurs d'avion. C'est l'accord avec Matra dans le domaine spatial.

Après la création d'Euro-Hermès-Space, on évoque déjà des abandons d'activité en faveur de l'Allemagne. Et du point de vue allemand - il suffit de lire la presse allemande spécialisée - Hermès est considéré comme une autre étape pour le développement du projet d'avion spatial Sanger, sous leadership allemand.

J'ajoute la collaboration avec Mitsubishi, premier groupe aérospatial japonais, et les perspectives ouvertes, dans quelques semaines ou dans quelques mois, par la dynamique interne au récent accord germano-soviétique, qui porte aussi sur la coopération industrielle.

Je n'oublie pas non plus la création envisagée d'une société franco-germano-italienne, basée en Allemagne, pour développer un avion régional de 80 à 100 places dont la D.A.S.A. serait le maître d'œuvre. Pourtant, ce projet correspond aussi à une préoccupation de notre pays, puisque nous devons compléter la famille Airbus, même s'il est clair que les moyens nécessaires à sa réalisation ne peuvent être trouvés que dans le cadre d'une coopération.

On parle de nouveau dans les milieux industriels d'un futur regroupement-fusion des activités industrielles d'Airbus dans une nouvelle entreprise au statut juridique modifié, qui conférerait plus de poids aux sociétés actionnaires, au détriment de la puissance publique des États. Malgré la baisse du dollar, on sait que, selon les prévisions pour 1990, Airbus Industrie va encaisser pour la première fois les bénéfices financiers de son succès commercial et industriel. Ceci explique sans doute cela, le changement de statut juridique intervenant ainsi à un très bon moment.

Je ne veux pas mettre en cause l'internationalisation actuelle, monsieur le ministre, mais à condition qu'elle soit bien maîtrisée par notre pays. C'est un sujet que j'aborde régulièrement. Je l'ai fait en particulier l'année dernière, à l'occasion du salon du Bourget et de la parution d'un livre que vous connaissez.

Je pense en particulier au Super-Concorde ou à l'avion de transport supersonique du futur, qui sera certainement de conception et de fabrication mondiales, étant donné la nature du marché et l'ampleur de l'effort financier et de recherche nécessaire. Mais sachant que les États nationaux continueront d'exister et que 1993 ne les fera pas disparaître - en tout cas je l'espère - ils auront en charge leurs intérêts propres et leur sécurité. Ils auront donc besoin de sauvegarder leur souveraineté sur les secteurs clés de leur industrie, particulièrement sur ceux qui, comme le secteur aérospatial, ont une dimension stratégique.

À cet égard, j'ose encore espérer en l'avenir, car la France conserve un atout considérable, celui de son secteur nationalisé, auquel l'État doit donner les moyens humains et financiers qui lui serviront de point d'appui face aux grandes puissances transnationales.

Ce secteur doit pouvoir également affirmer la nécessité de la solidarité entre les entreprises françaises.

Ces deux considérations que je ne développe pas, faute de temps, peuvent être la réponse aux restructurations en cours, qui ne visent d'ailleurs pas seulement l'Allemagne, mais aussi la Grande-Bretagne, les États-Unis et toutes les grandes puissances aérospatiales.

Ces deux considérations peuvent ouvrir le champ de coopérations fructueuses au-delà de nos frontières, y compris dans le domaine des futures coproductions extracommunautaires.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez me répondre et peut-être lever mes inquiétudes, quoique les fondements de ces restructurations soient bien établis. En dehors des revues de presse spécialisées, la presse française en parle peu alors qu'elle devrait s'y intéresser beaucoup plus, notamment les journaux financiers. Aujourd'hui, par exemple, c'est dans la presse allemande et anglaise que j'ai dû puiser ma documentation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Roger-Machart.

M. Jacques Roger-Machart. Monsieur le ministre, je consacrerai les quelques minutes de mon intervention à la construction aéronautique française, sujet qui me tient à cœur puisque l'essentiel de cette industrie est regroupé dans la région toulousaine.

Le budget que vous nous présentez est satisfaisant. Il permettra la poursuite des programmes engagés, qu'il s'agisse des moteurs C.F.M. 56-5 C2 prévus pour l'A 340, du gros moteur General Electric 90, des études lancées pour le futur avion de transport supersonique de la deuxième génération ou de la poursuite du programme de développement de l'A 320.

À propos de l'A 320, je veux redire ici que c'est un excellent avion et que les campagnes de dénigrement menées par certains pour des raisons très corporatistes doivent être clairement condamnées. La représentation nationale s'associe pleinement, monsieur le ministre, à la vigoureuse réaction que vous avez rendue publique au lendemain d'une émission d'Antenne 2 parfaitement scandaleuse, où l'A 320 était systématiquement dénigré.

Globalement, notre industrie aéronautique se porte bien. Les plans de charge d'Airbus sont bien fournis. Nous avons, cette année, obtenu la millième commande ferme et effectuée la cinq-centième livraison d'Airbus, comme l'a souligné M. Inchauspé dans son rapport. La coopération européenne fonctionne bien et le fait que nous ayons finalement cédé aux Allemands l'assemblage de l'A 321 a été compensé par l'obtention de la finition commerciale des A 330 et A 340 pour Toulouse. Le résultat d'ensemble est donc très satisfaisant pour la France, et en termes d'emplois et en termes de solidité de la coopération européenne.

Donc, tout serait parfait en matière de construction aéronautique si ne subsistaient pas quelques problèmes fort préoccupants et dont vous n'êtes pas maître, monsieur le ministre, puisqu'ils sont liés pour l'essentiel au contexte international.

Le dollar est aujourd'hui tombé à moins de cinq francs. J'ai évoqué les risques de cet effondrement dans le débat sur la politique économique auquel la discussion générale du budget a donné lieu et dans mon rapport sur l'industrie. Je crains fort, en effet, que cette chute vertigineuse n'entraîne de véritables ravages dans notre industrie, en particulier dans les secteurs les plus exposés à la concurrence internationale, surtout avec les États-Unis.

L'industrie aéronautique en fait évidemment partie. Elle vend des avions dont les prix de référence sont fixés en dollars par le concurrent majeur qu'est Boeing, sur des marchés où les contrats sont tous libellés en dollars. Un dollar à moins de cinq francs ne peut donc qu'entraîner soit des pertes de marché, soit des pertes financières pour les constructeurs.

La solution évoquée par certains - le ministre allemand ou le rapporteur de la commission des finances - et qui consisterait à libeller les prix en ECU est, à mon avis, irréaliste parce que les prix directeurs sont fixés en dollars et que le rapport commercial des forces ne nous permet pas de leur substituer des prix en ECU.

Faut-il alors laisser nos compagnies aériennes subir de plein fouet la baisse du dollar ? Ce n'est pas possible. On ne peut demander à des industriels de consentir des efforts de

production pour respecter les plans de charge, de productivité pour obtenir la meilleure rentabilité possible, et en même temps les laisser assumer seuls les garanties de change. Il faut qu'à l'instar du gouvernement allemand, le gouvernement français offre cette garantie à nos constructeurs aéronautiques.

Je vous le dis très fermement, monsieur le ministre, comme je l'ai dit, sur le plan général, au ministre de l'industrie et au ministre de l'économie et des finances, le gouvernement français, faute d'obtenir du groupe des Sept une stabilisation du dollar à un niveau satisfaisant, doit donner à ses industriels une garantie de change.

Pour l'Aérospatiale, le contrat d'objectifs signé avec cette entreprise nationale tablait sur un dollar à 6,10 francs. Il est à moins de 5 francs aujourd'hui. Une garantie de change à 6,10 francs coûterait la bagatelle de 500 millions de francs en rythme annuel moyen aux pouvoirs publics. C'est cher, je le reconnais, mais cela doit être fait.

Une autre manière de procéder consisterait à tenir compte de l'effet dollar dans les règles de remboursement des avances faites à l'Aérospatiale pour ses programmes A 320 ou A 300, notamment. Pour les programmes A 300, l'Aérospatiale subit seule le risque de change, pour les programmes A 320 et ultérieurs, ce risque est partagé avec les constructeurs. Néanmoins, les avances que l'Aérospatiale doit rembourser à l'Etat pourraient être soit libellées en dollars, soit calculées, ce qui reviendrait au même, sur la base d'un dollar à 6,10 francs. Il serait correct, de la part de l'Etat, de ne pas pénaliser davantage notre entreprise nationale dans une période où elle est confrontée à un enjeu industriel très considérable.

Et si les concurrents américains prétendaient tirer argument de cette garantie de change pour nous attaquer aux réunions du G.A.T.T., nous pourrions arguer, d'une part, du précédent allemand et, d'autre part les renvoyer au groupe des Sept pour obtenir que les règles de la concurrence ne soient plus faussées par des jeux monétaires.

Tel, est monsieur le ministre, l'essentiel du message que je souhaitais vous transmettre.

Il ne faudrait pas que l'Aérospatiale soit placée en état d'infériorité, notamment par rapport à son partenaire allemand, lequel bénéficie, grâce à des garanties de change, à des remises de dettes et à des exonérations de remboursement, d'un avantage global de 35 milliards de francs, qui profite au grand groupe Daimler-Benz.

J'évoquerai également la consolidation du programme A.T.R. Ce programme marche bien et dépasse même de beaucoup les espérances qui avaient été placées en lui. Il fonctionne dans une bonne coopération franco-italienne.

Quant à la perspective de rachat du constructeur canadien De Havilland, que Boeing serait susceptible de nous vendre, en commun avec les Italiens, pour 175 millions de dollars, je crois que c'est une opération que le Gouvernement français doit approuver et soutenir. Elle nous permettrait de bien nous placer, dans la perspective de l'avion de cent places, dans un ensemble A.T.R. élargi aux Allemands et - pourquoi pas ? - aux Espagnols.

Un avion de cent places de cette nature compléterait bien la stratégie de l'ensemble A.T.R.

Je souhaite que l'Aérospatiale soit confortée dans sa mission par un apport de fonds propres de l'Etat actionnaire. Je crois que cela est prévu dans les projets d'apports en capitaux de l'Etat aux entreprises nationales en 1991. On a

évoqué la somme de 500 millions de francs et j'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous le confirmiez, en précisant si cette opération consistera uniquement en un échange d'actions entre les partenaires publics comme l'Aérospatiale, le Crédit lyonnais, la B.N.P. ou la B.F.C.E. - ce qui est une bonne chose car il est bon qu'un grand constructeur industriel ait des partenaires financiers tels que ceux que je viens de citer - ou s'il y aura apport d'argent frais comme cela me paraît nécessaire. En effet, les échanges d'actifs ne permettent évidemment pas d'assurer le financement de projets.

L'aéronautique française confirme sa place de leader européen et il serait intéressant que nos partenaires italiens, espagnols, anglais et allemands progressent avec nous, car la coopération européenne ne pourrait qu'en bénéficier. Il ne faudrait pas que nous perdions cette place de leadership alors que le succès industriel est acquis, que le succès commercial est assuré également pour l'Airbus et pour l'A.T.R., que le nombre des emplois progresse, que la construction aéronautique intervient très positivement dans notre balance commerciale. Le soutien de l'Etat ne doit pas faire défaut.

J'appelle donc, très fortement, monsieur le ministre, à ce soutien de l'Etat tant pour l'augmentation des fonds propres de nos constructeurs que pour la garantie de change qui leur est nécessaire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement et transports : Aviation civile, météorologie ; budget annexe de la navigation aérienne et article 90 *(suite)*.

Annexe n° 18. - M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial ; avis n° 1640, tome IV, de M. Roger Léron, au nom de la commission de la production et des échanges.

Equipement et transports : Urbanisme et logement et article 88.

Annexe n° 22 (Urbanisme, logement et services communs). - M. Jean Anciant, rapporteur spécial ; avis n° 1640, tome VII (Urbanisme-Logement), de M. Bernard Carton, au nom de la commission de la production et des échanges.

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures cinquante-cinq.)

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

CLAUDE MERCIER



LuraTech

www.luratech.com