

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
6^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 45^e SEANCE

1^{re} Séance du Mercredi 6 Juin 1979.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. JACQUES CHARAN-DELMAS

1. — Questions au Gouvernement (p. 4688).

- ACCIDENTS SURVENUS DANS CERTAINS HÔPITAUX (p. 4688).
M. Wilquit, Mme Veil, ministre de la santé et de la famille.
INCIDENT AU CENTRE NUCLÉAIRE DE CADARACHE (p. 4688).
M. Quilès, Mme Veil, ministre de la santé et de la famille;
M. Giraud, ministre de l'industrie.
ENTRETIENS DE WASHINGTON (p. 4689).
M.M. Alain Bonnet, François-Poncet, ministre des affaires étrangères.
MASSACRE D'ENFANTS A BANGUI (p. 4690).
MM. Kalinsky, François-Poncet, ministre des affaires étrangères.
SANCTIONS CONTRE DES APPELÉS (p. 4690).
MM. Brunhes, Bourges, ministre de la défense.
LICENCIEMENTS A L'USINE SONOLOR DE LA COURNEUVE (p. 4690).
MM. Ralite, Boulin, ministre du travail et de la participation.
STATUT DE L'I. N. R. A. (p. 4691).
MM. Marin, Méhaignerie, ministre de l'agriculture.
CINQUIÈME C. N. U. C. E. D. ET DIALOGUE NORD-SUD (p. 4691).
MM. Zeller, François-Poncet, ministre des affaires étrangères.
INSCRIPTION A L'EXAMEN DU CERTIFICAT D'ÉTUDES PRIMAIRES (p. 4692).
MM. Maujolián du Gasset, Beullac, ministre de l'éducation.
RÉALISATION D'UN SATELLITE DE TÉLÉVISION DIRECTE (p. 4692).
MM. Geng, Giraud, ministre de l'industrie.

SUBVENTIONS AUX IMPORTATIONS DE GAZOLE ET DE FUEL PAR LES ETATS-UNIS (p. 4692).

- MM. Cousté, Giraud, ministre de l'industrie.
FERMETURE DE L'UNIQUE ENTREPRISE D'UNE COMMUNE (p. 4693).
MM. Barnier, Monory, ministre de l'économie.
PERSONNEL FRANÇAIS DE L'AGENCE SPATIALE EUROPÉENNE (p. 4694).
MM. Lepercq, Giraud, ministre de l'industrie.
Suspension et reprise de la séance (p. 4694).

PRÉSIDENTICE DE M. JACQUES-ANTOINE GAU

2. — Rappel au règlement (p. 4694).
M. Ralite.
3. — Fixation de l'ordre du jour (p. 4694).
4. — Convention sur la loi applicable aux régimes matrimoniaux. —
Vote sans débat d'un projet de loi (p. 4695).

Article unique. — Adoption (p. 4695).

5. — Ratification de l'avenant à la convention fiscale entre la France et les Etats-Unis d'Amérique. — Discussion d'un projet de loi (p. 4695).
M. Cousté, rapporteur de la commission des affaires étrangères.
M. Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.
Question préalable de M. Odrú: MM. Odrú, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet par scrutin.

Discussion générale :

MM. Alain Vivien,
Hamel,
le secrétaire d'Etat.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. — Adoption (p. 4698).

6. — Approbation de l'accord franco-espagnol relatif à la construction d'un nouveau tracé de routes frontalières. — Discussion d'un projet de loi (p. 4698).

M. Julien, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. — Adoption (p. 4699).

7. — Approbation d'accords de coopération entre la France et le Niger. — Discussion commune de quatre projets de loi (p. 4699).

M. Guéna, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

Discussion générale commune :

MM. Alain Vivien,
Odru.

Clôture de la discussion générale commune.

Passage à la discussion de l'article unique de chacun des quatre projets de loi.

Coopération économique et financière.

Article unique. — Adoption (p. 4703).

Coopération en matière de personnel.

Article unique. — Adoption (p. 4703).

Coopération en matière judiciaire.

Article unique. — Adoption (p. 4703).

Coopération militaire.

Article unique. — Adoption (p. 4703).

8. — Ouvrages reliant les voies nationales ou départementales. — Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 4703).

M. Rufenacht, rapporteur de la commission de la production.

Discussion générale :

MM. Foyer,
Branger,
Evin,
Lucien Richard,
Roland Belx,
Gouhier,
Crépeau,
de Lipkowski.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

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

9. — Démission d'un membre d'une commission de contrôle (p. 4711).

10. — Ordre du jour (p. 4711).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par les questions de l'opposition, et, d'abord, par celles du groupe socialiste.

ACCIDENTS SURVENUS DANS CERTAINS HÔPITAUX

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

M. Claude Wilquin. Ma question s'adresse à Mme le ministre de la santé et de la famille.

Mercredi dernier, vous avez été interrogée, madame le ministre, sur les conditions dans lesquelles une épidémie particulièrement grave avait pu se développer dans une maternité de l'Assistance publique de Paris. Quelques jours après, on apprenait que plusieurs personnes étaient décédées à l'hôpital de la Pitié à la suite d'accidents infectieux.

Ces deux accidents ne vous conduisent-ils pas à remettre en question certains éléments de votre politique hospitalière et ne vous font-ils pas regretter le satisfecit que vous vous décernez dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif aux équipements sanitaires quand vous écrivez : « ... la France est l'un des pays les mieux équipés dans le domaine hospitalier » ?

Nous voyons là les conséquences, qui peuvent être dramatiques, d'une insuffisance des moyens en équipements et en personnel de l'hospitalisation publique. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la santé et de la famille.

Mme Simone Veil, ministre de la santé et de la famille. En réalité, monsieur le député, vous ne posez pas une question mais vous tentez d'introduire un vaste débat sur la politique hospitalière.

J'en vois bien la raison : nous sommes en période électorale et vous souhaiteriez me mettre en difficulté ! (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

Je me bornerai donc à vous répondre sur un point précis, à savoir les accidents survenus à la maternité Baudelocque et à la Pitié-Salpêtrière, accidents qui n'ont d'ailleurs absolument aucun rapport entre eux.

Les premiers sont dus à une infection dans un service de néonatalogie, service de pointe ultra-sophistiqué, précisément, qui n'existe que dans quelques pays au monde : on ne peut donc, en l'occurrence, invoquer le sous-équipement.

Si tel était le cas, au demeurant, moins d'enfants seraient sauvés. Mais, à l'évidence, ceux qui naissent à six mois et dont le poids à la naissance est très faible, courent des risques particuliers d'infection. Plus généralement, des vies humaines sauvées grâce à ces méthodes — et qui n'auraient pu l'être autrement — sont des plus fragiles et réclament des précautions encore plus grandes. On ne peut, hélas ! sauver toutes ces vies car certains faits échappent parfois à la vigilance.

C'est ce qui s'est passé à Baudelocque.

Actuellement, tous les examens sont faits pour déceler le microbe en cause. On a fait appel à des spécialistes internationaux, notamment de Suisse et des Etats-Unis où existe une médecine comparable, car dans la majorité des pays ces problèmes ne risquent pas de se poser puisque ces enfants ne survivent pas à la naissance.

En ce qui concerne la Pitié-Salpêtrière, nous n'avons pas encore les résultats de l'enquête qui a été prescrite ; je ne peux donc en faire état. Il semble qu'il ne s'est point agi d'une infection du même type, mais que les accidents auraient été provoqués par l'utilisation d'un produit affecté d'une malfaçon industrielle.

Cela étant, nous n'en savons rien et nous ne pouvons donc rien affirmer. L'enquête est en cours, je le répète, on ne peut à l'heure actuelle faire état de ses résultats. Je puis, en tout cas, affirmer que ces accidents n'ont absolument rien à voir avec la situation des locaux ou des hôpitaux en cause.

Vous avez évoqué la situation générale des hôpitaux français, monsieur le député. Je ne puis que vous inviter à la comparer à celle des hôpitaux des autres pays du monde.

M. Roger Corréze. Il serait surpris !

Mme le ministre de la santé et de la famille. Vous verriez alors que nos établissements hospitaliers sont, pour la plupart, infiniment plus modernes, les crédits qui leur sont consacrés, supérieurs, le personnel plus nombreux et que l'espérance de vie en France — car c'est, en définitive, le test — est plus grande que dans la plupart des pays étrangers. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République.)

INCIDENT AU CENTRE NUCLÉAIRE DE CADARACHE

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

M. Paul Quilès. Je constate que Mme le ministre de la santé et de la famille est présente aujourd'hui alors qu'elle n'a pas daigné venir répondre vendredi dernier à une question orale que je lui posais sur le conseil de l'information sur l'énergie électronucléaire. Il est vrai que la télévision est présente aujourd'hui. (Protestations sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

Mme Simone Veil, ministre de la santé et de la famille. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Quilès ?

M. Paul Quilès. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la santé et de la famille, avec l'autorisation de l'orateur.

Mme le ministre de la santé et de la famille. Je prie mesdames et messieurs les députés de bien vouloir m'excuser, mais ayant été mise en cause personnellement, je me dois de répondre.

Si vous aviez écouté la réponse qui vous avait alors été faite, monsieur Quilès, vous auriez su que seul M. le Premier ministre était compétent pour vous répondre et qu'il s'était fait représenter par M. Limouzy, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement...

M. Pierre Joxe. Oh !

Mme le ministre de la santé et de la famille. ... car la question m'était posée à tort.

Je ne suis pas présidente du conseil de l'information sur l'énergie électronucléaire en qualité de ministre de la santé mais à titre personnel.

M. Pierre Joxe. Cela ne l'intéresse pas !

Mme le ministre de la santé et de la famille. C'est un service, je le répète, qui dépend du Premier ministre, qui est logé dans les bureaux de Malignon. C'est donc le Premier ministre qui était compétent pour vous répondre, représenté par un secrétaire d'Etat. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)

M. Pierre Joxe. Tout le monde est en campagne électorale !

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

M. Paul Quilès. Madame le ministre, c'est précisément parce que vous présidez personnellement ce conseil que je vous demandais à vous pourquoi le bilan de votre travail en son sein est quasiment nul. (Applaudissements sur les bancs des socialistes. — Protestations sur divers bancs de l'union pour la démocratie française.)

J'en viens maintenant à la question que j'adresse à M. le ministre de l'industrie.

M. Roger Corrèze. Il était temps !

M. Paul Quilès. A nouveau, un incident s'est produit dans une centrale nucléaire. (Exclamations sur les bancs des socialistes.)

M. Alexandre Bolo. Ils en sont contents !

M. Paul Quilès. Lundi après-midi, un tube de générateur de vapeur a lâché sur un réacteur C. A. P. de l'usine de Cadarache. Venant après l'incident de la centrale de Harrisburg, cela me conduit à poser une double question :

Premièrement, pourquoi le Gouvernement français et Framatome ont-ils refusé de passer du système de générateur de vapeur américain Westinghouse, sur lequel est survenu l'accident de Cadarache, au système français Trépaud qui est à la fois plus sûr et moins cher ?

Deuxièmement, à quel moment le Gouvernement français va-t-il se décider à mettre en place la commission d'enquête demandée par le groupe socialiste ? Il y va de la sécurité des Français qui sont en droit de s'inquiéter de la façon dont le Gouvernement développe son programme nucléaire sans information des populations et sans véritable débat.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. André Giraud, ministre de l'industrie. Monsieur le député, je pense que vos informations ne sont pas tout à fait exactes. (Protestations sur les bancs des socialistes.)

M. Daniel Goulet. C'est assez courant !

M. le ministre de l'industrie. Le réacteur auquel vous faites allusion est situé au centre nucléaire de Cadarache. C'est un réacteur expérimental. Il est entièrement de conception française et n'a aucun rapport avec le générateur de vapeur Westinghouse dont vous nous parlez. (Rires sur les bancs de la majorité.)

M. Daniel Goulet. Il faut s'informer !

M. le ministre de l'industrie. En ce qui concerne l'affaire des générateurs de vapeur Trépaud, je puis effectivement vous répondre.

Un programme de recherche a été lancé pour voir s'il était possible d'utiliser un générateur de vapeur de conception nouvelle inventé par un constructeur français, M. Trépaud, dans les centrales nucléaires du modèle Westinghouse.

Les côtés positifs de ce générateur de vapeur pourraient être quelque peu obliérés par le fait que son inertie thermique est un peu comparable à celle des générateurs Babcock and Wilcox de Harrisburg.

Le fait de ne pas l'avoir choisi pour des raisons de sécurité est plutôt, je pense, à l'honneur des techniciens français qui, tout bien pesé, ont préféré des générateurs à tube en U qui se sont révélés dans le cas particulier comme préférables.

Cela étant, les qualités particulières de ce générateur de vapeur continuent à être reconnues et il n'est pas exclu que, moyennant des améliorations, on puisse, le cas échéant, y faire appel dans le futur. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

M. Pierre Joxe. Et la commission d'enquête ?

M. le ministre de l'industrie. Sur ce point, je crois que le Parlement a de multiples moyens de s'informer.

Rien ne lui a été caché sur ce que l'on sait de l'affaire de Harrisburg. La mission d'information constituée par la commission de la production et des échanges de votre assemblée a eu communication de toutes les informations disponibles au niveau du Gouvernement et de l'administration. Elle s'est même rendue sur les lieux de l'accident.

J'aurai d'ailleurs l'occasion d'utiliser la procédure de la communication du Gouvernement la semaine prochaine à la télévision, avec droit de réponse pour l'opposition et débat ultérieur, de façon que la population française soit bien convaincue de posséder toutes les informations et qu'elle puisse tirer tous les enseignements de l'accident de Three Mile Island. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

ENTRETIENS DE WASHINGTON

M. le président. La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. Ma question s'adresse à vous, monsieur le Premier ministre.

Malgré toute l'auréole que lui donne votre propagande, votre ministre des affaires étrangères a été seulement reçu un quart d'heure par le président Carter, ce qui laisse peu de temps pour parler sérieusement, si l'on décompte les propos de courtoisie et peut-être les délais de traduction. (Sourires.)

L'opinion publique française et européenne a reçu cet événement comme un outrage, d'autant plus que M. François-Poncet préside actuellement le Conseil européen. Beaucoup pensent qu'on n'aurait jamais vu cela du temps du général de Gaulle ! (Exclamations sur les bancs de la majorité.)

Voici mes questions :

Premièrement, quelles conclusions tirez-vous de l'extraordinaire perte de crédibilité de votre gouvernement auprès d'un de nos alliés les plus traditionnels ?

Deuxièmement, n'estimez-vous pas que l'Europe paye les attermoissements de ses gouvernements, et notamment du vôtre, pour ce qui concerne l'inexistence d'une vraie politique commune de l'énergie ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. Alexandre Bolo. Le képi est trop grand !

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jean François-Poncet, ministre des affaires étrangères. Monsieur le député, l'entretien que j'ai eu avec le président Carter et le vice-président Mondale, entretien dont le principe avait été prévu il y a plusieurs mois, s'est déroulé dans les conditions arrêtées et a duré trois quarts d'heure. (Applaudissements sur divers bancs de la majorité. — Exclamations sur les bancs socialistes.) Vos informations sont donc puisées à des sources dont je vous laisse la responsabilité !

M. Alain Bonnet. Je regarde la télévision !

M. le ministre des affaires étrangères. Quant à l'interprétation, ne projetez pas sur vos interlocuteurs les contraintes qui seraient éventuellement les vôtres ! (Rires et applaudissements sur quelques bancs de l'union pour la démocratie française.)

Je me suis exprimé avec franchise, c'est vrai, comme il convient dans les relations entre pays indépendants. J'ai indiqué au président Carter que le Gouvernement français, appuyé sur ce point par l'ensemble des gouvernements européens qui m'avaient mandaté, jugeait regrettable la décision prise par le gouvernement américain de subventionner les importations de fuel domestique. Je pense qu'il ne se trouvera personne dans cette assemblée pour regretter le caractère direct des échanges que nous devons conduire, sur ce point comme sur tous les autres, avec l'ensemble de nos partenaires.

Mon entretien avec le président Carter a été aussi — je tiens à le souligner — parfaitement cordial, comme il sied entre représentants de pays amis qui font face à des problèmes communs. J'ai exposé au président des Etats-Unis les préoccupations et les propositions de la France et j'ai constaté un grand degré de convergence entre les objectifs poursuivis par les deux pays. Permettez-moi de vous dire, monsieur Alain Bonnet, que nous avons suffisamment de problèmes pour qu'il ne soit pas besoin d'en créer ou d'en imaginer d'artificiels.

S'agissant de la décision américaine de subventionner les importations de fuel, à propos de laquelle, je le répète, j'ai exposé la position de la France, il faut savoir qu'elle est en étroite liaison

avec les désordres créés par le marché de Rotterdam. Je rappelle que c'est la France qui a été la première à formuler des propositions pour qu'il y soit mis bon ordre.

MM. Alain Bonnet et Pierre Joxe. Sans succès !

M. le ministre des affaires étrangères. Des discussions détaillées sur ce point ont été conduites par M. Giraud avec son homologue américain, M. Schlesinger. Elles seront poursuivies.

Quant aux problèmes posés par la crise énergétique dans son ensemble, ils doivent faire l'objet, en premier lieu, d'une concertation sur le plan européen. Il appartient, en effet, à la Communauté économique européenne — nous devons en être tous conscients — de définir et de mettre en œuvre une politique conséquente d'économies effectives, de lutte contre la spéculation et de développement d'énergies de remplacement.

Il conviendra, en second lieu, que des décisions concrètes soient prises au plan mondial lors du prochain sommet des pays industrialisés, qui se tiendra à Tokyo. C'est à l'initiative de la France que les discussions permettant de préparer et d'élaborer ces décisions seront conduites, notamment en liaison avec les Etats-Unis.

L'objectif final est, bien entendu, d'ouvrir un dialogue avec les pays producteurs d'énergie, sans lequel il n'y aura pas d'équilibre durable de l'économie mondiale.

Les entretiens que j'ai eus à Washington, monsieur Alain Bonnet, ont permis de faire des progrès substantiels dans la recherche d'une solution à la crise de l'énergie. Cette solution sera mieux servie par une action énergique et lucide que par des polémiques inspirées par des préoccupations partisans. (Applaudissements sur divers bancs de la majorité. — Protestations sur les bancs de l'opposition.)

M. Pierre Joxe. Vous n'acceptez pas le contrôle de l'Assemblée !

M. le ministre des affaires étrangères. Je déplore que certains, sans se préoccuper de l'exactitude des informations qu'ils avancent, mêlent la politique étrangère de la France à des affrontements préélectoraux de politique intérieure. (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la république.)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe communiste.

MASSACRE D'ENFANTS A BANGUI

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

M. Maxime Kalinsky. Il a donné des ordres. Les soldats de Sa Majesté ont tiré. Ils ont asphyxié des enfants dans leur cellule. Ils en ont assassiné à coup de gourdin. Pour donner l'exemple, avec sa canne à pommeau d'ivoire, il a crevé des yeux d'enfants. Il a participé au massacre. Les enfants avaient sept, huit, dix et quatorze ans. Ils étaient des centaines.

Le despote Bokassa appelait son ami Giscard d'Estaing « parent ».

Ni depuis les crimes de janvier dernier, ni en avril, l'Elysée n'a dit mot pour condamner cet assassin qui emprisonnait les lecteurs de Voltaire, auteur interdit car hostile à la monarchie.

Depuis janvier, le Gouvernement français a fait verser à son protégé quatre milliards de francs CFA : de quoi payer soldats et policiers.

Il y a des amitiés qui ne sont que personnelles mais que vous n'avez pas le droit de proclamer au nom de la France. Car la France s'indigne que ni le Président de la République ni le Gouvernement n'aient à ce jour condamné, comme il se devait, de tels crimes et un tel criminel qui avait eu droit en France à tant d'heures d'antennes pour glorifier sa parodie de sacre.

Nous avons, nous communistes, dénoncé le rôle de gendarme que remplit le Gouvernement français en Afrique et qui le conduit à soutenir les éléments les plus corrompus, tel Bokassa.

Allez-vous encore oser vous taire et aider politiquement, financièrement et militairement cet assassin alors que gronde l'indignation dans notre peuple ?

Allez-vous aussi parler de « bavures », comme vient de le faire le social-démocrate Léopold Senghor ?

Il est clair, monsieur le Premier ministre, qu'avec M. Giscard d'Estaing, vous avez, depuis toujours, préféré les usines de diamants et d'uranium aux enfants centrafricains. A chacun sa classe !

Je vous laisse le soin, monsieur le Premier ministre, de me répondre, à moins que vous ne préfériez en confier la tâche aux membres de votre gouvernement qui ont traité ces crimes que personne ne peut plus cacher de « pseudo-événements » ou de « témoignages contradictoires ». (Applaudissements sur les bancs des communistes et sur plusieurs bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jacques-Antoine Gau et M. Pierre Joxe. Ce n'est pas M. Galley qui répond ?

M. Jean François-Poncet, ministre des affaires étrangères. Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le déclarer au Parlement, la conférence franco-africaine réunie à Kigali le 21 et le 22 mai a décidé de constituer une commission d'enquête qui sera composée de magistrats choisis dans cinq Etats africains.

Cette commission fonctionnera très prochainement. Son rapport sera communiqué à tous les Etats membres de la conférence de Kigali, y compris la France.

Je répète que la France tirera toutes les conséquences que ce rapport appellera. Elle ne se prononcera pas avant d'avoir eu connaissance des faits exacts ! (Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Pierre Joxe. Vous les connaissez.

M. le ministre des affaires étrangères. Je rappelle que dès le 23 mai, le Gouvernement français a décidé d'interrompre l'aide militaire qu'il accordait à l'Empire centrafricain. (Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Maxime Kalinsky. Ce n'est pas une réponse. Et l'aide financière ? Et les milliards que vous versez ?

M. Pierre Letaille. Et le goulag ?

SANCTIONS CONTRE DES APPELÉS

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

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre de la défense, un jeune appelé genevois, Pierre Schaffer, qui effectue son service national au 1^{er} régiment de dragons, basé à Lure, en Haute-Saône, a été condamné, avec quatre de ses camarades, à quarante-cinq jours d'arrêts de rigueur.

Ils sont condamnés pour avoir réclamé, en signant une pétition, la satisfaction de quelques-unes des revendications légitimes des appelés.

De très nombreux jeunes appelés, à travers tout le pays, sont, pour les mêmes motifs, soumis aux mêmes peines.

Pourtant, l'étouffement et l'arbitraire ne régleront pas les problèmes matériels et moraux des militaires. L'acharnement de votre gouvernement à résister aux revendications des soldats a donc d'autres raisons. La principale n'est-elle pas votre volonté de remettre en cause l'armée de conscription ?

En s'opposant à la démocratisation des institutions militaires, en organisant la dégradation des conditions du service des appelés, ne préparez-vous pas un appareil militaire de métier plus facile à intégrer dans un ensemble supranational euro-atlantique ?

Je vous demande, monsieur le ministre, quelles mesures vous comptez prendre d'urgence pour que soient levées les sanctions envers ces jeunes appelés injustement victimes de règlements qui refusent de les considérer comme des citoyens à part entière. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Yvon Bourges, ministre de la défense. Monsieur le député, les lois des 4 et 13 septembre 1791 interdisent les pétitions dans les armées.

M. Maxime Kalinsky. Elles sont bien vieilles !

M. le ministre de la défense. La législation républicaine a toujours confirmé, à juste titre, la législation révolutionnaire. C'est pourquoi le commandement, appliquant tout simplement la loi, a pris des sanctions à l'encontre de soldats qui avaient enfreint les lois et les règlements de la République. Il ne saurait, bien évidemment, être question de revenir sur ces dispositions. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

M. Louis Odru. C'est scandaleux !

LICENCIEMENTS A L'USINE SONOLOR DE LA COURNEUVE

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

M. Jack Ralite. Monsieur le Premier ministre, le 18 avril, je protestais ici contre le licenciement par le trust américain I. T. T. de 455 ouvrières de Sonolor, à La Courneuve.

M. Boulin me trouva outrancier et décida s'employer à favoriser une solution. Nous sommes le 6 juin, quarante-neuf jours après ces bonnes paroles, cent trente-cinq jours après le coup de force d'I. T. T.

Et toujours rien !

Où plutôt si : devant l'action des ouvrières et la valeur de leur argumentation, l'inspection du travail a refusé les licenciements, les prud'hommes ont récusé l'argumentation patronale, l'usine est sous scellés « démocratiques » (Exclamations et rires sur les bancs de la majorité) malgré M. Bonnet, qui l'avait fait occuper par les C. R. S.

Mais du patron et du Gouvernement, rien, si ce n'est un médiateur gramophone d'I. T. T.

Pourtant, la publicité Sonolor emplit nos oreilles et nos yeux, prouvant que le patron n'a pas renoncé à cette marque française. J'ajoute qu'I. T. T. menace de licencier à Giens et licencié à Saint-Denis, chez Pouyet.

Le ministre du travail et de la participation a le dossier des licenciements. Pourquoi ne suit-il pas l'inspecteur du travail et les prud'hommes ? Attend-il le délai de quatre mois, c'est-à-dire le 20 juillet, pour faire un mauvais coup ?

Je vous demande, monsieur le Premier ministre, avec cent cinquante personnalités courneuviniennes, qui vous ont écrit le 15 mai dernier, de secourir la tutelle étrangère supranationale d'I. T. T. et de refuser les licenciements, de faire payer les salaires. Depuis le 23 janvier, c'est-à-dire cent trente-cinq jours, les femmes licenciées n'ont touché que 100 000 anciens francs ! Je vous demande enfin de convoquer à une table ronde tous les intéressés afin de négocier une solution industrielle qui est parfaitement viable, comme cela a été démontré. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la participation.

M. Robert Boulin, ministre du travail et de la participation. Je connais bien le problème de la société Sonolor que j'ai déjà évoqué en réponse à une question.

Cette société, qui fabrique des appareils de radio portatifs et des auto-radios, subit une très vive concurrence de la part des pays de l'Extrême-Orient et de l'Europe de l'Est, où les salaires sont plus faibles qu'en France. Elle a donc dû abaisser ses prix. Les pertes des exercices antérieurs ajoutées à celles qui sont estimées pour 1979 atteindront — écoutez bien, monsieur Ralite — 6 500 000 francs.

Normalement, l'entreprise aurait dû déposer son bilan. Le comité d'entreprise a été saisi le 25 janvier 1979 des demandes de licenciements et les a rejetées. L'usine fut occupée, évacuée sur ordonnance, puis réoccupée.

Les discussions se sont cependant poursuivies de sorte que sur les 390 personnes concernées par les licenciements, 118 ont été reclassées et 92 ont des possibilités de réemploi ou de préretraite. Sur ces 92 personnes, 12 ont dépassé l'âge de 59 ans, et 80 peuvent être reprises par la Ciate, entreprise qui s'installe dans les locaux de Sonolor.

Aussi, compte tenu de tous ces éléments et afin d'éviter le dépôt de bilan, j'ai accordé l'autorisation de licenciement qui m'était demandée. Cela permettra de conserver l'activité de distribution de Sonolor-Visseaux qui occupera en sus des effectifs de la Ciate une cinquantaine de personnes.

STATUT DE L'I. N. R. A.

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

M. Fernand Marin. Monsieur le ministre de l'agriculture, le 10 janvier dernier, le conseil des ministres a examiné les perspectives de la recherche agronomique.

Cet examen se situait, sans doute, dans le cadre de la préparation du projet de loi d'orientation agricole. Or ce dernier ne fait plus qu'une vague référence à la recherche. Le rôle et le statut de l'I. N. R. A. — Institut national de la recherche agronomique — sont donc exclus du champ du débat.

Pourtant tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance décisive de la recherche pour mettre au point un nouveau modèle de développement agricole plus économe des moyens de production, d'énergie, et plus respectueux des équilibres écologiques.

Absente du projet de loi, la réforme de la recherche agronomique est donc un domaine réservé à la discrétion gouvernementale. Sans doute invoquerez-vous le caractère réglementaire des mesures à prendre. Notre assemblée ne peut se satisfaire de cet argument que vous avez déjà abondamment utilisé.

Le Gouvernement prépare un bouleversement des structures de recherche ; il semble qu'un décret transformant l'I. N. R. A. en établissement public à caractère industriel et commercial soit préparé secrètement dans les ministères sans que le Parlement en soit informé.

Il paraîtrait pourtant logique que la réforme de l'I. N. R. A. — si réforme il doit y avoir — pour améliorer ses moyens et le statut des personnels soit inscrite dans le projet de loi d'orientation agricole et débattue par notre assemblée et sa commission spéciale. Or, au cours de son audition, mercredi dernier, M. Poly n'a pas fait état des perspectives de changement de statut de l'établissement public.

Je souhaite, monsieur le ministre, que la politique de recherche agronomique soit débattue lors de la discussion du projet de loi d'orientation agricole, car elle me semble en effet appartenir autant au domaine des « objectifs de l'action économique et

sociale de l'Etat », qui relèvent constitutionnellement de la loi, qu'au domaine réglementaire. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Pierre Mehsaignerie, ministre de l'agriculture. Monsieur le député, je ne comprends pas très bien l'intérêt de votre question puisque j'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer sur ce sujet au cours d'une réunion de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi d'orientation agricole. Cela dit, je suis prêt à me rendre à tout moment devant la commission de la production et des échanges.

Je comprends d'autant moins votre question qu'elle est en contradiction avec les déclarations des dirigeants et des responsables de l'I. N. R. A.

Est-ce démanteler l'I. N. R. A. que de vouloir développer les relations qu'il entretient avec les utilisateurs agricoles et industriels de ce pays ?

Est-ce démanteler l'I. N. R. A. que de lui permettre de développer beaucoup plus activement la valorisation française de ses recherches et d'encourager les innovations dans le domaine de la recherche agricole ?

Est-ce démanteler l'I. N. R. A. que de faire en sorte qu'en 1980 son budget soit l'un de ceux qui augmentera le plus ?

Non, monsieur le député ; c'est tout simplement permettre à l'I. N. R. A. de servir l'emploi et de répondre aux ambitions de l'agriculture française. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

M. le président. Nous en venons aux questions de la majorité, et d'abord à celles du groupe de l'union pour la démocratie française.

CINQUIÈME C. N. U. C. E. D. ET DIALOGUE NORD-SUD

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

M. Adrien Zeller. Monsieur le ministre des affaires étrangères, la presse s'est fait l'écho de l'échec de la V^e conférence des Nations unies pour le commerce et le développement qui s'est achevée il y a trois jours à Manille.

En effet, sur la plupart des grands points de l'ordre du jour qui concernaient les aspects industriels, commerciaux, financiers et technologiques du dialogue Nord-Sud, aucun accord d'envergure n'a, semble-t-il, pu être conclu entre les 119 pays du tiers monde et les pays développés.

Si les pays dits riches, et en particulier la France, ne peuvent, tant s'en faut, être tenus pour seuls responsables de la maigreur des accords, compte tenu de l'altitude des pays socialistes et des pays producteurs de pétrole, il paraît néanmoins indispensable que le Parlement sache quelle fut la position de la France face aux différents problèmes concrets que posent les rapports Nord-Sud.

En outre, je serais heureux que le Gouvernement, compte tenu du rôle traditionnel de la France face au tiers monde, précise dès à présent s'il entend prendre des initiatives particulières pour relancer ou sauver le dialogue Nord-Sud gravement compromis, alors qu'il constitue à la fois une espérance et une nécessité. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et sur quelques bancs du rassemblement pour la République.)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jean François-Poncet, ministre des affaires étrangères. Monsieur Zeller, je vous remercie de votre question sur un sujet très important qui est, vous avez eu raison de le souligner, depuis longtemps au cœur de la politique étrangère de la France.

La V^e C. N. U. C. E. D. s'est tenue à Manille du 7 mai au 3 juin.

Il est exact que ses résultats n'ont pas correspondu à tous les espoirs que les pays en voie de développement plaçaient en elle, car leur principale revendication n'a pas pu être satisfaite.

Comme vous le savez peut-être, les pays en développement souhaitaient que les compétences de la C. N. U. C. E. D. fussent étendues à l'ensemble des problèmes économiques et commerciaux mondiaux, y compris les problèmes monétaires internationaux, le contrôle des échanges commerciaux et l'examen des politiques industrielles conduites à la fois par les pays en développement et par les pays développés.

Il n'a pas été possible de satisfaire cette demande parce qu'il en serait résulté — et vous le comprendrez aisément — une interférence entre les compétences ainsi étendues de la C. N. U. C. E. D. et celles qui relèvent des autres organisations internationales existantes.

Il n'est dans l'intérêt de personne, pas même des pays en développement, de se prêter à ce type de confusion, car je ne crois pas qu'il en résulterait des progrès véritables dans la lutte contre le sous-développement.

Cependant, il ne faut pas, pour autant, minimiser les acquis de la V^e C.N.U.C.E.D., et je me permettrai d'appeler votre attention sur deux d'entre eux.

D'abord, une action a été décidée en faveur des pays les moins avancés, de ces quelque trente pays qui figurent parmi les plus pauvres du monde et sur le sort desquels nous devons nous pencher par priorité. Telle est d'ailleurs depuis longtemps la politique de la France. Et cela ne saurait étonner si l'on sait que ces pays les plus pauvres sont, en majorité, situés en Afrique, et qu'à ce titre comme à d'autres ils doivent tout particulièrement retenir notre attention et bénéficier de notre générosité.

Ensuite, la décision a été prise de développer la coopération entre les pays en voie de développement, décision importante, complémentaire de l'assistance que les pays industrialisés doivent naturellement apporter de façon croissante aux pays en développement.

On ne peut donc pas soutenir que le bilan de la V^e C.N.U.C.E.D. est négatif. On peut dire, en revanche, qu'il est, hélas ! en-deçà des espoirs que les pays en développement portaient avec eux en venant à Manille.

J'ajoute que, dans l'obtention de résultats positifs, le rôle de la France a été déterminant. Il l'a été parce que notre pays assure la présidence du conseil des ministres à Bruxelles et que c'est lui qui a conduit l'action des Neuf, laquelle, à cette C.N.U.C.E.D. comme à la précédente où j'avais eu l'honneur de représenter le Gouvernement français, a joué un rôle décisif dans les quelques progrès qui ont été réalisés.

La lutte contre le sous-développement constitue une action de longue haleine, et le Gouvernement français continuera de lui accorder une haute priorité dans son action diplomatique et dans les efforts économiques et financiers qu'il consent dans le cadre de sa politique extérieure. *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et sur quelques bancs du rassemblement pour la République.)*

INSCRIPTION A L'EXAMEN DU CERTIFICAT D'ÉTUDES PRIMAIRES

M. le président. La parole est à M. Maujoui du Gasset.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation, mais elle pourrait aussi intéresser M. le ministre de l'agriculture.

Selon des informations officieuses, des instructions auraient été données par le ministre de l'éducation, tendant à interdire pratiquement les inscriptions aux épreuves du certificat d'études primaires, lorsqu'elles sont présentées par des établissements publics ou privés du premier cycle préparant un diplôme délivré par le ministère de l'agriculture.

Une telle directive est très grave, car elle enlève à des élèves qui ont, effectivement, des difficultés scolaires, la dernière chance qu'ils ont d'entrer dans la vie active avec un diplôme. Je vous demande, monsieur le ministre, ce qu'il en est, et, si cette information était confirmée, ce que vous comptez faire pour résoudre ce problème et éviter que des jeunes n'arrivent dans la vie active les mains vides.

Qu'on me permette, enfin, de profiter de l'occasion pour rendre hommage à l'excellent travail accompli dans ces établissements. *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation.

M. Christian Beullac, ministre de l'éducation. Monsieur le député, les conditions dans lesquelles peut être passé l'examen du certificat d'études sont fixées par une loi du 28 mars 1882 qui est encore en vigueur.

Je puis donc vous assurer qu'aucune directive n'a été donnée par la direction des collèges pour empêcher l'inscription d'élèves. La seule condition pour demander cette inscription est d'avoir quatorze ans révolus au 31 décembre de l'année où l'examen est passé.

Si vous connaissiez des cas concrets où il n'en est pas ainsi, je vous saurais gré de m'en informer pour que je puisse examiner avec M. le ministre de l'agriculture les mesures qui pourraient s'imposer. Mais je serais fort étonné que nous ayons à intervenir.

RÉALISATION D'UN SATELLITE DE TÉLÉVISION DIRECTE

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

M. Francis Geng. Monsieur le ministre de l'industrie, je voudrais vous faire part de l'inquiétude que j'éprouve, avec plusieurs de mes collègues, devant le retard mis par le Gouvernement à prendre une décision concernant la réalisation d'un satellite de diffusion directe.

Il s'agit là d'un projet qui présente une importance exceptionnelle non seulement pour notre industrie spatiale, mais aussi pour de nombreuses autres industries complémentaires. La France se trouve placée, dans ce domaine, devant un choix capital, dont dépend la place qu'elle doit occuper dans un domaine industriel qui présente, pour un avenir proche, des perspectives très importantes, puisque déjà de grands pays, comme la Chine et les pays scandinaves, sont décidés à acheter de tels satellites.

La nécessité de prendre rapidement une décision s'impose pour plusieurs raisons.

D'abord, la République fédérale d'Allemagne paraît d'accord pour coopérer avec nous — et il y aurait là, semble-t-il, une occasion supplémentaire intéressante et fructueuse de coopération européenne — mais elle attend une décision rapide.

Ensuite, la compétition internationale sera vive. Il faudra être prêt à fournir un service complètement opérationnel au plus tard en 1985. Si l'on veut être sur les rangs à ce moment-là, il est indispensable d'avoir déjà mis sur orbite, en 1983, un satellite préopérationnel.

Enfin, il convient de souligner également que l'avenir même du lanceur Ariane est engagé par la réalisation d'un satellite de diffusion directe. En effet, si nous laissons nos principaux concurrents industriels engager sans nous la fabrication de ces satellites, ils auront, évidemment, la tentation très forte de les adapter aux capacités de la navette américaine plutôt qu'à celles du lanceur européen.

Pour toutes ces raisons, il semble fort souhaitable que la décision française soit prise dans les plus brefs délais et, en tout cas, avant la fin du mois de juin.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous donner des assurances sur ce point. *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. André Giraud, ministre de l'industrie. Monsieur le député, la question que vous soulevez est très importante, et j'ai eu ici même l'occasion de souligner tout l'intérêt que le Gouvernement porte au développement des satellites de télévision directe.

Je soulignerai cependant que la France n'est actuellement en retard sur personne en ce qui concerne ce projet. Et il est assez légitime que, s'agissant d'un projet important, on s'efforce de lui ménager les meilleures conditions de succès tant sur le plan technique que sur le plan des débouchés ultérieurs.

C'est dans cette optique que le Gouvernement a décidé, le 7 mars dernier, après avoir pris la décision de lancer la fabrication d'un satellite de télécommunication, de faire étudier les différentes possibilités qui pouvaient s'ouvrir à notre pays pour la réalisation de ce satellite de télévision directe.

Le point actuellement le plus considéré est la façon de coopérer avec la République fédérale d'Allemagne, pour toutes les raisons que vous avez indiquées, et en particulier pour aménager au mieux les débouchés commerciaux et favoriser l'utilisation du lanceur Ariane de préférence à la navette spatiale américaine.

Les discussions qui ont eu lieu au niveau des experts se sont révélées tout à fait satisfaisantes, et je me suis rendu moi-même en Allemagne fédérale, mardi dernier, pour examiner la question avec le ministre de la recherche et de la technologie, M. Hauff.

Lors d'une prochaine réunion, le Gouvernement sera amené à faire le point sur ce problème, mais je puis vous assurer que les perspectives qui sont en train de se préciser sont tout à fait satisfaisantes du point de vue du maintien de la présence française dans la concurrence internationale. *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française.)*

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

SUBVENTIONS AUX IMPORTATIONS DE GAZOLE ET DE FUEL PAR LES ÉTATS-UNIS

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

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le Premier ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la réponse qu'a faite M. le ministre des affaires étrangères à M. Alain Bonnet à propos des discussions qui se sont déroulées à Washington au sujet de la fameuse subvention de cinq dollars à l'importation de gazole et de fuel accordée par le Gouvernement américain.

J'ai cru comprendre qu'il y avait convergence entre Français et Américains. Est-ce que cela signifie que nous avons convaincu nos interlocuteurs de revenir sur leur décision avant le 31 août ? Ou bien faut-il penser que nous nous sommes engagés à mener une politique d'autodiscipline, les propositions françaises consistant à plafonner sur les marchés « spot » les prix du pétrole ?

Si c'est le sens de notre action ne risquons-nous pas, par auto-discipline, d'arriver à un rationnement en France et dans certains pays européens? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. André Giraud, ministre de l'industrie. M. le ministre des affaires étrangères a indiqué tout à l'heure qu'après avoir pris position dès que la nouvelle a été connue, la présidence française du Conseil des ministres européens avait été chargée, en outre, d'effectuer une démarche auprès du gouvernement américain pour protester contre la décision de ce dernier et demander qu'elle fût rapportée.

Cette démarche a été faite au niveau politique par le ministre des affaires étrangères. Pour ma part, en tant que président en exercice du Conseil des ministres pour les questions d'énergie, je suis intervenu auprès de M. Schlesinger, secrétaire d'Etat à l'énergie du gouvernement américain.

Je tiens à appuyer les propos de M. François-Poncet en ce qui concerne le climat de ces conversations. En effet, nous avons été stupéfaits devant l'impression que l'on en avait retirée en France et qui ne correspond en rien à la réalité. Certes, nous avons dû, à certains moments, présenter avec fermeté la position de la France. Mais les discussions ont toujours été d'une totale courtoisie et d'une grande cordialité. A aucun moment — je dis bien : à aucun moment — nous n'avons eu le sentiment de ne pas bénéficier de toute la considération qui devait s'attacher à la démarche faite par un gouvernement ami qui représentait en l'occurrence la Communauté économique européenne.

M. Jacques Brunhes. Vous vous satisfaites de peu !

M. le ministre de l'industrie. Je précise que cette démarche que j'ai accomplie en compagnie du représentant à Washington de la commission de Bruxelles était à ma connaissance la première depuis que la Communauté économique européenne existe, et qu'en conséquence c'est la première fois que, dans le domaine énergétique, la Communauté économique européenne a trouvé le moyen de manifester sa solidarité d'une façon qui était, je crois, assez claire et qui, en tout cas, a été perçue de la sorte par nos interlocuteurs.

En quoi a consisté cet entretien ?

J'ai été amené à émettre, à l'encontre de la mesure prise par le gouvernement américain, les trois reproches suivants :

D'abord, elle a été prise de façon unilatérale et sans information préalable ;

Ensuite, elle est inefficace, parce qu'elle n'apportera pas un baril de plus pour l'approvisionnement en pétrole des nations occidentales, et que l'équilibre qui s'établit instantanément sur les marchés « spot » ne modifie pas les directions du trafic ;

Enfin, cette mesure constitue un pas en arrière par rapport à l'objectif recherché, puisqu'elle ne peut contribuer qu'à faire monter les prix et qu'elle ne manifeste pas, à l'évidence, la solidarité qui doit marquer normalement notre stratégie en face de la crise énergétique.

A ces trois reproches, j'ai obtenu les trois réponses suivantes :

D'abord, en ce qui concerne l'information, M. Schlesinger m'a indiqué qu'un mauvais fonctionnement de l'administration américaine n'avait pas permis de transmettre en temps utile les documents qui avaient été préparés à cet effet. Il m'a présenté ses regrets et ses excuses. (Exclamations sur de nombreux bancs.)

M. Yves Lencien. L'a-t-il fait aussi pour l'affaire de l'Airbus ?

M. le ministre de l'industrie. Sur le second point, le secrétaire d'Etat à l'énergie a indiqué que le mécanisme n'était pas nouveau — ce qui est exact — qu'il s'analysait comme un différentiel de droits de douane qui a évolué défavorablement pour les Etats-Unis en raison de la montée des prix sur les marchés « spot », et qu'il en était résulté une diminution d'approvisionnement importante en produits pétroliers pour les Etats-Unis, ce qui est corroboré par les chiffres qui m'ont été communiqués. En revanche, aucune indication chiffrée ne permet d'en inférer que les produits qui ne sont pas allés aux Etats-Unis ont été dirigés vers l'Europe. Je n'ai pas obtenu d'informations sur ce point, mais celles-ci doivent être remises à la commission de Bruxelles dans les prochains jours et communiquées aux Etats membres.

Enfin, s'agissant du sort réservé à la mesure prise par les Etats-Unis, le secrétaire d'Etat à l'énergie a indiqué que, bien entendu, il ne pouvait pas considérer la possibilité de la rapporter, dans la mesure où les éléments dont il disposait lui montraient qu'il s'agissait non d'un détournement de trafic déclenché par les Etats-Unis mais, au contraire, d'une réaction contre des détournements de trafic qui avaient été constatés par les Etats-Unis.

Cela nous a donné l'occasion de discuter du véritable problème qui est celui du fonctionnement des marchés « spot ». M. le ministre des affaires étrangères a rappelé tout à l'heure que le Gouvernement français avait mis l'accent sur le caractère particulièrement dangereux de l'évolution de ces marchés et que, pour y remédier, il avait fait à la Communauté européenne des propositions qui sont en cours d'étude.

Le secrétaire d'Etat à l'énergie a proposé que les Etats consommateurs prennent les dispositions nécessaires pour mettre fin à la spéculation sur les marchés « spot », ce qui pourrait permettre, m'a-t-il dit, de reconsidérer la mesure qui a été prise. Cette proposition est actuellement soumise aux Etats membres de la Communauté, qui devront prendre position à son sujet.

Toutefois, cette affaire doit être réexaminée dans le cadre des discussions d'ensemble sur notre attitude face à la crise énergétique. Le Gouvernement français, pour sa part, a toujours souligné que nous ne pouvions pas demander aux pays producteurs de maintenir des prix raisonnables dans la mesure où nous n'étions pas capables de maîtriser ce que l'on appelle les marchés « spot », c'est-à-dire les marchés libres...

M. Marc Lauriol. Enfin une traduction !

M. le ministre de l'industrie. ... — il s'agit d'un terme technique ; je vous prie de m'excuser — ... sur lesquels s'échangent des cargaisons isolées par des intermédiaires plus ou moins bien définis qui, au passage, prélèvent des bénéfices qui ne vont ni au crédit des pays producteurs ni à celui des pays consommateurs.

M. Joseph Franceschi. A qui, alors ?

M. le ministre de l'industrie. C'est là une question majeure. La réponse que nous y apporterons constitue, avec la recherche des économies d'énergie et des réductions de consommation qui permettront le rééquilibrage de l'offre et de la demande, avec la recherche du dialogue avec les pays producteurs et entre les pays consommateurs, un élément fondamental de la seule politique capable d'améliorer la situation énergétique du monde.

Au total, nous devons constater que les autorités américaines et la délégation de la Communauté qui s'est rendue à Washington sont parvenus à un accord sur l'opportunité de contrôler les marchés libres, c'est-à-dire, indirectement, le marché du pétrole brut. Je considère, pour ma part, que, si la Communauté réussit à consolider cet acquis, nous aurons accompli un pas positif.

M. Pierre-Bernard Cousté. La position française est-elle soutenue par les Allemands et par les Anglais ?

FERMETURE DE L'UNIQUE ENTREPRISE D'UNE COMMUNE

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

M. Michel Barnier. Ma question s'adresse à M. le ministre du budget mais elle intéresse aussi MM. les ministres de l'économie, de l'industrie et de l'intérieur.

Lorsque, dans une commune petite ou moyenne, la seule entreprise de la commune, si elle est d'importance moyenne — c'est-à-dire emploie plusieurs centaines de personnes, ce qui est fréquent — vient à fermer, cette fermeture provoque un drame humain qui affecte non seulement la commune d'implantation, mais très souvent aussi les communes voisines.

A ces difficultés très graves et qui plongent dans le désarroi les travailleurs qui en sont les victimes, s'ajoutent, pour la commune du lieu d'implantation, des problèmes financiers souvent insurmontables.

En effet, cette commune perd le montant de la taxe professionnelle provenant des activités industrielles en cours de disparition. Or cette taxe professionnelle, dans certains cas, peut représenter le tiers, voire la moitié, des ressources communales. La commune ne peut plus faire face aux investissements qu'elle avait projeté de réaliser et aux charges qui y correspondent.

A titre d'exemple, je citerai le cas de la commune de Moutiers, dans la circonscription savoyarde que j'ai l'honneur de représenter, qui compte 5 600 habitants et dans laquelle la fermeture à terme d'une usine sidérurgique a été annoncée. La taxe professionnelle versée par cette usine à la commune représente 36 p. 100 du produit total de la taxe professionnelle et 29 p. 100 du montant des impôts locaux.

Envisagez-vous, monsieur le ministre, d'apporter une aide, et si oui, sous quelle forme, aux communes se trouvant dans de telles situations? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)

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

M. René Monory, ministre de l'économie. Je répondrai à la place de M. le ministre du budget, retenu au Sénat.

Je connais bien, monsieur Barnier, le problème que vous venez d'évoquer. A plusieurs reprises déjà, vous avez appelé mon attention sur la situation de l'usine sidérurgique de Moutiers. Nous avons tenté d'apporter quelques remèdes. Malheureusement, l'issue semble fatale.

Il est vrai que la disparition d'une entreprise peut remettre en cause l'équilibre même des finances d'une petite commune. Celle-ci peut, dans un tel cas, demander au ministre de l'intérieur l'attribution d'une aide exceptionnelle selon la procédure prévue aux articles L. 212-4, L. 212-8 et L. 235-5 du code des communes. Sa situation d'ensemble fait alors l'objet d'un examen par une commission qui réunit des représentants de l'administration et de la commune.

Il me semble — sans que je puisse m'engager au nom de M. le ministre de l'intérieur — que la situation de la commune de Moutiers justifie le recours à une telle procédure. Je répète que l'aide de l'Etat présente un caractère exceptionnel et qu'elle n'a d'autre objet que de permettre à la commune de retrouver, à terme, un nouvel équilibre.

Cela dit, monsieur Barnier, je reste très ouvert aux problèmes de l'usine de Moutiers, en particulier pour ce qui concerne la sidérurgie fine, et je suis prêt à étudier à nouveau ce qui peut être fait avec le C. I. A. S. I. — comité interministériel d'aménagement des structures industrielles — ou le Codefi — comité départemental de financement. Néanmoins, je vous engage à inviter, dès maintenant, la commune à demander le bénéfice de la procédure d'aide exceptionnelle. Je ne doute pas que M. le ministre de l'intérieur, qui a entendu votre question et ma réponse, en a pris note.

PERSONNEL FRANÇAIS DE L'AGENCE SPATIALE EUROPÉENNE

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

M. Arnaud Lepercq. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie et porte sur la politique du personnel de l'A. S. E. — l'Agence spatiale européenne.

La France, au sein de cet organisme communautaire, est sous-représentée par rapport à ses partenaires européens et par rapport à sa participation financière. En effet, parmi le personnel d'encadrement, catégorie A, de l'Agence spatiale européenne, elle compte 155 personnes, les Pays-Bas 83, la République fédérale d'Allemagne 167 et le Royaume-Uni 259.

La France cotise pour 30 p. 100 à l'Agence spatiale européenne, dont 21 p. 100 au programme obligatoire. En revanche, elle n'est représentée que par 18 p. 100 du personnel d'encadrement, alors que le Royaume-Uni, pour une cotisation de 11 p. 100, l'est par 31 p. 100 du personnel d'encadrement, d'après une brochure de l'Agence spatiale européenne dont je peux vous citer la référence : E. S. A./A. F. (78) 73.

Par ailleurs, le conseil de l'Agence spatiale européenne a fait savoir que, pour que le principe de rotation soit respecté, le contrat du directeur général n'avait pas été renouvelé. Or, depuis la création de l'E. S. R. O., les directeurs généraux ont été M. Bondi, britannique, M. Hocker, allemand, et M. Gibson, britannique.

En conséquence, monsieur le ministre de l'industrie, pouvez-vous me dire, premièrement, s'il est possible à la France de faire appliquer les articles 11/3 de la convention de l'E. S. R. O. et, deuxièmement, si la France présentera un candidat à la direction générale de l'Agence spatiale européenne, alors que, dans deux jours, va s'ouvrir le trente-troisième salon du Bourget où la France va mettre en valeur le fruit de ses réalisations dans les domaines aéronautique et spatial.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. André Giraud, ministre de l'industrie. Monsieur le député, je me dois de présenter une remarque préalable : l'utilisation de nos experts spatiaux les plus réputés et les plus compétents doit, certes, tenir compte de la nécessité de permettre le fonctionnement de l'Agence spatiale européenne, mais aussi de celle d'assurer l'exécution de nos programmes nationaux.

Cela dit, il est exact que la participation totale de la France à l'ensemble des programmes de l'Agence spatiale européenne s'élève à 30 p. 100, la participation au programme obligatoire étant de 21 p. 100.

La représentation de la France au sein de l'Agence correspond à sa participation au programme obligatoire. Bien que le personnel d'encadrement n'y soit représenté que pour 18 p. 100, on peut noter que deux postes de direction sont attribués à des Français : celui de directeur des programmes futurs et des plans, qui fait également office de directeur général adjoint, et celui de directeur du programme Spacelab. Ainsi, la France se trouve située au point stratégique du programme Ariane, d'une part, et du programme Spacelab, d'autre part.

Il convient également de remarquer que la France a pris une part prépondérante dans un des programmes majeurs de l'Agence, le programme Ariane, dont la gestion technique et financière a été confiée au Centre national d'études spatiales,

le C. N. E. S. A ce titre, le C. N. E. S. a mis en place une équipe de direction de programme de 150 personnes environ. Si le programme avait été géré par l'Agence, cette équipe lui aurait été intégrée, en grande partie du moins, et aurait ainsi contribué à augmenter notre participation dans le personnel d'encadrement.

Néanmoins, je ne considère pas la situation actuelle comme satisfaisante. C'est pourquoi la délégation française a obtenu la création d'un groupe de travail qui s'efforcera d'élaborer et de proposer des directives concernant les besoins en personnel et la politique du personnel. Nous espérons y trouver un moyen d'améliorer encore la présence française au sein de l'encadrement de l'Agence.

Il est exact qu'il a été décidé de ne pas renouveler le mandat de l'actuel directeur général, afin de respecter le principe de la rotation de ce poste. A la suite de cette décision, le président du conseil de l'Agence a mis en place les mécanismes qui permettront d'examiner les candidatures parmi les douze partenaires de l'Agence. La délégation française a, bien évidemment, pour mission d'y défendre nos intérêts.

En conclusion, je reprendrai ma remarque initiale, à savoir que si nous devons nous soucier de l'encadrement de l'Agence spatiale européenne, nous ne devons pas pour autant négliger nos programmes nationaux.

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures quinze, est reprise à seize heures vingt sous la présidence de M. Jacques-Antoine Gau.)

PRESIDENCE DE M. JACQUES-ANTOINE GAU, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 2 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Ralite, pour un rappel au règlement.

M. Jack Ralite. Monsieur le président, je proteste contre la façon dont le ministre du travail m'a répondu tout à l'heure. Les députés posent des questions d'actualité pour recevoir des informations exactes. Or, j'ai le regret de constater que M. le ministre du travail a donné à l'Assemblée des informations tout à fait inexacts. A qui fera-t-on croire que I. T. T. Sonolor est en déficit ? Il est scandaleux qu'un ministre ose faire de telles déclarations devant l'Assemblée nationale !

Ensuite, le comité d'entreprise de Sonolor se réunit demain matin. La complicité est évidente : le ministre nous a annoncé des licenciements que la direction confirmera demain.

Enfin, M. le ministre nous a à nouveau parlé des pays de l'Est. Voilà revenue la « main de Moscou » ! La vérité est la suivante : chez Sonolor, à La Courneuve, le trust I. T. T. estimait ne pas gagner assez en payant les ouvrières 220 000 anciens francs par mois ; il a trouvé en Tunisie des ouvriers qu'il ne paie que 46 000 anciens francs. Voilà la vérité, voilà le scandale que le Gouvernement veut cacher parce qu'il est complice de ce grand trust américain. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

— 3 —

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 15 juin 1979, inclus :

Cet après-midi et ce soir :

Vote sans débat d'un projet de loi ;

Convention fiscale entre la France et les Etats-Unis ;

Accord franco-espagnol sur les routes frontalières ;

Quatre accords de coopération entre la France et le Niger ;

Projet, adopté par le Sénat, sur les ouvrages d'art dans la voirie nationale ou départementale ;

Projet modifiant le code des pensions de retraite des marins.

Jeudi 7 juin, après-midi et, éventuellement, soir :

Projet, adopté par le Sénat, sur la protection des emprunteurs dans le domaine immobilier ;

Projet, adopté par le Sénat, sur la vaccination antivariolique.

Vendredi 8 juin, matin :

Questions orales sans débat.

Mardi 12 juin, après-midi et soir, et mercredi 13 juin, après-midi, après les questions au Gouvernement, et soit :

Projet sur les principales options du VIII^e Plan.

Jeudi 14 juin, après-midi et soir :

Suite de l'ordre du jour de la veille ;

Projet sur les équipements sanitaires.

Vendredi 15 juin, matin :

Questions orales sans débat.

Il est rappelé que le troisième tour de scrutin pour l'élection d'un juge suppléant de la Haute Cour de justice aura lieu le mercredi 13 juin après les questions au Gouvernement.

— 4 —

CONVENTION

SUR LA LOI APPLICABLE AUX REGIMES MATRIMONIAUX

Vote sans débat d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat du projet de loi autorisant la ratification de la convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux régimes matrimoniaux (n^{os} 933, 1067).

Je donne lecture de l'article unique du projet de loi.

« Article unique. — Est autorisée la ratification de la convention de La Haye du 14 mars 1978 sur la loi applicable aux régimes matrimoniaux, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

— 5 —

RATIFICATION DE L'AVENANT A LA CONVENTION FISCALE ENTRE LA FRANCE ET LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'avenant à la convention entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 28 juillet 1967, modifiée par l'avenant du 14 octobre 1970, ensemble un échange de lettres, signé à Washington le 24 novembre 1978 (n^{os} 894, 1022).

La parole est à M. Cousté, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Pierre-Bernard Cousté, rapporteur. Mesdames, messieurs, la France et les Etats-Unis ont signé, le 24 novembre 1978, à Washington, un avenant — auquel est annexé un échange de lettres — à la convention fiscale franco-américaine en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, conclue le 28 juillet 1967.

La modification de la convention de 1967 — déjà complétée par un premier avenant et un échange de lettres le 12 octobre 1970 — est apparue nécessaire à la suite de l'adoption par le Parlement de la loi du 29 décembre 1976 concernant les règles de la territorialité de l'impôt sur le revenu qui, abrogeant en particulier les dispositions de l'article 164-1 du code général des impôts, à compter du 1^{er} janvier 1979, risquait par là même de soumettre les citoyens américains domiciliés en France à une double imposition de leurs revenus.

Les administrations fiscales des deux pays ont souhaité, par ailleurs, profiter de cette circonstance pour évoquer certains problèmes particuliers qui exigeaient des adaptations ou des modifications de la convention de 1967.

La conclusion de l'avenant a donné lieu à des négociations longues et, semble-t-il, assez difficiles en raison du caractère particulièrement technique des questions fiscales — c'est pourquoi je m'attache à résumer mon rapport avec beaucoup de soin, compte tenu de la difficulté de la matière qui vous est soumise. Quatre rencontres ont été nécessaires — deux à Paris,

en novembre 1976 et mai 1977, et deux à Washington, en mars et décembre 1977 — avant la signature de l'accord qui est soumis à l'approbation du Parlement.

D'une manière générale, il apparaît que l'avenant du 24 novembre 1978 apporte une solution satisfaisante aux problèmes de double imposition auxquels étaient exposés les citoyens américains fiscalement domiciliés en France et résout la plupart des difficultés auxquelles étaient confrontées les entreprises françaises exerçant leurs activités aux Etats-Unis. Cependant, deux questions, consignées dans l'échange de lettres annexé à l'avenant, n'ont pu recueillir l'assentiment des deux parties.

Le régime fiscal applicable aux citoyens américains, tel qu'il résultait de la législation française — article 164-1 du code général des impôts — de la législation américaine et de la convention fiscale franco-américaine, présentait la particularité d'exonérer de l'impôt français les revenus américains ou provenant d'un pays tiers, dont ceux-ci bénéficiaient alors même que la France aurait pu, aux termes de la convention, les imposer.

Cette impossibilité pour la France d'imposer les revenus en cause provenait du caractère particulier de la législation fiscale américaine selon laquelle les citoyens américains sont assujettis à l'impôt américain sur l'ensemble de leurs revenus, de source américaine ou étrangère, qu'ils soient ou non domiciliés aux Etats-Unis.

Du fait de l'abrogation, par la loi du 29 décembre 1976, de l'article 164-1 du code général des impôts à partir du 1^{er} janvier 1979, les citoyens américains sont soumis désormais, comme les autres contribuables domiciliés en France, à l'impôt pour l'ensemble de leurs revenus de source française et étrangère.

Cependant l'application de la convention du 28 juillet 1967, qui ne tenait pas compte de cette situation, aurait conduit à les soumettre également à l'impôt américain sur l'ensemble de leurs revenus, conformément à la législation fiscale des Etats-Unis.

Cette question n'a pas manqué d'être soulevée lors de la discussion de la loi de décembre 1976 et elle a suscité — vous vous en souvenez, mes chers collègues — de nombreuses interventions tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat. Le Sénat avait d'abord écarté la suppression de l'article 164-1 tandis que l'Assemblée nationale souhaitait en reporter l'abrogation au 1^{er} janvier 1978. Un accord avait pu finalement être obtenu ; il prévoyait de reporter la date de l'abrogation de l'article 164-1 du code général des impôts au 1^{er} janvier 1979.

Au cours des débats, M. Christian Poncelet, alors secrétaire d'Etat au budget, avait assuré que, pour sa part, le Gouvernement français était prêt à entamer des discussions avec les autorités américaines afin d'examiner la nouvelle situation des citoyens américains domiciliés en France.

L'avenant du 24 novembre 1978 apporte une solution aux problèmes de double imposition, en consacrant principalement les thèses soutenues par la France puisque les Etats-Unis reconnaissent désormais une priorité d'imposition à la France, Etat de résidence de ces contribuables de nationalité américaine.

Il prévoit, en effet, dans son article 1^{er}-10, que, pour calculer l'impôt fédéral dû par les intéressés en tant que ressortissants américains, le Trésor américain accordera le crédit de l'impôt français sur des revenus de source américaine en traitant une partie de ceux-ci comme s'ils provenaient de source française.

Ces dispositions devraient ainsi assurer la situation fiscale des citoyens américains résidant en France, dont l'importance est évaluée à 25 000 personnes environ.

Les administrations fiscales françaises et américaines ont mis à profit la négociation portant principalement sur la situation des citoyens américains domiciliés en France pour apporter des aménagements à certaines dispositions concernant les entreprises françaises exerçant leurs activités aux Etats-Unis.

Il s'agit d'abord des sociétés d'assurances françaises couvrant des risques aux Etats-Unis.

La législation fiscale américaine prévoit une taxe sur les primes payées par des résidents américains à des sociétés d'assurance étrangères et qui sont relatives à des polices assurant des risques situés aux Etats-Unis.

Cette taxe, perçue sur le montant brut des primes, n'est jamais due par les sociétés d'assurance américaines ; en revanche, elle frappe les sociétés étrangères, notamment françaises, et les place ainsi dans une situation défavorable par rapport à leurs concurrents américains.

L'avenant remédie à cette situation en étendant, dans son article 1^{er}-1, le champ d'application de la convention aux droits d'accise, frappant aux Etats-Unis les primes versées à des sociétés d'assurance étrangères pour des risques situés aux Etats-Unis.

L'avenant apporte ensuite une modification à la situation des entreprises de navigation maritime et aérienne.

La convention de 1967 limitait, en effet, le bénéfice de l'exemption réciproque aux entreprises de transport utilisant des navires ou des avions immatriculés dans l'Etat de résidence des entreprises.

Cette condition créait des difficultés principalement à la compagnie nationale Air France dans la mesure où elle loue des avions Boeing 747 qui, demeurant la propriété du bailleur, sont immatriculés aux Etats-Unis et non en France.

Selon la convention de 1967, Air France était donc imposable aux Etats-Unis à raison du trafic, en provenance et à destination de ce pays, réalisé avec ces appareils.

L'avenant prévoit, en son article 1^{er}-4 que, dans cette situation, Air France reste exonérée de ces taxes aux Etats-Unis.

Enfin l'accord assure l'exonération dans l'Etat de la source des intérêts des prêts consentis par les établissements bancaires, ce qui devrait faciliter, en particulier, la conclusion, par la Banque française du commerce extérieur, de contrats de prêts destinés au financement des exportations françaises aux Etats-Unis.

L'échange de lettres, annexé à l'avenant, fait état — je tiens à le souligner devant M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères — d'une manière sans doute peu habituelle, de l'interprétation de la France et des Etats-Unis sur deux problèmes qui n'ont pu faire l'objet d'un règlement lors de la signature de l'avenant.

Il s'agit d'abord de la demande présentée par les Etats-Unis de faire bénéficier les sociétés américaines de l'avoir fiscal pour les dividendes qu'elles reçoivent de leurs filiales françaises.

Le Gouvernement américain semble attacher — c'est un euphémisme — une importance particulière à l'extension du bénéfice de l'avoir fiscal aux sociétés américaines; car il indique, dans cet échange de lettres, qu'il a « accepté de conclure cet avenant en l'absence d'une telle disposition seulement parce que les modifications apportées à la législation française auraient eu pour résultat de soumettre à une double imposition les Américains résidant en France et qu'il ne veut pas qu'ils soient ainsi pénalisés ».

Sans que l'on puisse anticiper sur la suite des négociations, il convient de rappeler que le système de l'avoir fiscal qui, à l'origine, ne bénéficiait qu'aux actionnaires domiciliés en France ou ayant leur siège social en France, fut étendu, au moyen de conventions fiscales, aux actionnaires de sociétés françaises qui sont aussi résidents de certains pays étrangers. Cette extension limitée aux seuls actionnaires non résidents qui effectuent en France des investissements de portefeuille fut refusée aux sociétés étrangères, mères de sociétés françaises. C'est ainsi que, par l'avenant du 12 octobre 1970, l'avoir fiscal a été accordé aux seuls résidents américains détenant moins de 10 p. 100 du capital de la société française distributrice.

Plusieurs raisons n'ont pas permis à la France d'accueillir favorablement la demande des Etats-Unis.

A l'origine, le bénéfice de l'avoir fiscal a été accordé aux non-résidents à raison des investissements de portefeuille dans le but — d'ailleurs louable — de favoriser les placements étrangers à la hausse de Paris. L'extension de l'avoir fiscal aux sociétés mères pourrait être considérée, dans une certaine mesure, comme une incitation fiscale aux prises de participations étrangères dans des sociétés françaises.

De plus, l'attribution intégrale de l'avoir fiscal dans sa quotité actuelle représenterait, pour le Trésor français, une charge fort élevée, dont le montant a pu être évalué pour 1976 — qu'en serait-il pour 1978, 1979 ou 1980? — à 500 millions de francs.

La France, pour sa part, exprime des critiques à l'égard des modalités d'imposition, par certains Etats américains, des entreprises françaises exerçant une activité sur leur territoire. Il s'agit, en particulier, des méthodes de détermination de leurs bénéfices imposables qui prennent en compte l'intégralité des profits du groupe avec toutes ses filiales et ne limitent pas aux seuls résultats locaux.

Ces pratiques, controversées aux Etats-Unis mêmes, sont essentiellement le fait de l'Etat de Californie où sont implantées de nombreuses sociétés étrangères, notamment françaises.

Cependant, les Etats américains demeurent localement souverains dans le domaine fiscal et peuvent donc, en principe, appliquer leur législation, sans aucune restriction.

Toutefois, le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'échange de lettres, tout en prenant acte du rejet par le Sénat des Etats-Unis de toute limitation par une convention fiscale internationale à la compétence fiscale des Etats, réaffirme la préoccupation de la France à ce sujet.

De leur côté, les Etats-Unis ont accepté de reprendre les négociations sur ce problème — peut-être M. le secrétaire d'Etat y fera-t-il allusion tout à l'heure — si une solution acceptable pouvait être trouvée.

L'avenant du 24 novembre 1978 a été transmis le 9 février dernier au Sénat américain et devrait, en principe, être ratifié par les Etats-Unis avant la fin de l'année. La ratification du Parlement français va donc intervenir avant celle du Sénat américain.

Un retard éventuel dans la procédure de ratification ne devrait cependant pas affecter la situation des citoyens américains en France, le Gouvernement français ayant assuré que « si, dans certains cas, un problème de double imposition se posait néanmoins en France au plan des relations franco-américaines avant la ratification effective de l'avenant, toute mesure appropriée serait prise pour qu'il y soit remédié dans l'esprit des dispositions de l'avenant ».

Sous le bénéfice de ces observations, que je me suis efforcé de rendre concises et intelligibles malgré la difficulté de la matière traitée, la commission des affaires étrangères vous propose d'autoriser la ratification de l'avenant du 24 novembre 1978. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, lors du vote de la loi du 29 décembre 1976 portant suppression de l'article 164-1 du code général des impôts — qui mettait fin à l'exemption fiscale dont pouvaient bénéficier les étrangers domiciliés en France lorsque leurs revenus de source étrangère étaient imposés dans leur pays d'origine — le Parlement avait été sensible aux profondes incidences que cette suppression entraînerait pour le régime fiscal des citoyens américains installés en France désormais passibles d'une double imposition sur leurs revenus.

Les Etats-Unis, en effet, imposent leurs nationaux, où qu'ils résident, sur la totalité de leurs revenus.

Il avait donc été décidé que l'effet de cette suppression serait repoussé au 1^{er} janvier 1979, et le Gouvernement s'était engagé à mettre à profit ce délai de deux ans pour remédier à la situation, par voie d'accord avec les Etats-Unis.

L'avenant à la convention fiscale franco-américaine de 1967, signé le 24 novembre 1978, apporte une solution satisfaisante pour notre pays et pour nos partenaires américains.

Dès le 1^{er} janvier 1979 — si vous en êtes d'accord — c'est-à-dire à compter de la date où cesse l'ancienne exemption fiscale, les citoyens américains résidant en France ne seront plus imposés deux fois sur leurs revenus. Cet avenant donne également l'occasion de régler la plupart des difficultés que pouvaient rencontrer les entreprises françaises exerçant leurs activités aux Etats-Unis.

M. le rapporteur vient de montrer comment les problèmes de double imposition ont été résolus. Les Etats-Unis ont reconnu, comme il est normal, une priorité d'imposition à la France, Etat de résidence des contribuables de nationalité américaine. Le Trésor américain accordera aux personnes concernées, dans le calcul de l'impôt fédéral, le crédit de l'impôt français sur des revenus de source américaine, en traitant une partie de ceux-ci comme s'ils provenaient de source française.

Quant aux avantages obtenus pour nos entreprises, que M. le rapporteur a rappelés, ils seront très substantiels. Je les résumerai sur trois points.

D'abord, les sociétés d'assurance françaises ne paieront plus certaines taxes pour des risques qu'elles assurent aux Etats-Unis, ce qui les placera en position d'égalité vis-à-vis de leurs concurrentes étrangères, notamment britanniques.

Ensuite, la convention de 1967 limitait le bénéfice de l'exemption réciproque aux entreprises de transport utilisant des navires ou des avions immatriculés dans l'Etat de leur résidence. C'était un inconvénient pour notre compagnie nationale qui loue des avions Boeing 747, lesquels demeurent sous pavillon américain le temps du bail. Désormais, l'exonération jouera en faveur d'Air France, quelles que soient les modalités d'acquisition de sa flotte. La double imposition sera aussi évitée pour les transports que les compagnies maritimes françaises effectuent en pool avec des compagnies étrangères.

Enfin, les intérêts des prêts consentis par un établissement bancaire seront exonérés dans l'Etat qui en est la source, ce qui facilitera la conclusion par nos banques des contrats de prêts destinés au financement des exportations françaises vers les Etats-Unis.

Ainsi sont réglés, dans leur presque totalité, les problèmes qui se posaient encore dans nos relations fiscales avec les Etats-Unis.

La date d'effet de l'accord est prévue au 1^{er} janvier 1979 pour lui permettre de couvrir l'exercice en cours. Aussi importe-t-il que sa mise en vigueur puisse intervenir rapidement afin d'éviter des mesures d'application rétroactive.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs, nous vous demandons de bien vouloir, par votre vote, permettre l'entrée en vigueur du texte qui vous est soumis. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. le président. M. Odru et les membres du groupe communiste opposent la question préalable, en vertu de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Odru.

M. Louis Odru. Mesdames, messieurs, ainsi que vient de le souligner M. le rapporteur de la commission des affaires étrangères, la conclusion de l'avenant franco-américain dont nous discutons aujourd'hui a donné lieu à des négociations longues et, semble-t-il, difficiles en raison de l'importance des intérêts en jeu, spécialement ceux des sociétés multinationales.

Au terme de ces négociations, deux questions — celle concernant l'avoir fiscal pour les sociétés américaines et celle concernant les modalités d'imposition des entreprises françaises exerçant une activité aux Etats-Unis — ont fait l'objet d'interprétations différentes de la part des deux parties et des négociations nouvelles sont envisagées pour tenter de surmonter les divergences. Le Gouvernement nous demande donc d'autoriser la ratification d'un accord comportant des zones d'ombre importantes.

Pour notre part — nous l'avons d'ailleurs dit dès l'examen du texte en commission — nous ne saurions accorder un chèque en blanc aux négociateurs franco-américains s'agissant d'un problème aussi important que celui du redéploiement des sociétés multinationales entre la France et les Etats-Unis.

Notre position s'est trouvée encore renforcée par les événements de ces derniers jours qui éclairent singulièrement la « qualité » des rapports existant entre le gouvernement américain et les pays du Marché commun, en premier lieu la France.

Comme aux temps sombres de la IV^e République, voici des ministres français qui se rendent aux Etats-Unis à la suite de ce qu'il faut bien appeler le coup de force américain au sujet de la subvention accordée aux importations de produits raffinés outre-Atlantique. Et le président des Etats-Unis accorde au ministre français des affaires étrangères — par ailleurs président en exercice de la Communauté — un entretien de quinze minutes...

M. René Feit. Quarante-cinq minutes !

M. Louis Odru. ...de quarante-cinq minutes — je l'admets puisque M. le ministre des affaires étrangères l'a lui-même déclaré tout à l'heure — pour lui signifier, en fait, qu'il n'est pas question de mettre un terme aux subventions pétrolières, même si elles provoquent l'augmentation du prix du fuel domestique sur le marché européen, et peut-être même le rationnement en France.

Econduit mais satisfait — on l'a encore vu tout à l'heure — le ministre français s'est félicité du « degré de convergence » entre les préoccupations américaines et les nôtres ; puis — c'est devenu classique en terre américaine — il s'en est pris au parti communiste français, espérant sans doute faire ainsi oublier l'accueil que venait de lui réserver le maître de la Maison-Blanche.

Tout cela est humiliant pour la France et pour son peuple, qui considère comme un affront la réception faite par M. Carter à M. François-Poncet. Nous pensons qu'une réponse à M. Carter, prenant pleinement en compte la dignité et les intérêts de la France, peut et doit venir de notre pays. L'occasion nous en est donnée aujourd'hui par la discussion de l'avenant franco-américain qui est soumis à nos débats.

C'est pourquoi nous avons opposé la question préalable, sur laquelle le groupe communiste demande un scrutin public. Il appartient à chacune et à chacun d'entre nous de prendre ses responsabilités ! (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Pierre-Bernard Cousté, rapporteur. Je tiens à préciser que la commission a adopté des conclusions favorables à la ratification de l'avenant.

En outre, j'ai pris soin, dans mon rapport écrit distribué sous le numéro 1022, de bien spécifier que les commissaires appartenant aux groupes communiste et socialiste avaient émis des réserves et avaient déclaré s'abstenir. M. Odru, ayant lu le rapport, reconnaît assurément l'honnêteté du rapporteur dans cette affaire.

Dans ces conditions, je ne peux que demander à l'Assemblée de voter contre la question préalable posée par le groupe communiste.

M. Louis Odru. M. Chirac n'en sera sans doute pas ravi !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. Je crains que les réflexes qui semblent habiter M. Odru en ce qui concerne les Etats-Unis ne l'aient engagé dans une voie qu'il n'aurait sans doute pas suivie de lui-même.

Dans cette affaire, le Gouvernement français fait preuve de la détermination que vous lui réclamez en refusant le bénéfice de l'avoir fiscal aux sociétés mères des entreprises américaines en France. Cela signifie-t-il que vous n'accepterez pas d'étudier ce texte tant que nous n'aurons pas donné satisfaction aux Etats-Unis sur ce point ?

M. Louis Odru. Nous manquons de confiance dans votre fermeté !

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. Je crois, monsieur Odru, que vous n'avez pas su saisir l'occasion de voter une loi qui prouve la détermination du Gouvernement français en matière fiscale vis-à-vis des sociétés américaines, y compris vis-à-vis des sociétés multinationales qui sont souvent présentes à votre esprit.

Je tiens aussi à vous faire remarquer que le rejet du texte qui vous est présenté aurait pour effet d'annuler les avantages que M. le rapporteur et moi-même avons signalés tout à l'heure, tant en ce qui concerne les sociétés d'assurance que les compagnies aériennes, et de mettre fin à notre aide à l'exportation par l'imposition des intérêts provenant des prêts consentis par des organismes bancaires français aux Etats-Unis.

En outre, en ce qui concerne les sociétés multinationales, vous êtes mal venu d'assimiler la compagnie Air France à de telles sociétés !

Pour l'ensemble de ces raisons, réfutant l'idée que cet accord présenterait des zones d'ombre...

M. Louis Odru. Elles sont pourtant réelles !

M. Pierre Bernard-Reymond, secrétaire d'Etat. ... je demande à l'Assemblée de repousser la question préalable défendue par M. Odru.

M. le président. Je mets aux voix la question préalable.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	475
Nombre de suffrages exprimés.....	361
Majorité absolue.....	181
Pour l'adoption.....	81
Contre.....	280

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Alain Vivien.

M. Alain Vivien. Mes chers collègues, le projet de loi autorisant la ratification de l'avenant à la convention entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique de 1967, modifiée par l'avenant du 14 octobre 1970, a pour objet de remédier à certaines doubles impositions en matière fiscale qui frappent les ressortissants des Etats-Unis résidant en France.

Le projet de loi propose de substituer le critère de résident à celui de national. Pour notre part, nous n'y voyons pas d'inconvénient.

Nous ne sommes pas opposés non plus à la réforme qui propose de mettre un terme à une mesure protectionniste de surtaxation pour les risques que couvrent les sociétés d'assurance aux Etats-Unis ni aux dispositions tendant à supprimer la double imposition pour les bénéfices réalisés avec la location d'avions aux Etats-Unis. Ces mesures permettront en particulier à Air France et aux compagnies maritimes de régler les difficultés résultant du trafic assuré par des Boeing 747 loués aux Etats-Unis.

Nous acceptons aussi que les intérêts des prêts consentis par un établissement bancaire soient exonérés dans l'Etat qui en est la source afin d'éviter une double imposition des revenus. Cette exonération facilitera sans doute la conclusion de prêts destinés en particulier au financement des exportations françaises vers les Etats-Unis.

Dans leur ensemble, ces réformes remédient à des situations anormalement défavorables aux citoyens américains résidant en France ainsi qu'à l'activité de sociétés françaises travaillant aux Etats-Unis.

Cependant, une mesure prévue par ce projet de loi ne nous paraît pas acceptable. En effet, nous avons trop combattu l'avoir fiscal dans notre propre législation pour accepter aujourd'hui d'en étendre le champ d'application aux dividendes français perçus par les sociétés américaines. Les commissaires socialistes ont déjà relevé notre hostilité à cette mesure lors de l'examen du rapport. Au nom de mon groupe, je tiens à réitérer notre désaccord et à indiquer que l'adoption de cette disposition nous empêcherait d'apporter nos suffrages au projet de loi dont nous reconnaissons pourtant l'intérêt.

Dans l'hypothèse où la majorité de l'Assemblée maintiendrait l'extension de l'avoir fiscal, notre groupe ne pourrait que s'abstenir lors du vote sur l'ensemble.

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

M. Emmanuel Hamel. Après les explications de M. le secrétaire d'Etat, qui succédaient à celles de M. le rapporteur, mon propos ne sera pas d'ordre technique mais d'ordre politique.

Je me suis associé tout à l'heure aux applaudissements de la majorité qui a exprimé sa satisfaction au sujet du compte rendu qu'a donné M. le ministre des affaires étrangères de ses négociations avec les Etats-Unis d'Amérique sur lesquelles, bien souvent, des intérêts nous opposent.

Mais, en ce 8 juin 1979, jour du trente-cinquième anniversaire du débarquement des troupes américaines sur les plages de Normandie, quelles que soient les divergences qui séparent et sépareront peut-être encore nos deux pays sur le plan économique, quels qu'aient été notre désapprobation et notre étonnement après la grave décision du président Carter qui menace les approvisionnements vitaux de l'Europe en énergie, nous devons, me semble-t-il, avoir un mot, une pensée, un souvenir, pour les soldats américains morts il y a trente-cinq ans sur les plages de Normandie. L'héroïsme des défenseurs de Stalingrad ne peut faire oublier celui de tous ces hommes venus mourir sur notre terre pour la liberté. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Pierre Bernard-Raymond, secrétaire d'Etat. Avant que M. Vivien n'exprime son vote, je tiens à indiquer que le texte soumis à l'approbation de l'Assemblée ne prévoit aucune extension de l'avoir fiscal et que les seules extensions qui sont intervenues datent de 1970. Les nouvelles demandes qui ont été formulées par les autorités américaines n'ont pas été satisfaites.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

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

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée la ratification de l'avenant à la convention entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 28 juillet 1967, modifiée par l'avenant du 14 octobre 1970, ensemble un échange de lettres, signé à Washington le 24 novembre 1978, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

M. Louis Odru. Le groupe communiste vote contre.

M. Alain Vivien. Le groupe socialiste s'abstient.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

— 6 —

APPROBATION DE L'ACCORD FRANCO-ESPAGNOL RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU TRACE DE ROUTES FRONTALIERES

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant autorisation d'approbation de l'accord franco-espagnol relatif à la construction d'un nouveau tracé de la section frontalière des routes nationale 152 (Espagne) et chemin départemental 68 (France) de Puigcerda à Llívia, avec passage supérieur sur la route nationale 20 (France) et la voie ferrée Villefranche-de-Conflent—La Tour-de-Carol (France), signé à Madrid le 9 juin 1978 (n^{os} 895, 1023).

La parole est à M. Julien, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Raymond Julien, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis vise à autoriser l'approbation de la convention frontalière franco-espagnole du 9 juin 1978 relative à la route de Llívia à Puigcerda.

Depuis le traité des Pyrénées de 1659, qui a fixé dans ses grandes lignes le tracé de la frontière franco-espagnole, l'Espagne dispose à Llívia d'une enclave située dans le département des Pyrénées-Orientales.

Cette enclave est reliée à Puigcerda par une route qui, sur quinze cents mètres environ, traverse donc le territoire français.

En créant l'enclave de Llívia, les négociateurs ont pris bien soin d'adopter des dispositions permettant à l'Espagne d'y exercer les attributs de souveraineté auxquels elle avait droit, tout en garantissant à la France que l'enclave de Llívia ne pourrait devenir un danger pour elle.

Les traités de délimitation de 1660 et de 1866 ont donc prévu que la liberté d'accès serait totale à Llívia pour les Espagnols et, à cette fin, la France s'est engagée à maintenir la libre circulation sur la route qui relie Llívia à Puigcerda par le pont de Llívia, moyennant quoi l'Espagne s'engageait à ne jamais fortifier l'enclave.

Cette liberté de circulation a pu faire dire qu'il s'agissait là d'une route à statut international, ce qui n'est pas exact, bien que cette partie de route, qui est une route départementale française, le C.D. 68, jouisse d'un statut particulier pour garantir la liberté de circulation des Espagnols vers l'enclave de Llívia.

C'est en fait cette situation juridique assez exceptionnelle et d'autre part, des conditions de circulation difficiles qui expliquent que le Parlement soit saisi aujourd'hui de l'accord du 9 juin 1978.

Dans les quinze cents mètres où elle traverse le territoire français, la route de Llívia à Puigcerda coupe, au lieu dit pont de Llívia, d'une part, la route nationale 20, qui est une route de grande circulation de la France vers l'Espagne et, d'autre part, la voie ferrée de Villefranche-de-Conflent à La Tour-de-Carol. La traversée de la voie ferrée est gardée par un passage à niveau. Mais il y a, au niveau du croisement avec la route nationale, des dangers de circulation qui n'échappent à personne.

Les autorités françaises ont été conduites à prendre des mesures pour assurer la sécurité. Il avait été envisagé de placer un panneau « stop ». Mais cette installation aurait constitué, dans une certaine mesure, une atteinte à la souveraineté des Espagnols quant à leur libre circulation sur cette route, et ils s'y sont opposés. Le Gouvernement français a fait droit à cette opposition et s'est borné à installer une balise de priorité dont il semble, d'après les rapports de gendarmerie, qu'elle ne soit pas particulièrement respectée et qu'elle n'ait pas évité un certain nombre d'accidents.

Cette situation a conduit la commission internationale des Pyrénées, qui est l'organisme technique à caractère consultatif chargé depuis 1875 d'effectuer les études nécessaires à la mise en œuvre des projets concernant la frontière franco-espagnole, à se saisir dès 1970 du problème du carrefour du pont de Llívia.

Les délégués espagnols à cette commission ayant, depuis, proposé de financer la construction d'un pont, la commission internationale des Pyrénées a mis en place une commission *ad hoc* qui a préparé l'accord qui est soumis aujourd'hui à votre autorisation.

Cet accord prévoit que sera modifié le tracé actuel de la route de Llívia à Puigcerda. A la hauteur du pont de Llívia, deux ponts seront construits, d'une longueur totale de 750 mètres et d'une hauteur de sept mètres, qui surplomberont la route nationale 20 et la voie ferrée.

Pour ce faire, l'accord prévoit la création d'une commission mixte technique franco-espagnole composée de manière paritaire, commission qui sera chargée de la mise en œuvre. Du côté français, elle comprendra deux membres du conseil général des Pyrénées-Orientales — la nouvelle voie demeurera en effet une route départementale — le trésorier-payeur général ou son représentant, le directeur départemental de l'équipement ou son représentant, l'ingénieur de la direction départementale de l'équipement chargé des travaux et un expert de la S.N.C.F.

Comme la plus grande partie de l'ouvrage se trouvera située sur le territoire français, c'est à la direction départementale de l'équipement qu'est confiée, aux termes de l'article 4 de l'accord, la direction des travaux de construction, tant sur le territoire français que sur le territoire espagnol.

Sur le plan juridique, il est prévu que les terrains nécessaires seront intégrés au domaine public et qu'en ce qui concerne la route de Llívia à Puigcerda, elle conservera, malgré le changement de son tracé, le statut juridique de l'ancienne route dans son ancien tracé.

Sur le plan financier, c'est à l'Espagne qu'incombe la charge de l'opération.

Le coût de la construction, évalué en 1977 à 3 300 000 francs, atteindrait aujourd'hui environ 4 000 000 de francs.

Une partie des dépenses sera prise en charge par la S. N. C. F. dans la mesure où celle-ci fera l'économie du passage à niveau gardé qui sera supprimé du fait de la construction du pont. La contribution de la société nationale a été fixée à 203 000 francs en 1977, soit un montant actualisé de 250 000 francs.

C'est à la France qu'incombe la charge de faire l'avance de tous les frais de la construction, étant entendu que le gouvernement espagnol procédera au remboursement, dans un délai de deux mois, des sommes dues sur présentation des factures.

Enfin, des dispositions fiscales spéciales sont adoptées pour la construction de l'ouvrage : l'article 10 de l'accord prévoit à cet égard que, par dérogation aux stipulations contenues dans la convention fiscale franco-espagnole du 27 juin 1973, les entreprises et les salariés ne seront assujettis à l'impôt que dans le pays dont ils sont les résidents. Cette stipulation a pour objet de permettre aux entreprises et salariés choisis par la commission mixte de rester rattachés sur le plan fiscal à leur statut habituel, quel que soit l'endroit où sera établi leur chantier.

L'opération étant financée par l'Espagne et la France devant en bénéficier quant aux facilités de circulation sur la nationale 20, votre commission vous propose, sous le bénéfice de ces observations, l'adoption de ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre Bernard-Raymond, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, l'accord franco-espagnol relatif à un nouveau tracé de la section frontalière des routes N 152 pour l'Espagne et C. D. 68 pour la France, de Puigcerda à Llívia, a pour objet l'aménagement du carrefour entre la R. N. 20 au nord de Bourg-Madame et le C. D. 68, section française de la route reliant Llívia à l'Espagne, en vue d'assurer une plus grande sécurité de la circulation routière tout en respectant les engagements découlant des traités conclus entre la France et l'Espagne.

Llívia constitue en effet, depuis le XVII^e siècle, une enclave espagnole en territoire français. D'anciens accords confirmés par le traité franco-espagnol de 1866 garantissent la libre circulation entre cette enclave et l'Espagne, liberté à laquelle les populations locales sont très attachées.

Aussi lorsque l'accroissement de la circulation sur la route nationale n° 20 a rendu nécessaire l'aménagement du carrefour, il n'a pas paru conforme à l'esprit et à la lettre des traités d'instituer une limitation sur le chemin départemental, même sous forme d'un panneau « stop » ou de toute autre signalisation.

Les Espagnols ont alors proposé la construction d'un passage supérieur au-dessus de la route nationale n° 20 et de la voie ferrée Villefranche-de-Conflent—La Tour-de-Carol, parallèle à la route, dont ils étaient prêts à supporter les frais.

L'accord du 9 juin 1978 précise les caractéristiques de l'ouvrage et ses conditions d'exécution et institue une répartition équitable des charges.

Le dispositif général est le suivant : le ministère des transports est le maître d'ouvrage et assure le préfinancement des travaux confiés à la direction départementale de l'équipement des Pyrénées-Orientales. Le remboursement par l'Espagne se fera trimestriellement au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La construction de l'ouvrage va permettre de supprimer le gardiennage du passage à niveau ; la S. N. C. F. apporte, de ce fait, une contribution correspondant aux économies ainsi réalisées.

Chaque pays assumera les frais d'entretien des parties de l'ouvrage situées sur son territoire. Pour la France, s'agissant d'un chemin départemental, l'ouvrage achevé sera remis au département pour classement dans sa voirie. Le conseil général en a accepté le principe et a déjà voté les crédits pour les acquisitions de terrains rendues nécessaires.

Compte tenu du préfinancement qui sera assuré sur les crédits du ministère des transports — le coût de l'ouvrage est estimé à 4 300 000 francs — et du régime douanier et fiscal particulier appliqué aux travaux, la procédure d'autorisation prévue dans l'article 53 de la Constitution doit s'appliquer.

La conclusion de cet accord permet donc, dans un esprit de coopération entre la France et l'Espagne, de concilier les nécessités de la circulation moderne avec les « droits de passage » reconnus par les traités depuis le XVII^e siècle entre Llívia et le territoire espagnol.

C'est pour cette raison que je vous demande de bien vouloir approuver l'accord qui vous est soumis.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

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

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de l'accord relatif à la construction d'un nouveau tracé de la section frontalière de la route nationale 152 (Espagne) et du chemin départemental 68 (France) de Puigcerda à Llívia, avec passage supérieur sur la route nationale 20 (France) et la voie ferrée Villefranche-de-Conflent—La Tour-de-Carol (France) entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat espagnol, signé à Madrid le 9 juin 1978 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

— 7 —

APPROBATION D'ACCORDS DE COOPERATION ENTRE LA FRANCE ET LE NIGER

Discussion commune de quatre projets de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion :

— du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière économique et financière entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un échange de lettres, signés à Niamey le 19 février 1977 (n° 964, 1077) ;

— du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière de personnel entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un protocole annexe et quatre échanges de lettres, signés à Niamey le 19 février 1977, ainsi que l'échange de lettres en date du 4 mars 1978 relatif au protocole annexe (n° 966, 1079) ;

— du projet de loi autorisant l'approbation de la convention de coopération en matière judiciaire entre la République française et la République du Niger, signée à Niamey le 19 février 1977 (n° 965, 1078) ;

— du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération militaire technique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble deux annexes, signés à Niamey le 19 février 1977 (n° 963, 1076).

A la demande de la commission des affaires étrangères, et avec l'accord du Gouvernement, il va être procédé à une discussion générale commune de ces quatre projets de loi.

La parole est à M. Guéna, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Yves Guéna, rapporteur. Le Niger a accédé à l'indépendance le 3 août 1960 dans des conditions qui, à l'époque, ont paru singulières puisque ce pays, comme trois autres Etats de l'Afrique, avait annoncé au Gouvernement français, au mois de juin, qu'il deviendrait indépendant au mois d'août sans négociation préalable des accords de coopération avec la France.

C'était en effet une procédure singulière puisque c'est la procédure contraire qui avait été adoptée lors de l'accession à l'indépendance du Mali et de Madagascar et qui allait également être adoptée lors de l'accession à l'indépendance des Etats de l'ancienne Afrique équatoriale française.

Les accords de coopération furent donc négociés après l'indépendance et conclus au mois d'avril 1961. Ce sont d'ailleurs des accords tout à fait classiques qui ne se ressentent en aucune façon des conditions initiales de l'indépendance. La France apportait au Niger son aide financière et son assistance technique et elle signait, avec ce pays, un accord de défense et un accord monétaire.

Au bout d'une dizaine d'années, le Niger, comme d'ailleurs Madagascar et tous les Etats d'Afrique qui avaient accédé à l'indépendance aux environs de 1960, a demandé la négociation de nouveaux accords, un peu pour le principe, semble-t-il. La première demande officielle fut présentée en 1971 par le Gouvernement du Niger au Gouvernement français. Les négociations se sont déroulées très lentement et elles étaient à peine nouées lorsque le coup d'Etat d'avril 1974 a éclaté, qui a renversé le président Hamani Diori.

Dès que les relations entre la France et le nouveau gouvernement du Niger ont été stabilisées, les négociations ont repris et les accords ont été signés le 19 février 1977. Ce sont ces conventions qui sont soumises à notre approbation.

Je voudrais souligner, avant d'analyser brièvement ces conventions, qu'en une dizaine d'années les relations entre le Niger et la France ont sensiblement évolué. L'aide française a diminué depuis 1960 et les effectifs de l'assistance technique sont en retrait puisque l'on ne compte actuellement que 404 coopérateurs. Quant à l'aide financière accordée par le fonds d'aide et de coopération, elle a également régressé de façon substantielle: si elle était encore de 45 millions en 1974 elle n'atteignait plus que 30 millions en 1978. Il faut toutefois noter que l'année 1979 verra un relèvement important de l'aide financière française. L'aide directe a, en effet, été accrue grâce aux prêts de la caisse centrale de coopération économique qui se sont élevés à près de cent millions de francs en 1978, contre 10 millions environ en 1974. Au total, l'aide française au Niger aura atteint quelque deux cents millions de francs en 1978.

Il convient également de signaler que nous ne sommes plus les seuls à aider le Niger, contrairement à ce qui se passait il y a une quinzaine d'années. Alors qu'en 1965 l'aide française représentait 90 p. 100 de l'ensemble des aides bilatérales, elle ne correspondait plus, en 1976, qu'à 42 p. 100 de ce total, les aides du Canada, de la République fédérale d'Allemagne et des Etats-Unis étant relativement importantes.

Quant à l'aide multilatérale, elle était, l'année dernière, sensiblement égale à l'aide bilatérale française: elle provient essentiellement du fonds européen de développement, de divers organismes des Nations Unies et de l'O. P. E. P.

Le Niger bénéficie actuellement de trois sortes d'aides, d'une importance sensiblement égale: l'aide française bilatérale, les aides étrangères bilatérales et les aides multilatérales.

On ne peut naturellement passer sous silence le problème de l'uranium quand on évoque nos relations avec le Niger. L'uranium du Niger a été considéré comme une matière première stratégique par l'accord de défense de 1961. La France en fut longtemps le seul importateur et en fixait le prix, notre pays fournissant en contrepartie une contribution forfaitaire au budget nigérien qui s'élevait à un milliard de francs CFA.

Cette situation ne pouvait évidemment se prolonger, notamment en raison de la crise de l'énergie et de l'augmentation substantielle du prix du pétrole. Des négociations ont été ouvertes sur ce sujet, en 1974, juste avant la chute du président Hamani Diori, et elles se sont poursuivies à bonne allure avec le Gouvernement suivant, pour aboutir à un accord sur le problème de l'uranium au mois de février 1975.

Aujourd'hui, le Niger est le cinquième producteur mondial d'uranium et la France importe, bon ou mal an, entre 70 et 100 p. 100 de sa production. En 1973, le prix de cet uranium était, par kilogramme, de 100 francs; il est, cette année, de 490 francs — l'Etat nigérien prélevant là-dessus des impôts et des taxes. En outre, le Niger détient des parts dans les capitaux des sociétés qui exploitent et qui exportent ce minerai. En 1979, les ressources provenant de l'uranium représenteront, grâce au développement de son exploitation et au relèvement de son prix de vente, 37 p. 100 du budget du Niger.

Après ces considérations de caractère général, j'en viens aux accords de 1977.

Ceux-ci sont au nombre de dix: un traité de coopération, un protocole créant une commission mixte franco-nigérienne et huit accords particuliers.

Quatre de ces accords nous sont aujourd'hui soumis: l'accord de coopération économique et financière, l'accord de coopération en matière de personnel, l'accord de coopération militaire technique et l'accord de coopération en matière judiciaire.

Je dirai quelques mots des accords qui ne sont pas soumis au Parlement.

En ce qui concerne le traité lui-même, il ne présente aucune disposition notable et, selon une interprétation constante de l'article 53 de la Constitution, il ne nécessite aucune approbation parlementaire.

Quant au protocole, il crée une commission mixte franco-nigérienne.

L'accord sur les P. T. T. et l'accord sur la télévision ne ressortissent manifestement pas à l'approbation parlementaire.

Enfin, deux accords ne nous sont pas soumis pour des raisons un peu particulières: d'une part, l'accord de coopération en matière d'enseignement et de culture, en raison, semble-t-il, d'un manque de coordination entre le ministère de la coopération et les ministères techniques concernés; d'autre part, l'accord sur la circulation des personnes, en raison d'une erreur matérielle dans la rédaction définitive du texte, qui appelle un échange de lettres, auquel, à ma connaissance, il n'a pas encore été procédé.

J'en viens aux quatre accords qui nous sont soumis.

Le premier est un accord de coopération économique et financière, qui n'est pas très différent de l'accord de 1961. Précisons seulement qu'il ne comporte pas de dispositions concernant les relations monétaires, lesquelles sont régies par les accords de 1962 qui lient les six Etats membres de l'Union monétaire ouest-africaine. En réalité, le Niger demeure dans la zone franc, avec un système de parités fixes, et il est prévu que des conventions particulières seront arrêtées pour chaque projet, ceux-ci étant eux-mêmes établis au cours de la réunion annuelle de la commission mixte franco-nigérienne.

Le deuxième accord concerne l'assistance technique en matière de personnel et est, lui aussi, tout à fait classique. Il prévoit des dispositions particulières pour les magistrats, en raison du statut qui leur est propre. Je précise que le Niger assure le logement et les déplacements sur son territoire des personnels français qui sont mis à sa disposition et qu'il verse une contribution de 700 francs par mois pour chaque assistant technique français qui se trouve en mission sur son territoire. Ce chiffre de 700 francs a été fixé compte tenu de la richesse relative du Niger, qui ne figure pas parmi les plus riches Etats d'Afrique avec lesquels nous avons des accords de coopération en personnel, mais qui n'est pas non plus, ou du moins qui n'est plus parmi les plus pauvres.

Le troisième accord est un accord de coopération militaire technique, et seulement de coopération militaire technique. L'accord de défense, qui remontait à 1961, n'a pas été reconduit. Il était d'ailleurs caduc depuis le changement de régime intervenu au Niger en 1974. Le Conseil de défense franco-nigérien disparaît et il n'y aura plus de stationnement de troupes françaises au Niger. Enfin, les dispositions relatives aux matières premières stratégiques sont abrogées.

Cet accord comporte trois points.

En premier lieu, la France fournit des assistants militaires au Niger. Ceux-ci sont aujourd'hui au nombre de 52 — ils étaient plus de 200 en 1964.

En second lieu, la France forme dans ses écoles des stagiaires nigériens, lesquels sont actuellement au nombre de 80.

En troisième lieu, elle apporte une aide en matériel au Niger, à titre onéreux ou à titre gratuit — ce point étant laissé à la discrétion du Gouvernement français. En 1978, cette aide a été d'un montant très modeste: 4 millions de francs. Je pense que, cette année et l'année prochaine, elle sera beaucoup plus importante, car le Niger a entrepris une opération de rénovation et de modernisation de son armement militaire. En contrepartie, la France dispose de facilités de survol et d'escale au Niger.

Enfin, le dernier accord qui nous est soumis est un accord de coopération judiciaire, qui a été négocié et signé à la demande de la France. L'accord de 1977 est plus précis que celui de 1961. Il apporte certaines précisions en ce qui concerne les commissions rogatoires, les citations à comparaître, la comparution des témoins, le casier judiciaire, l'assistance judiciaire, l'exequatur, etc., mais n'appelle aucune remarque particulière sur le plan politique.

En conclusion, je dirai que l'ensemble de ces textes n'a soulevé aucune obligation au sein de la commission des affaires étrangères. Certes, le Niger d'aujourd'hui n'est plus le Niger de 1960. Il est plus ouvert sur l'extérieur — ce qui est normal — et son économie est maintenant porteuse de quelques espoirs. Néanmoins, en dépit de l'ouverture de ce pays sur l'extérieur, la France y conserve une place éminente, qui est consacrée par ces accords, et nous assistons actuellement à une relance de la coopération franco-nigérienne, notamment dans le domaine économique.

Telles sont les raisons pour lesquelles la commission recommande à l'Assemblée d'autoriser l'approbation de ces accords.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre Bernard-Raymond, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, lorsque les pays africains francophones ont accédé à leur pleine souveraineté en 1960, ils ont manifesté leur volonté de conserver des liens étroits avec la France dans tous les domaines.

Cette volonté s'est exprimée par la conclusion d'accords — le 24 avril 1961 pour le Niger — qui ont défini les buts et les modalités de la coopération qui s'est instaurée avec nos partenaires africains.

Ces accords, passés avec chaque pays ou même avec un groupe de pays, présentaient beaucoup de similitudes, les besoins étant alors sensiblement les mêmes.

Depuis cette époque, la situation dans chacun d'entre eux a évolué différemment, aussi bien sur le plan du développement économique et social que sur celui des relations avec la France ou avec le reste du monde. Aussi est-il apparu souhaitable à

un certain nombre de nos partenaires d'adapter plus étroitement à leurs objectifs nationaux la coopération qu'ils entendaient poursuivre avec notre pays.

Les conversations engagées à cet effet, d'un commun accord, ont été conduites dans l'excellent climat de compréhension mutuelle qui caractérise nos relations avec nos amis africains.

Sur le fond, les nouveaux accords procèdent du même esprit que ceux qui avaient été conclus en 1960 et en 1961, et ils confirment notre volonté de contribuer efficacement au développement économique et social de ces pays, dans le strict respect de leurs options nationales.

C'est le cas des nouveaux accords qui ont été signés avec le Niger, à Niamey, le 19 février 1977, par M. le ministre de la coopération et qui sont aujourd'hui soumis à votre approbation.

Il s'agit d'accords de coopération économique et financière, de coopération en matière de personnel, de coopération militaire technique et de coopération en matière judiciaire.

Mon intervention sera brève, car des explications précises ont déjà été fournies à l'Assemblée par les exposés des motifs de ces projets de loi, qui ont été déposés le 10 avril dernier, et par le rapport oral très détaillé de M. Guéna.

Je soulignerai cependant quelques aspects particuliers de ces accords.

L'accord de coopération économique et financière a une portée moins large que celui de 1961, le domaine monétaire en ayant été exclu. Il s'attache essentiellement à définir le champ de l'aide du Gouvernement français au Gouvernement nigérien, qui se traduit en particulier par la réalisation d'études, la fourniture d'équipements, l'envoi d'experts et de techniciens et enfin l'octroi de concours financiers, qui sont apportés par l'intermédiaire d'organismes spécialisés tels que le Fonds d'aide et de coopération et la Caisse centrale de coopération économique.

Il s'agit, en fait, d'un accord-cadre qui permettra de mieux adapter notre concours aux objectifs prioritaires de développement du Niger, en l'appliquant à des opérations bien définies, qui seront fixées chaque année après étude par la commission mixte franco-nigérienne. Je pense notamment aux importants projets relatifs au barrage de Kandadji et au chemin de fer Parakou-Niamey, pour la construction desquels nous procédons actuellement à des études.

L'accord en matière de personnel n'introduit pas de modification notable par rapport aux accords de 1961 et son contenu ne s'éloigne pas de celui des accords passés récemment avec d'autres Etats africains. La seule novation, qui a été soulignée, concerne la responsabilité des agents de coopération et la prise en charge par le Gouvernement nigérien de la réparation des dommages causés dans l'exercice de leur fonction. Il est à noter que, pour répondre aux besoins importants en matière de formation des cadres exprimés par les autorités de Niamey, les deux tiers des quelque quatre cents coopérateurs français en service au Niger sont des enseignants.

L'importance du nouvel accord de coopération militaire technique est à souligner dans la mesure où il abroge l'accord de défense du 24 avril 1961 qui liait la République française et la République du Niger. Aux termes de cet accord, nous continuerons cependant, comme par le passé, à apporter notre concours à la formation et à l'organisation des forces de sécurité nigériennes, qui se traduira par le détachement de personnels français — conseillers et instructeurs — par la formation sur place et également en France de cadres nigériens, enfin par la fourniture de matériels et d'équipements.

Cet accord, semblable à ceux qui ont été conclus avec d'autres Etats africains, définit de façon satisfaisante les modalités de notre aide, le statut et les garanties juridiques dont bénéficient nos personnels.

Enfin, la convention de coopération en matière judiciaire entre la France et le Niger, signée le 19 février 1977, remplace celle du 24 avril 1961. Permettez-moi, mesdames, messieurs, de m'attarder quelques instants sur cette convention et d'apporter quelques compléments aux explications qui ont été fournies par M. le rapporteur.

Par rapport à l'accord antérieur, la convention du 19 février 1977 comporte un certain nombre d'innovations qui reflètent des conceptions plus modernes en matière de coopération judiciaire.

Le nouveau texte définit en quatre titres les principaux aspects de l'entraide judiciaire, de la reconnaissance et de l'exécution des décisions en matière civile, sociale et commerciale, de l'extradition et des dispositions finales.

Pour ce qui a trait à l'entraide judiciaire, les dispositions relatives à l'entraide civile ont été distinguées de celles qui sont relatives à l'entraide pénale.

La convention de La Haye du 15 novembre 1965 a inspiré certaines dispositions de cette convention en matière civile. Les autorités des Etats contractants ont également la faculté d'interjeter appel en cas de refus d'exécution par l'autorité judiciaire. Les règles consacrées à l'état civil, à la légalisation, à l'accès aux tribunaux, à la caution judiciaire solvi et à l'assistance judiciaire sont conformes à la pratique traditionnelle et ne diffèrent pas, quant au fond, de celles de la convention de 1961. En revanche, des mesures destinées à assurer une meilleure protection des mineurs ont été reprises et des dispositions d'assistance mutuelle en vue de faciliter le recouvrement des créances alimentaires sur le territoire de chacune des parties contractantes ont été ajoutées.

La convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959 a inspiré les dispositions de la convention afférentes à ce titre. Une seule restriction est prévue : c'est le refus d'entraide judiciaire pénale si l'Etat requis estime que l'exécution de la demande est de nature à porter atteinte à sa souveraineté, à sa sécurité ou à son ordre public. L'obligation de transfèrement des nationaux condamnés et détenus de l'un des Etats dans l'autre Etat contractant a été maintenue dans le nouvel accord.

Par ailleurs, les dispositions du précédent accord relatives à la représentation des parties par des avocats inscrits au barreau de l'un des deux Etats devant les juridictions de l'autre Etat, sous réserve d'élection de domicile, ont également été reprises.

En ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile, sociale et commerciale, le système retenu pour l'*exequatur* consacre les principes de notre droit relatifs à la reconnaissance des jugements. Une mise à jour des conceptions actuellement admises par la jurisprudence, et appliquées dans les accords récents conclus par la France, concerne la reconnaissance des jugements relatifs à l'état des personnes pour la publicité desquels, sur les registres d'état civil, l'*exequatur* n'est plus requis, comme c'était le cas dans la convention de 1961. De même, l'interdiction d'interjeter appel des ordonnances présidentielles d'*exequatur* a été supprimée dans le nouveau texte.

Quant aux dispositions relatives à l'extradition, elles sont très proches de celles de l'accord de 1961. Toutefois, la faculté est donnée désormais aux tribunaux de l'Etat requis de mettre en liberté provisoire la personne réclamée, quel que soit le stade d'avancement de la procédure d'extradition en cours.

Par conséquent, cette nouvelle convention constitue un progrès par rapport à celle de 1961 qui régissait les rapports bilatéraux en matière judiciaire entre la France et le Niger.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement demande à l'Assemblée de bien vouloir autoriser la ratification des trois accords et de la convention qui lui sont soumis. *(Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)*

M. le président. Dans la discussion générale commune, la parole est à M. Alain Vivien.

M. Alain Vivien. Monsieur le président, mes chers collègues, les projets de loi portant approbation de plusieurs accords entre la République française et la République du Niger s'apparentent à de nombreux textes diplomatiques de même nature qui sont soumis, à intervalles plus ou moins réguliers, à l'examen du Parlement.

Je dirai tout de suite que le groupe du parti socialiste ne formule pas d'objections à l'encontre de certains de ces projets qui consacrent le resserrement de liens d'amitié et de coopération dont nous sommes depuis toujours les partisans affirmés.

Cependant, parmi ces projets de loi, l'un d'entre eux suscite de notre part les plus expresses réserves. Je veux parler des accords de coopération militaire.

Dans le passé, plusieurs de mes collègues et moi-même avons à maintes reprises signifié au Gouvernement nos inquiétudes et nos préoccupations. En effet, la multiplication des projets de loi gouvernementaux en la matière finit par tisser un réseau d'engagements qui, pour n'avoir pas toujours été réciproques, n'en engagent pas moins durablement notre pays, d'autant plus que, par leur imprécision rédactionnelle, la réalité de ces accords ressortit moins à l'agrément que le Parlement est susceptible de leur accorder qu'à l'interprétation que le Gouvernement choisit d'en faire.

Aussi souhaiterais-je, d'entrée de jeu, rappeler certains principes auxquels nous sommes attachés.

D'abord, celui des prérogatives parlementaires, car nous n'accepterons jamais de laisser le Parlement se transformer en une simple chambre d'enregistrement. Je m'explique. Trop nombreux sont les accords appliqués avant même leur ratification.

Certes, les délais de saisine de l'Assemblée nationale diminuent quelque peu, heureusement, mais tout de même il reste que les accords de coopération avec le Gouvernement de la République du Niger ont été signés le 19 février 1977, il y a plus de deux ans. D'autres accords, avec d'autres Etats, ne sont toujours pas soumis à l'approbation parlementaire, monsieur le ministre.

A l'occasion de cette discussion, nous renouvelons notre protestation contre tous ces retards. Nous demandons une nouvelle fois et très instamment que ces textes diplomatiques de première importance soient soumis sans délais à l'Assemblée nationale. Nous avons d'ailleurs de bonnes raisons de renouveler notre demande car certains de ces accords semblent ne jamais devoir être soumis au Parlement, du moins si j'en juge d'après la réponse de votre prédécesseur à la question écrite que j'ai posée sur les engagements militaires de la France, le 9 juin 1978, il y a presque un an. En effet, selon le ministre des affaires étrangères de l'époque, certains Etats avaient demandé que le contenu de ces accords ne soit pas rendu public. Il acceptait, il est vrai, de communiquer à la commission compétente, si elle le demandait, le texte de ces accords. Cependant, les socialistes, défavorables à la politique du secret, ne sauraient se satisfaire de restrictions aussi singulières.

De tels accords militaires peuvent parfois ressembler à des chiffons de papier. A ce sujet, il convient que je m'explique clairement. Certes, tous ces accords peuvent paraître irréprochables à d'aucuns. Tous prévoient, en effet, une stricte neutralité de nos coopérateurs militaires et la stricte réciprocité des engagements. Le caractère unilatéral des facilités consenties, que je dénonçais le 18 décembre 1978, s'agissant des accords avec le Gouvernement de la République de Djibouti, est désormais supprimé. Pour donner un exemple, le premier alinéa de l'article 10 de l'accord permettra aux avions nigériens, sous condition d'autorisation préalable du Gouvernement français, de survoler l'hexagone en cas de conflit entre la République du Niger et je ne sais quel Etat du continent arctique. Voilà une faculté à laquelle chacun ici sera sensible.

Toutefois, ces dispositions, présentées comme irréprochables, ne concernent trop souvent que l'accessoire et si des événements graves se produisent, des troupes françaises seront utilisées suivant l'inspiration du Gouvernement et les aléas des conflits : ainsi au Tchad, hier et aujourd'hui ; au Zaïre, naguère ; au Sahara occidental maintenant et — probablement et malheureusement — demain. Tout cela dans un déferlement d'arguments spécieux et variables, fonction des circonstances et de la personnalité des membres du Gouvernement mis sur la sellette.

En voici trois exemples empruntés à l'actualité et concernant le Sahel.

Au mois de juillet 1977, M. de Guiringaud affirmait ici : « Nous n'intervenons pas dans le litige entre le Tchad et la Libye, ni dans les problèmes qui se posent dans le Nord du Tchad. »

Le 9 février 1978, le Président de la République indiquait : « C'est une coopération exclusive de moyens militaires de combat. » Cette observation, M. François-Poncet la confirmait le 26 avril 1978, au moment même où M. Galley signalait à l'Assemblée nationale que les instructeurs français « peuvent être conduits à participer à des missions de logistique ». Répondant à la question écrite d'un de nos collègues, il ajoutait : « Les accords peuvent porter sur des opérations de formation et de logistique », pour annoncer tout de go, un peu plus tard : « L'affaire de Salah est tout à fait exceptionnelle. Le Gouvernement du Tchad a dû improviser et faire appel à nos assistants militaires techniques qui se sont trouvés dans une situation non prévue par le règlement. » Quel humour dans cette dernière explication ! Et, surtout, quel art de la litote ! Comme ces vilaines choses sont élégamment avouées !

Pour élever le débat, j'évoquerai maintenant brièvement nos relations avec les Etats africains car elles me paraissent entrer dans une phase inquiétante. Depuis 1976, le rôle et les responsabilités spéciales de la France ont été mises en avant bien au-delà de nos propres frontières. Je fais allusion aux déclarations successives de M. Sonnenfeld et de M. Brzezinski. Cette situation nouvelle est plus aisée à cerner si l'on observe qu'il y a eu un certain relâchement des liens avec l'Union soviétique et un semblant de désengagement américain — amorcé par les retentissantes déclarations de M. Young lors de la première invasion du Zaïre.

L'intérêt de la France passe largement par le développement privilégié de nos accords avec les nations africaines, c'est indéniable. Mais ces accords devraient être exclusivement fondés sur les intérêts mutuels et complémentaires des Etats concernés. Or, la France se trouve actuellement en position délicate. Le Président de la République s'en est d'ailleurs rendu compte à Kigali. Faute d'une politique d'aide cohérente et hardie, notre

peys est trop souvent réduit à offrir ses armes et son concours militaire à des régimes en proie à leur crise intérieure. Aussi avons-nous écouté avec inquiétude les bruits qui ont couru à plusieurs reprises au sujet de la possibilité d'une sorte de pacte militaire de solidarité qui serait conclu entre la France, d'une part, et ses anciennes possessions africaines, d'autre part, pacte susceptible d'être élargi à d'autres Etats africains.

Cette inquiétude, l'Organisation de l'unité africaine l'a partagée avec nous. Reprenant les propos du Président de la République, elle a souhaité la mise en place d'une force militaire commune — mais interafricaine et sans appui extérieur — destinée, en particulier, à mettre un terme à l'existence des derniers régimes racistes, avec lesquels nous entretenons fâcheusement de curieuses relations.

La position que nous défendons, monsieur le secrétaire d'Etat, tient en peu de mots : tout faire pour assurer le développement des Etats africains dans le respect des intérêts nationaux ; tout faire pour donner un contenu réel, en Afrique, au dialogue Nord-Sud ; tout faire pour prévenir les conflits armés ou, en n'y participant pas, pour contribuer à les apaiser par des voies pacifiques, celles de la diplomatie.

De tout cela, nous aimerions parler plus souvent ici. Il semble que ce ne soit guère possible : et nous le regrettons. En effet, ce serait poser en termes de démocratie le problème du rôle du Parlement dans la définition de notre politique étrangère. Mais nous aurons l'occasion d'en parler à nouveau vendredi prochain, puisque j'exposerai alors ma question orale à M. le ministre des affaires étrangères sur les résultats, ou plutôt l'absence de résultats, des accords de Lomé et de la C. N. U. - C. E. D., et sur nos engagements ultérieurs en matière de développement.

Aujourd'hui, avec le groupe du parti socialiste, j'émets un vote négatif sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'Accord de coopération militaire technique avec le Gouvernement de la République du Niger. Mais nous approuverons volontiers les trois autres accords de coopération civile. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Louis Odru. Mesdames, messieurs, l'Assemblée nationale est appelée à se prononcer sur quatre des dix accords signés avec le Niger en 1977.

Sur trois d'entre eux, l'accord de coopération en matière économique et financière, l'accord de coopération en matière de personnel, l'accord de coopération en matière judiciaire, la position du groupe communiste est claire. Nous nous réjouissons, en effet, de tout ce qui peut contribuer à développer des relations de coopération entre notre pays et les autres pays, notamment ceux de l'Afrique. Cependant, pour nous, il importe de le souligner, la coopération implique la reconnaissance de l'intérêt réciproque et l'affirmation de l'indépendance et de la souveraineté de chaque pays. Elle suppose aussi que la France mette à la disposition des Etats africains, en l'occurrence le Niger, les moyens nécessaires afin de contribuer, sur la base des orientations définies par ces Etats eux-mêmes, au développement des économies nationales et de favoriser leurs efforts pour se moderniser, s'équiper et s'industrialiser.

C'est dans cet esprit résolument anticolonialiste que nous veillerons à l'application des trois accords que nous allons voter.

Sur l'accord de coopération militaire technique, notre position est tout autant dépourvue d'ambiguïté. D'abord, l'expérience nous a montré que les clauses interdisant l'engagement des coopérateurs militaires dans la préparation ou l'exécution d'opérations de guerre, de maintien ou de rétablissement de l'ordre, restaient trop souvent lettre morte. Ensuite, des dispositions sont prévues pour faciliter le transit et les escales des forces armées françaises.

Ce dernier accord s'inscrit donc dans le cadre du « dispositif de sécurité » que le Président de la République compte mettre en place en Afrique. Il peut servir, à l'instar d'accord similaires, de prétexte ou de support pour de nouvelles interventions de la France en Afrique.

Cette politique porte préjudice à la fois aux intérêts du peuple français et à ceux des peuples africains, en la circonstance au peuple ami du Niger.

Pour ces diverses raisons, nous voterons contre le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord dit « de coopération militaire ». (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale commune ? ...

La discussion générale commune est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique de chacun des quatre projets de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Coopération économique et financière.

M. le président. J'appelle l'article unique du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière économique et financière entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un échange de lettres signé à Niamey le 19 février 1977.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de l'accord de coopération en matière économique et financière entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un échange de lettres signé à Niamey le 19 février 1977, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi, est adopté.)

Coopération en matière de personnel.

M. le président. J'appelle l'article unique du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière de personnel entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un protocole annexe et quatre échanges de lettres signés à Niamey le 19 février 1977, ainsi que l'échange de lettres en date du 4 mars 1978 relatif au protocole annexe.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de l'accord de coopération en matière de personnel entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble un protocole annexe et quatre échanges de lettres, signés à Niamey le 19 février 1977, ainsi que l'échange de lettres en date du 4 mars 1978 relatif au protocole annexe, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi, est adopté.)

Coopération en matière judiciaire.

M. le président. J'appelle l'article unique du projet de loi autorisant l'approbation de la convention de coopération en matière judiciaire entre la République française et la République du Niger, signée à Niamey le 19 février 1977.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de la convention de coopération en matière judiciaire entre la République française et la République du Niger, signée à Niamey le 19 février 1977, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

Coopération militaire.

M. le président. J'appelle l'article unique du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération militaire technique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Niger, ensemble deux annexes, signés à Niamey le 19 février 1977.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de l'accord de coopération militaire entre la République française et la République du Niger, ensemble deux annexes, signés à Niamey le 19 février 1977, dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

M. Alain Vivien. Le groupe socialiste vote contre.

M. Louis Odru. Le groupe communiste aussi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

OUVRAGES RELIANT LES VOIES NATIONALES OU DEPARTEMENTALES

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales (n^{os} 1075, 1107).

La parole est à M. Rufenacht, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Antoine Rufenacht, rapporteur. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, le projet que j'ai l'honneur de vous présenter, au nom de la commission de la production et des échanges, a été soumis initialement au Sénat qui l'a très profondément remanié.

Le texte de ce projet est suffisamment clair et bref. Il ne me paraît donc pas très utile d'en analyser longuement les divers aspects. Pour en dégager les grandes lignes, je m'en tiendrai à quatre observations générales.

D'abord, il s'agit, je tiens à le souligner, d'un texte de circonstance. Le projet de loi soumis au Sénat, faut-il le rappeler, est né de la nécessité de remédier aux inconvénients résultant de l'annulation, par le Conseil d'Etat — arrêté en date du 16 février 1979 — d'un arrêté préfectoral fixant le tarif du péage appliqué au pont d'Oléron.

En effet, se fondant sur l'article 1^{er} de la loi du 30 juillet 1880, disposant qu'« il ne sera plus construit à l'avenir de ponts à péage sur les routes nationales et départementales », le Conseil d'Etat a déclaré illégal, par la décision précitée, le péage institué sur le pont d'Oléron. Il a ainsi soulevé, d'entrée de jeu, des difficultés sérieuses pour le département de la Charente-Maritime, dont le conseil général doit maintenant dégager pour 1979 des recettes représentant environ 5 p. 100 de son budget en année pleine pour financer les annuités que ne couvre plus, désormais, le péage.

En déclarant illégal le péage du pont d'Oléron, le Conseil d'Etat soulève aussi, à terme, des difficultés de même nature pour cinq autres ponts départementaux à péage : le pont de Brotonne, en Seine-Maritime ; le pont de la Seudre, en Charente-Maritime ; le pont de Noirmoutier, en Vendée ; le pont de Cornouaille, dans le Finistère, et le pont de Saint-Nazaire, en Loire-Atlantique. Le seul pont à échapper à la difficulté est celui de Tancarville, dont la concession et le péage ont été institués, vous le savez, par la loi du 17 mai 1951.

Texte de circonstance, le projet qui nous est soumis met cependant en cause divers principes juridiques, et d'abord celui de la gratuité de la circulation sur les voies publiques, et les exceptions qu'il convient ou non d'y introduire. Ensuite, le principe du lien de solidarité à créer, ou non, entre les catégories d'usagers d'un service public pour lequel une redevance a été instituée.

A la lumière de ces principes, je passerai très brièvement en revue les grandes lignes du projet adopté par le Sénat, après que le projet initial a été profondément remanié.

Le projet initial se bornait à proposer d'introduire une dérogation limitée au principe de la gratuité de la circulation sur les routes départementales et nationales, en prévoyant, dans les cas exceptionnels, en fonction des circonstances, la possibilité d'instituer une redevance pour l'usage de certains ouvrages.

Ensuite, il organisait la procédure d'institution de ces redevances exceptionnelles. Il posait le principe de l'institution de la redevance par décret en Conseil d'Etat pour la voirie nationale et par délibération du ou des conseils généraux pour les ouvrages à comprendre dans la voirie départementale.

Le texte du Gouvernement avait pour grands mérites ceux de la concision et de la brièveté. Il ne comprenait, en effet, que deux articles. Toutefois, le Sénat, qui l'a jugé imprécis, l'a complété en se fondant sur trois préoccupations essentielles.

D'abord, il a voulu limiter le champ d'application du projet aux seuls ouvrages d'art, c'est-à-dire aux tunnels et aux ponts, à l'exclusion d'autres ouvrages routiers, par exemple, de simples déviations.

Ensuite, le Sénat a tenu à préciser la procédure réglementaire d'institution des péages sur les ouvrages nationaux.

D'une part, la redevance serait rattachée à une convention de concession, ce qui a pour effet de fixer une limite à la durée de perception de la redevance.

D'autre part, les élus départementaux seront obligatoirement consultés.

Enfin, une double solidarité sera instituée entre les usagers : nationale, en faveur des usagers « captifs » qui, en raison du lieu de leur domicile, pourront bénéficier de tarifs préférentiels, et départementale : sur ce point, l'utilisation d'une fraction du produit de la redevance d'usage de l'ouvrage pourra permettre à la régie départementale gérant d'autres installations de liaison d'assurer son équilibre financier.

Il faut insister sur la souplesse du système mis en place par le Sénat qui offre toutes possibilités aux conseils généraux sans leur imposer de solution. La commission y a été sensible et a donc jugé ce projet satisfaisant. Dans ces conditions, elle n'a pas retenu les amendements présentés par le groupe socialiste, le groupe communiste ayant, pour sa part, fait connaître son opposition de principe.

En effet — et c'est ma troisième observation générale — il a paru souhaitable à la commission de combler au plus vite un vide juridique générateur de trouble et de difficultés dans les régions et les départements où existent des ponts à péage. Bien sûr, elle a été consciente de certaines lacunes et de certaines imperfections de rédaction, mais, dans un premier temps, elle a trouvé préférable de faire vite plutôt que mieux. Elle avait donc proposé que le texte du Sénat soit adopté sans modification.

Un peu expéditive, cette méthode avait le mérite de l'efficacité. Cependant elle ne prenait en compte ni l'avis des élus directement concernés qui n'avaient pas eu le temps de présenter les amendements en temps utile en raison de la rapidité de l'examen du projet, ni surtout la vigilance et le souci d'exactitude juridique de la commission des lois et tout spécialement du président Foyer. C'est pourquoi la commission de la production et des échanges a été conduite ce matin même à débattre à la hâte et à accepter pour partie, mais pour partie seulement, certains amendements qui ne modifient en rien l'esprit du texte qui nous est soumis.

Nous y reviendrons lors de la discussion des articles.

Pour l'heure, et en guise de conclusion, je me bornerai à citer un bref passage du rapport qu'avait présenté, M. Christian Pineau à l'occasion de l'examen du projet de loi instituant une concession et un péage sur le pont de Tancarville.

« La question posée n'est pas tellement de savoir si la construction du pont sera financée par un procédé ou par un autre, mais de décider si l'on construira ou non le pont de Tancarville qui répond à un besoin économique certain. Comme il est impossible à l'Etat, dans les circonstances financières actuelles, de donner les fonds nécessaires, toute opposition à une autre méthode de financement constituerait en fait une opposition à la construction du pont. »

En se fondant sur cette préoccupation générale qui est toujours d'actualité, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter le projet qui vous est soumis. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

M. Jean Foyer. Mes chers collègues, dans l'histoire du droit financier, le péage est une institution à l'éclipse, et notre rapporteur l'a rappelé fort opportunément.

L'ancien droit l'avait très largement pratiqué sous des noms divers : ceux de péage, de tonlieu et autres. Le droit intermédiaire l'avait supprimé car il y voyait une institution spécifique du droit féodal. Le Consulat l'avait rétabli, ou en avait autorisé le rétablissement par des textes provisoires, renouvelés et prorogés d'année en année jusqu'à une loi du début de la III^e République qui, tout en le laissant subsister pour les bacs et pour les passages d'eau — ce qui pouvait être justifié alors par les dépenses de personnel et peut l'être, aujourd'hui, par les dépenses de carburant — le supprima pour les ponts sur la voirie nationale et départementale.

Une longue période de près de soixante-quinze ans s'est donc écoulée pendant laquelle la France n'a plus connu de péages sur les ponts.

En 1951, ces derniers sont réapparus à propos du pont de Tancarville, puis en 1955, sur les autoroutes de liaison, ce qui se justifiait d'ailleurs par le choix du procédé de construction, la concession de travaux publics.

Puis, sans qu'on s'explique comment la chose a pu se faire, à ce point que je me demande si le droit administratif est suffisamment enseigné aux futurs préfets et aux futurs ingénieurs en chef des ponts et chaussées — je ne dirai pas au ministère de l'équipement, mais à l'école nationale d'administration et à l'école des ponts et chaussées — on a vu plusieurs départements instituer des péages sur des ponts construits sur la voirie départementale, en violation absolue et flagrante de la loi du 30 juillet 1880.

Il est arrivé ce qui devait arriver : le Conseil d'Etat a annulé ces actes administratifs, au moins en ce qui concerne le pont d'Oléron.

Le Gouvernement a, alors, manifesté une sollicitude beaucoup plus grande pour les finances départementales et les préoccupations des conseils généraux que pour les principes juridiques et les intérêts des administrés. Car, mes chers collègues, alors que, dans l'ancienne France, l'on exécutait certains condamnés à mort par pendaison, en répétant que si la corde cassait avant la strangulation complète le condamné y gagnait d'avoir la vie sauve, cette chance n'est pas arrivée et n'arrivera pas aux usagers du pont d'Oléron, puisque leur triomphe sur toute la ligne devant le Conseil d'Etat apparaît comme une victoire à la Pyrrhus.

Le Gouvernement, en effet, ne nous propose-t-il pas d'adopter un projet de loi tendant à valider les actes institutifs des péages en vigueur ? Qui plus est, le texte de portée permanente que le Sénat a adopté autoriserait à l'avenir la création de nouveaux péages.

La commission des lois s'est donc saisie pour avis de ce texte. Désigné comme rapporteur, je voudrais brièvement, à ce point du débat, indiquer la philosophie générale des amendements que je défendrai tout à l'heure en son nom. En effet le texte appelle, nous semble-t-il, un certain nombre de modifications, une conception claire au départ ayant évolué dans un sens qui ne nous a pas paru heureux au cours des débats de la Haute Assemblée.

Dans l'ancien droit, le péage était purement et simplement une ressource fiscale perçue au profit du seigneur ou du roi. La conception que le rapporteur de la commission sénatoriale a voulu lui substituer est celle d'un procédé de financement spécifique. La redevance doit permettre de couvrir, soit les annuités des emprunts contractés lorsque l'ouvrage a été financé en régie mais sur des ressources d'emprunt, soit la rémunération du concessionnaire lorsque l'ouvrage a été réalisé par le procédé de la concession de travaux publics.

Ce serait là une conception tout à fait admissible si le Sénat n'en était arrivé à faire de cette redevance une sorte de ressource générale et permanente des départements pour faire face aux dépenses de construction d'ouvrages mais aussi aux dépenses de régie départementale des transports — scolaires et autres — lesquelles n'ont rigoureusement rien à voir avec les ponts d'Oléron, de la Sèvre, de Saint-Nazaire, de Brotonne, de Cornouaille et de Noirmoutier.

Il est apparu à la commission des lois qu'il n'était pas souhaitable de consacrer cette conception extensive. Elle vous propose donc de maintenir le principe de la gratuité de la circulation sur les ponts comme sur les routes, avec une exception dans les deux séries d'hypothèses que j'ai énumérées tout à l'heure.

Ces péages ont une finalité limitée dans le temps. Il n'y a lieu de les percevoir que jusqu'à l'amortissement des emprunts, si l'ouvrage a été construit en régie, ou jusqu'à l'expiration de la concession, si tel a été le procédé retenu. Au terme de cette période, on en reviendra au droit commun, c'est-à-dire à la liberté de circuler sans payer.

Dans cette perspective, les fonds provenant du péage seront uniquement destinés, dans un cas, à l'amortissement financier, dans l'autre, à la rémunération du concessionnaire : il n'y a donc pas lieu d'en faire une ressource générale qui irait à des affectations sans aucun rapport avec l'ouvrage dont il s'agit.

Cela étant, nous avons accepté la rédaction du Sénat en faveur de variations de taux et de tarifs allégés au profit de ceux qui, presque quotidiennement, sont obligés d'emprunter le pont à péage en raison de leur lieu de travail ou de domicile. C'est là, en effet, une disposition tout à fait juste.

En ce qui concerne l'objet initial de ce projet de loi, la validation des actes qui ont été annulés par le Conseil d'Etat et de ceux qui étaient promis à une annulation certaine par la juridiction administrative, nous avons accepté, par souci de l'équilibre des finances départementales, cette validation rétroactive qui ne nous enchantait guère.

Nous demandons toutefois à l'Assemblée de préciser que cette validation aura pour effet de permettre l'application des actes institutifs de ces péages jusqu'au terme prévu par le régime permanent, c'est-à-dire jusqu'à l'amortissement définitif, dans le cas de construction en régie, ou jusqu'à l'expiration de la concession.

Telles sont, mes chers collègues, les explications que je vous devais. Elles tendent, je le répète, à conserver au procédé du péage le caractère rigoureusement exceptionnel et limité par sa finalité spécifique et précise qui doit rester le sien. Elles tendent, par ailleurs, à contenir une mesure de validation rétroactive, peu plaisante à voter, il faut le reconnaître, dans des limites qui puissent se concilier avec la justice.

Je forme le vœu qu'à l'avenir ceux qui entreprennent des ouvrages de l'importance de ceux qui auront donné lieu à ce contentieux et à cette loi veuillent bien avoir un égard un peu administratif dont les dispositions ont été violées et dont on nous demande maintenant de consolider législativement la violation alors que, peu contestables et tout à fait dignes de respect, c'étaient des dispositions de liberté.

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

M. Jean-Guy Branger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai apprécié, une fois de plus, le talent avec lequel M. Foyer vient de nous faire part de son sentiment personnel et de la position de la commission des lois sur le projet de loi qui nous est soumis. Nous aurons à revenir, lors de la discussion des articles, sur les divers points qu'il a évoqués.

Ce texte revêt une importance toute particulière pour les départements côtiers, en particulier pour celui dont je suis l'élu, la Charente-Maritime. Il énonce des positions de principe que nos collègues sénateurs ont déjà amplement débattues. Je voudrais les rappeler brièvement ici, car ce projet conduit à un choix politique, dont il convient de marquer la portée et les limites.

Le choix politique fondamental est celui de savoir à qui, de l'Etat, des collectivités locales ou des individus incombe le soin d'assurer le bon fonctionnement des liaisons entre les diverses parties de la France.

La question est d'importance, car elle débouche sur le droit des Français à l'égalité devant le service public. Si l'on admettait — ce qui pourrait paraître logique — qu'il incombe à l'Etat de permettre aux habitants de se déplacer dans les meilleures conditions, tous les ouvrages d'art permettant ce déplacement ou tous les autres moyens devraient être à la charge du budget général et donc de l'impôt.

En d'autres termes, que la réalisation ou la gestion soit confiée à un service national ou à une collectivité locale, le financement devrait être à la charge de l'Etat.

C'était, au fond, l'esprit de la loi de 1880 que le Conseil d'Etat a rappelé dans son arrêt du 16 février 1979.

Cette position, que je qualifierai d'idéale, rencontrerait certainement l'assentiment unanime de l'Assemblée. Mais l'adopter constituerait une véritable révolution par rapport aux thèses actuellement admises, comme par rapport à l'histoire.

En effet, on demande de plus en plus à l'usager de payer le service rendu lorsque celui-ci excède ce qui est considéré comme le droit commun. A l'Etat de fournir la voirie nationale, au département d'assurer les liaisons locales, à la commune d'entretenir les chemins vicinaux.

Si l'usager veut se déplacer plus rapidement, il emprunte l'autoroute, mais alors il paie.

Cette thèse est acceptable et elle s'est révélée efficace pour la modernisation de notre réseau routier.

On pourrait cependant objecter qu'en matière de liaisons avec les îles, il n'existe pas l'équivalent de la route nationale ou départementale. Bien plus, est-ce exclusivement dans l'intérêt des insulaires que les ponts ont été construits ? N'est-ce pas plutôt pour permettre à l'ensemble des Français d'avoir accès à des sites touristiques ?

La réponse à cette question se trouve dans l'évolution historique. Bien avant la construction d'ouvrages, les principaux départements côtiers — Charente-Maritime, Seine-Maritime, Vendée, Loire-Atlantique — ont aidé à l'établissement de liaisons à travers les estuaires ou à destination des îles. C'est donc sur la volonté locale et sur les finances locales qu'a reposé jusqu'à présent la solidarité entre insulaires et continentaux.

Le projet qui nous est soumis consolide une situation qui n'est pas absolument satisfaisante. Encore a-t-il le mérite de clarifier cette situation et de poser des règles qui éviteront désormais toute contestation. Admettons donc le principe du paiement du service rendu.

Cela me conduit à poser un second principe : celui de la solidarité locale entre personnes placées dans une même situation. S'il appartient au département de gérer l'ensemble des passages à péage, il est nécessaire que cette gestion soit unique et solidaire. A cet égard, j'estime que l'équilibre de la région départementale des passages d'eau dans la Charente-Maritime doit être assuré par l'ensemble des recettes fondées par les ouvrages à péage. Si un péage produit un excédent, celui-ci doit permettre de combler le déficit d'une autre liaison plus difficile. Il est nécessaire d'affirmer ce principe de solidarité entre les îles situées dans un même département, quel que soit le type de liaison, terrestre ou maritime.

Cette solidarité est nécessaire puisqu'elle contribue à mieux répartir une charge dont le poids incombera fiscalement, pour partie, à tous les contribuables départementaux, même ceux qui ne sont pas directement intéressés.

Si l'arrêt du Conseil d'Etat avait dû devenir définitif, les ressources départementales de la Charente-Maritime auraient été anéanties d'environ 1,1 milliard de centimes. La capacité d'investissement du département aurait été diminuée d'autant ou la fiscalité locale accrue de 7 p. 100, ce qui, compte tenu de la dévaluation, aurait pu conduire à une augmentation de la pression fiscale de plus de 17 p. 100. Une telle hausse aurait été proprement intolérable en raison de la récession qui accable particulièrement notre région.

Le vote de ce projet devient donc urgent car la situation financière de la Charente-Maritime est actuellement obérée par l'arrêt du Conseil d'Etat. Je ne sais si je dois regretter les erreurs qui ont été commises ou déplorer l'insuffisante information de certains juristes, mais je ne pense pas que M. le président de la commission des lois puisse être insensible à la situation de mon département, menacé de ne plus pouvoir investir.

Reste donc à envisager l'avenir. Il paraît nécessaire — je m'adresse plus particulièrement à vous, monsieur le ministre — que la solidarité nationale, très sollicitée, prenne en compte une partie des dépenses de liaison entre les îles des départements maritimes et le continent. Le seul moyen, à mon sens, serait que l'Etat subventionne, en guise de compensation, une partie des charges de construction et d'exploitation. Cette compensation pourrait être évaluée par référence à la construction et à l'entretien de la voirie nationale. Cela ne couvrirait pas toute la dépense mais permettrait d'accorder des tarifs préférentiels aux usagers permanents.

L'article 40 de la Constitution ne me permet pas de déposer un amendement en ce sens mais c'est une suggestion que je me permets de vous faire, monsieur le ministre.

Nos îles ne doivent pas être considérées uniquement à la lumière de l'été. Durant les autres saisons, la vie y est austère, difficile, rude. La fin de l'isolement, réalisée à grand frais, et avec des erreurs, depuis plusieurs années, c'est aussi le renforcement du sentiment d'appartenir à une communauté chaleureuse et fraternelle.

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

M. Claude Evin. Mesdames, messieurs, le projet de loi dont nous discutons est présenté comme un texte de circonstance. Le libellé même de son titre ne permet pas de se faire une idée exacte de ce qu'il recouvre : il aurait, en effet, été plus clair et plus objectif de dénommer ce texte « projet de loi tendant à instaurer des péages sur les ponts », puisque c'est bien de cela qu'il s'agit.

Partant d'un cas précis — le pont d'Oléron — on nous propose en effet d'appliquer certaines dispositions à tous les ouvrages, quels que soient leur implantation géographique, leur mode de financement et de gestion. Le fait même d'adapter une législation à la réalité d'une situation qui s'est progressivement mise en place, de manière illégale, n'est d'ailleurs pas sans poser quelques problèmes de principe quant au rôle de notre assemblée.

Je ne reviendrai pas sur l'historique de l'affaire puisque M. le président Foyer y a fait allusion plus brillamment que je ne saurais le faire.

La loi du 30 juillet 1880 n'a pas empêché que, aujourd'hui encore, des ouvrages soient affectés d'un droit de passage, qui est non seulement illégal mais qui surtout porte atteinte dans de nombreux cas à la libre circulation des individus.

On nous demande donc bien aujourd'hui de revenir sur des acquis de 1789. En guise de justification, on veut nous faire croire que, selon les termes du rapport du Sénat, le « caractère fiscal de l'octroi » a cédé la place au « prix du service rendu ». Si tel était son fondement, le projet dissocierait clairement les divers modes de gestion et éliminerait la gestion privée de ces ouvrages au profit de la gestion publique, que ce soit par l'Etat ou sous forme de régies départementales.

Certes, en ce qui concerne les liaisons autoroutières, le Gouvernement a cru avoir trouvé le remède absolu en concédant la construction et l'exploitation d'autoroutes à des groupes privés. On attendait de ces concessions une accélération du programme et une diminution de son coût.

Dans son rapport pour avis concernant le crédit des routes, lors du dernier débat budgétaire, notre collègue M. Manet avait démontré que l'accélération des programmes d'autoroutes aurait pu être réalisée pratiquement dans les mêmes conditions financières par l'Etat ou par des sociétés d'économie mixte qui, d'ailleurs, ne sont pas toutes de même nature.

En 1976, le délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale déclarait : « Le développement du réseau autoroutier par la voie de la concession conduira aussi, si l'on n'y prend garde, au renforcement des inégalités sur le plan tarifaire. »

Je pense, mes chers collègues, que ces affirmations s'appliquent aux ouvrages pour lesquels le régime de la concession serait appliqué. Nous ne pouvons, nous, socialistes, accepter le système de concession de ces ouvrages à des sociétés privées dont on imagine facilement qu'elles investissent moins en fonction d'intérêts publics et d'aménagement du territoire qu'en fonction de l'intérêt des sociétés de travaux publics et des banques qui détiennent leur capital. Afin de supprimer cette notion de concession par l'Etat ou par les départements, nous avons déposé des amendements dont nous débattons tout à l'heure.

Si certaines situations spécifiques peuvent justifier un péage sur des ouvrages gérés par l'Etat ou des collectivités publiques — par exemple lorsque leur intérêt est exclusivement touristique — dans d'autres cas, ces ouvrages sont des lieux de passage obligés pour la population concernée. Je pense notamment aux ouvrages reliant une île au continent ou deux rives d'un estuaire profond. Ces ouvrages s'inscrivent dans un schéma d'aménagement du territoire, qui est vital pour la région concernée; et nécessitent une prise en charge particulière par l'Etat, à l'instar de ce qui a été fait pour certains ouvrages de la région parisienne.

A l'appui de mon argumentation, je prendrai l'exemple du pont de Saint-Nazaire à Saint-Brévin. Je saluerai d'abord de cette tribune la population et les travailleurs de cette région qui, au moment même où nous débattons de ce projet, manifestent autour des postes de péage à l'appel de leurs organisations pour obtenir la gratuité du passage.

Maie avant de relater les difficultés importantes que le péage représente pour la population, je voudrais revenir sur le problème de la réalisation et de la gestion de cet équipement.

La construction du pont fut décidée en 1971 et achevée en 1975. En raison de la carence de l'Etat, la mise en œuvre du projet fut confiée à une société d'économie mixte dont les fonds étaient majoritairement privés, sans la moindre participation de l'Etat, et qui était à la fois promoteur, entrepreneur, maître d'ouvrage, gestionnaire et propriétaire.

Je n'ai donc pas besoin, mes chers collègues, de vous démontrer comment un besoin répondant à un intérêt général s'est transformé en source de profits privés, ces profits étant dégagés sans le moindre risque puisque les actionnaires privés ont imposé au conseil général une clause leur garantissant un bénéfice, quels que soient les résultats de l'exploitation.

Ce cas précis ne fait que renforcer notre refus des concessions.

Dans une telle situation, on peut dire que le péage constitue une véritable barrière de l'argent. Il en coûte, par exemple, aujourd'hui 28 francs pour effectuer, dans une voiture de cinq chevaux, un trajet simple, c'est-à-dire pour parcourir trois kilomètres. Oui, j'ai bien dit 28 francs, c'est-à-dire à peu près la même somme que pour couvrir sur autoroute la distance entre Paris et Le Mans, soit 200 kilomètres. Même en tenant compte des abonnements, un travailleur qui effectue le trajet quotidiennement devra acquitter une somme annuelle supérieure à 7 000 francs.

De ce fait, le pont non seulement ne remplit pas sa fonction de liaison, mais constitue un obstacle d'autant moins surmontable que sa mise en service a entraîné la disparition des bacs qui auparavant reliaient les deux rives.

La vie quotidienne de la population de la région nazairienne s'en trouve fortement bouleversée, le pont établissant une coupure de fait au sein de la même région administrative, sanitaire, scolaire. De nombreux élèves d'établissements d'enseignement sont obligés de faire le trajet chaque jour. Les malades du Sud sont obligés de venir régulièrement au centre hospitalier situé sur la rive Nord. On pourrait aussi citer les nombreux travailleurs des entreprises nazairiennes qui demeurent sur la rive Sud, les familles d'enfants handicapés, etc. Ces cas sont très fréquents et grèvent le budget des intéressés de façon insupportable.

Au-delà de ces problèmes personnels, cette situation porte une grave atteinte à la vie économique de notre région. Ce pont a toujours représenté une nécessité vitale pour le développement et le désenclavement de la Basse-Loire. Si, au moment où il a été prévu, la situation économique de la région ne revêtait pas le caractère catastrophique que nous lui connaissons aujourd'hui, ce pont était tout au moins présenté comme un élément déterminant, au même titre que d'autres équipements nécessaires à la revitalisation du tissu économique de cette région.

Aujourd'hui, d'ailleurs, tout le monde, pouvoirs publics compris, s'accorde à reconnaître l'intérêt que devrait représenter un tel ouvrage dans l'équipement de la région s'il n'était pas une véritable barrière financière.

Mais l'activité commerciale de Saint-Nazaire n'a pas connu l'expansion que lui laissait espérer la mise en service du pont. Loin de là, puisqu'elle s'est même ralentie, les habitants de la rive Sud préférant désormais se rendre à Nantes pour leurs achats plutôt que de s'exposer au péage.

Les potentialités de développement de la Basse-Loire, grâce aux zones industrielles situées au Nord et au Sud de l'estuaire, se heurtent à cet obstacle. Le pays de Retz, au Sud, continuera de s'asphyxier, tandis que l'on continuera, au Nord, de vivre sur des mirages de développements industriels nouveaux, alors que les infrastructures ne permettront pas de véritables communications. Ce péage nuit aux relations entre la Bretagne et l'Aquitaine et, en deçà, entre la Vendée et les Charentes, en imposant un détour inutile.

Dans une région dont j'ai déjà souligné qu'elle était sinistrée — 15 p. 100 de la population active est au chômage — la gratuité d'un équipement comme ce pont est un élément essentiel de survie.

Il n'est absolument pas déraisonnable de demander que, face à une telle situation, l'Etat assume pleinement sa mission de service public et prenne en charge cet ouvrage comme il l'a fait dans d'autres circonstances.

C'est pourquoi, avec mes collègues M. Chénard et M. Autain, j'ai déposé une proposition de loi tendant à la nationalisation de ce pont. Ce projet devra être examiné par la commission de la production et des échanges. Avec mes collègues M. Beix et M. Marchand, j'avais déposé, sur le présent texte, un amendement permettant d'aller dans ce sens et de nationaliser les ponts reliant une île au continent et les ponts sur estuaires profonds. Je regrette qu'on lui ait opposé l'article 40 de la Constitution.

Le texte qui nous est présenté ne reprend malheureusement pas en compte la spécificité de telle ou telle situation. Si vraiment, monsieur le ministre, il n'est pas possible de modifier votre texte comme nous le souhaitons, nous ne pourrions le voter.

M. le président. La parole est à M. Lucien Richard.

M. Lucien Richard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne m'étendrai pas sur les considérations historiques et juridiques, M. Foyer l'ayant fait avec son talent habituel, mais je me placerai sur un plan beaucoup plus pragmatique.

Le texte qui nous est soumis tend à légaliser les péages institués malgré la loi du 30 juillet 1880 et perçus sur certains ouvrages importants et coûteux, reliant entre elles des voies nationales ou départementales.

Les péages, comme la langue d'Esopo, peuvent être la meilleure et la pire des choses.

La meilleure, car ils permettent la construction d'ouvrages qui, sans eux, n'auraient probablement pas été possibles. La pire des choses, car s'ils sont mal calculés, et trop chers, ils n'incitent pas à utiliser l'ouvrage et peuvent engendrer un blocage économique de toute une région. Ainsi naissent les désillusions au lieu des satisfactions.

Je prendrai comme exemple le pont suspendu, mis en service il y a quarante mois, qui relie Saint-Nazaire à Saint-Brévin. Les tarifs du péage sont les plus élevés de France. Quant à la société d'économie mixte responsable de la gestion, elle est constituée à plus de 50 p. 100 par des capitaux privés. En conséquence, les organismes publics — le port autonome, les chambres de commerce et d'industrie, le département et la ville de Saint-Nazaire — sont à la merci du bon vouloir des administrateurs représentant les sociétés privées et dont le souci majeur n'est pas forcément celui du service public.

Je me bornerai au cours de cette intervention à exposer la situation de ceux qui habitent près du pont et qui doivent l'utiliser journalièrement pour leurs déplacements, car il n'existe aucun autre moyen de franchissement de la Loire.

La construction de ce pont est apparue, dès le début, comme une nécessité absolue. La présence, au cœur d'un secteur cherchant à se développer, d'un estuaire de plus de trois kilomètres de large constituait un obstacle très difficile à franchir, si ce n'est en empruntant un bac aux navettes peu nombreuses hors saison, ne fonctionnant pas la nuit et présentant en réalité toutes les caractéristiques d'un instrument archaïque et peu efficace.

La continuité du réseau routier n'était pas assurée entre la Bretagne, d'une part, la Vendée, les Charentes et l'Aquitaine, d'autre part, sauf à emprunter un itinéraire passant par Nantes. Sur le plan départemental, il en résultait un déséquilibre marqué et grandissant entre la rive nord fortement urbanisée et industrialisée, dotée d'un grand nombre de services administratifs et sociaux, et la rive sud et le pays de Retz, dont,

précisément, l'une des meilleures chances de désenclavement était de communiquer facilement avec la ville de Saint-Nazaire, métropole régionale tout comme Nantes.

La création de l'ouvrage devait offrir aux habitants de l'estuaire, particuliers, industriels, commerçants, artisans, travailleurs et scolaires, la possibilité de surmonter un obstacle naturel préjudiciable à l'ensemble de leurs activités. La construction du pont, d'un coût élevé, et à laquelle l'Etat n'a pas participé financièrement, fut réalisée en majeure partie grâce à l'emprunt. La gestion étant confiée à une société d'économie mixte, le secteur privé détient la majorité des parts.

Lorsque le pont fut ouvert à la circulation routière au mois d'octobre 1975, il fut décidé d'établir un système de péage dont une étude comparative démontre qu'il est le plus élevé, et de loin, de tous les péages des ponts en service et, pour l'usager, proprement exorbitant. Il suffit, pour s'en convaincre, de savoir qu'un passage aller et retour revient à 40 francs pour une voiture de cinq chevaux, à 56 francs pour une voiture de six chevaux et à 88 francs pour un poids lourd de quatre essieux.

Certes, un système d'abonnement a été introduit, mais il contraint les usagers qui y souscrivent à consentir une avance, très importante pour des bourses modestes, afin d'acquiescer des carnets de tickets. Enfin, il faut savoir que le tarif hebdomadaire, c'est-à-dire le tarif le plus avantageux — 20 francs aller et retour — correspond pour certains travailleurs à un mois et demi, voire à deux mois de salaire, pour une période d'un an.

Aujourd'hui, après trois ans d'exploitation, il est évident que toutes les espérances qu'avait fait naître la construction de cet ouvrage ont été déçues. En raison du caractère excessif des tarifs de passage, le pont reliant Saint-Nazaire à Saint-Brévin n'a pas, jusqu'à ce jour, rempli sa mission. Bien au contraire, ses tarifs ont plutôt joué comme une dissuasion, beaucoup de riverains renonçant à franchir, à ce prix, l'estuaire large de trois kilomètres, d'autres préférant se rendre à Nantes, pour effectuer des achats qu'ils envisageaient de faire à Saint-Nazaire. Le rayonnement de cette ville s'en trouve d'ailleurs limité, pour les mêmes raisons, sur la zone Sud.

Il faut bien savoir que les effets négatifs touchent indistinctement toutes les catégories de la population concernées par les liaisons Nord-Sud de l'estuaire et, en priorité, les plus défavorisées. Ainsi, en raison de l'implantation à Saint-Nazaire de la sous-préfecture, des hôpitaux, cliniques, services de sécurité sociale, tribunaux et de toutes les administrations importantes, les particuliers habitant le pays de Retz, c'est-à-dire au Sud de la Loire, voient le prix de revient de leurs démarches obligatoires considérablement augmenté par le passage du pont. Ces mêmes personnes, lorsqu'elles souhaitent simplement visiter un proche à l'hôpital situé de l'autre côté de l'estuaire, hésitent avant d'engager une dépense qui est loin d'être négligeable.

De même, un artisan du pays de Retz qui désire ouvrir un chantier sur la rive Nord n'est pas concurrentiel en raison des nombreux aller et retour qu'il lui faudra effectuer et incorporer dans ses devis.

Du fait du péage élevé, le pont constitue, à l'heure actuelle, plus un obstacle qu'une liaison. Il ne répond que partiellement à l'objectif pour lequel et il a été construit. Les relations entre le Nord et le Sud ne sont pas améliorées et le mécontentement est quasi général pour les usagers effectifs et potentiels d'un ouvrage dont l'utilité n'est remise en cause par personne.

Compte tenu du résultat très préjudiciable pour la population de l'estuaire auquel a conduit le système actuel de péage, peut-on espérer que ce projet de loi contribuera à l'améliorer ? J'en doute.

Le Sénat ayant voté un article 3 nouveau qui permet aux départements de fixer un tarif préférentiel en faveur des usagers des départements concernés, je me demande dans quelle mesure cette disposition pourra être prise par le département de Loire-Atlantique.

Nous légiférons, en effet, pour la généralité des cas, c'est-à-dire pour ceux où les collectivités locales, majoritaires dans les sociétés d'économie mixte, peuvent imposer leurs décisions au sein des conseils d'administration. Or les décisions que voudraient prendre le département et la ville de Saint-Nazaire ne s'imposent pas au conseil d'administration de la société d'économie mixte gérante du pont, car ils ne sont pas majoritaires, comme je l'ai rappelé au début de mon exposé. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous me rassuriez à ce sujet si, toutefois, vous le pouvez.

Le tarif départemental se justifie d'autant plus que le département de la Loire-Atlantique contribue à l'équilibre du budget de la société gérante, car il s'est engagé à combler les éventuels déficits d'exploitation. Quant aux personnes qui, en raison de la proximité de leur résidence principale par rapport à l'estuaire et de la forte dépendance économique et administrative de la zone Sud par rapport à Saint-Nazaire, sont, en fait, des usagers obligés et réguliers du pont, la gratuité serait pour elles justice.

En effet, la vie économique, sociale, familiale, culturelle et professionnelle est aujourd'hui fonction de leurs possibilités financières de franchissement. Bien que domiciliées à trois kilomètres d'une ville importante, elles n'en retirent aucun bénéfice, contrairement à tous les citoyens qui habitent à si peu de distance d'une grosse agglomération, sauf bien entendu si elles ont de l'argent.

Telle est la ségrégation engendrée par un péage élevé.

J'ajoute que l'article 3 nouveau donne la possibilité aux conseils généraux de récupérer tout ou partie de la taxe professionnelle perçue par les collectivités locales du fait de l'ouvrage. Dans ces conditions, la gratuité s'impose pour les riverains dont la plupart sont domiciliés dans les communes qui reversent la taxe professionnelle au département. Il s'agirait de la juste compensation d'un très lourd sacrifice. Admettez-vous, monsieur le ministre, que ceux qui sont déjà lourdement pénalisés par les diverses contraintes que je viens d'exposer le soient également comme contribuables non seulement du département mais aussi de leur commune ?

Depuis trois ans et demi, les habitants riverains du pont de Saint-Nazaire attendent l'amélioration d'un système inique ; le jour est peut-être venu d'un peu plus d'équité.

En ce qui me concerne, monsieur le ministre, je ne voterai pas le texte tel qu'il est présenté, à moins que certaines améliorations, qui pourront lui être apportées au cours de la discussion, ne permettent de rendre acceptables des situations aujourd'hui inéquitables.

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

M. Roland Beix. Monsieur le ministre, après votre passage devant le Sénat, vous avez pu constater que le projet de loi qui fait aujourd'hui l'objet de nos débats soulevait plus de problèmes qu'il ne prétendait en résoudre, en essayant de contraindre — sans doute trop rapidement — de nombreuses réalités variables dans un seul cadre législatif. En effet, les exposés de nos collègues ont bien montré l'extrême variété des cas auxquels ce projet est censé s'appliquer.

Les ouvrages en milieu maritime ou en estuaire profond qui sont directement en cause à travers ce texte ont suffisamment de tempêtes à essuyer pour ne pas avoir à redouter encore celles que va leur infliger le législateur.

Si, effectivement, beaucoup ont parlé de texte de circonstance — je serais plutôt tenté de dire : un texte d'occasion — c'est bien parce qu'une décision non prévue par vous-même et par les gouvernements qui se sont succédés depuis 1962 vient de mettre fin à plusieurs années d'incertitude, voire d'impéritie de la réglementation nationale dans le domaine des voiries sur lesquelles est perçu un péage.

C'est, comme l'a rappelé M. le rapporteur, de l'arrêt du Conseil d'Etat du 16 février 1979 annulant la possibilité de percevoir un péage sur le pont d'Oléron que toute l'affaire est partie.

Cinq autres ponts sont demeurés en sursis, qu'ils soient exploités en régie ou par un concessionnaire. C'est après avoir examiné les conséquences de cette décision du Conseil d'Etat pour le budget départemental de la Charente-Maritime que le Gouvernement est conduit à nous présenter ce projet qui ne répond, en l'état où il est et à défaut d'être amendé, ni à la solidarité nationale à laquelle peuvent prétendre les insulaires, ni aux exigences de la Constitution qui garantit la libre circulation des personnes sur le territoire national français, puisque celle-ci se trouverait entravée par une loi tolérant un péage sur un ouvrage de nécessité territoriale.

Ces deux grandes limites de principe étant posées, il est quand même utile de s'arrêter un instant sur les conditions dans lesquelles un ouvrage comme le pont d'Oléron a pu être construit. Excusez-moi de me référer à cet exemple, mais c'est celui qui m'est le moins lointain.

En 1962, après que le conseil général eut envisagé la construction d'un ouvrage fixe et recherché son financement, M. le ministre de l'intérieur adressait une lettre au préfet de la Charente-Maritime — M. Moinet, président du conseil général de ce département, vous l'a rappelé lors des débats au Sénat — pour répondre à la question de savoir si le principe d'établissements de droits de péage pourrait être légalement fondé. M. le ministre de l'intérieur écrivait alors sans hésiter : « L'institution de tels droits sur le pont d'Oléron ne me paraît pas soulever de difficultés tant en raison du caractère exceptionnel de l'ouvrage que d'une interprétation des textes en vigueur que ce caractère justifie. » Et M. le ministre de l'intérieur faisait ensuite référence à la loi du 10 août 1871 qui, selon lui, fixait les compétences du conseil général pour construire l'ouvrage et en assurer la gestion.

Si M. le rapporteur a gommé de son rapport cette décision importante, prise par le Gouvernement en 1962, il m'appartenait tout naturellement de la rappeler à sa mémoire et à celle de l'Assemblée.

J'en viens aux conséquences de l'arrêt du Conseil d'Etat.

Le département où se situe le pont d'Oléron présente la particularité, comme son nom l'indique, d'être maritime, et cette situation naturelle a conduit à la création d'une régie départementale des passages d'eau chargée d'assurer les liaisons non seulement entre les îles d'Aix, de Ré, d'Oléron et le continent, mais aussi entre les deux rives d'un large estuaire par le pont de la Seudre.

La solution d'une régie unique permet d'affirmer le principe de la solidarité entre les îles, mais aussi, entre les îles et le continent, encore que le fait, pour le département, et lui seul, d'avoir eu l'initiative du transport des personnes et des marchandises entre les îles et le continent est loin d'atténuer l'insatisfaction profonde qu'éprouvent les insulaires lorsqu'ils doivent acquitter le péage à chaque passage. S'ils nous font souvent le rappel des taxations moyenâgeuses ou féodales que rappelait tout à l'heure le président Foyer, lorsqu'il fallait payer pour passer la porte d'une ville ou franchir la limite d'un territoire, cette réflexion est pour eux des plus sérieuses et nous place effectivement au centre du débat qui est le nôtre aujourd'hui.

En clair, les départements qui ont pris à leur charge la responsabilité de garantir la libre circulation des personnes — garantie constitutionnelle, donc relevant de l'Etat — se trouvent tout à coup abandonnés par l'Etat dans les faits — mais nous risquons d'officialiser cette situation aujourd'hui — puisqu'il s'en remet aux conseils généraux et les charge de se débrouiller comme ils le peuvent. Le projet gouvernemental ne dit même pas : « Aide-toi, le ciel t'aidera » au département, mais seulement : « Aide-moi à construire un ouvrage, et je ne t'aiderai point par la suite ».

Cette situation semble bien avoir préoccupé le rapporteur, qui est allé jusqu'à se poser la question : faut-il légiférer dans ce domaine ? Oui, nous sommes tous d'accord pour légiférer, mais la réponse qui nous est apportée dans le rapport me paraît singulièrement hors de proportion avec le problème.

Ce n'est pas, monsieur le rapporteur, parce que les textes sont anciens ou inadaptés aux conditions actuelles de construction des ouvrages qu'il faut faire une loi, mais tout simplement parce qu'une île est une île et que les conditions de vie, de travail, d'échanges imposent aujourd'hui la nécessité économique, sociale et humaine de la relier au continent aperçu chaque jour à quelques kilomètres. Cette réalité naturelle est autrement plus contraignante que l'évolution de l'histoire du droit et des textes en la matière.

Mais si cet argument n'est pas suffisant pour être entendu par tous les députés, les textes et les principes ne doivent pas nous rebuter.

Le droit public français garantit le principe de la gratuité de l'usage normal du domaine public routier. De nombreux ouvrages d'art, moins exceptionnels parfois qu'un pont sur le domaine maritime, se voient appliquer ce principe de la gratuité, que ces ouvrages se situent sur la voirie nationale ou sur la voirie départementale. La question posée aujourd'hui est de savoir à qui, de l'Etat ou d'un département, incombe la charge de garantir la gratuité de cette libre circulation.

Et, là, j'en arrive à un point que ne prend aucunement en compte le projet de loi trop soucieux d'éviter des textes disparates. Je souligne au passage qu'ils continuent à exister pour Tancarville, les tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus, l'ambiguïté d'un statut des autoroutes n'étant pas des moindres parmi les interprétations disparates.

Soucieux, donc, de réglementer bon nombre d'ouvrages d'art par un seul texte, le Gouvernement va créer des situations qui, elles, seront fort discordantes pour le législateur si celui-ci omet de faire la distinction entre l'ouvrage de nécessité, dont l'usage s'impose à tout citoyen lorsqu'il veut se déplacer sur le territoire national, et l'ouvrage que j'appellerai, sans doute abusivement, « l'ouvrage de confort », lorsqu'il peut y être aisément substitué, dans les limites du raisonnable, une autre voie de circulation.

La première catégorie d'ouvrages s'adresse, bien sûr, à ceux que le rapporteur appelle fort pudiquement les usagers captifs — excusez-moi, mais dans ce cas, je pense au bague de Vauban dans l'île de Ré et, au fond, vous avez peut-être trouvé-là, monsieur le rapporteur, le mot juste. Mais, pour délivrer ces captifs de la géographie, ont été construits fort heureusement les ouvrages reliant une île au continent ou les ouvrages sur estuaires profonds, qu'il s'agisse de ceux de la Loire, de la Seine, et peut-être un jour de la Gironde, par exemple.

Dans le cas de ces ouvrages, il est parfaitement clair qu'à l'Etat responsable et garant de la libre circulation des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire, illes comprises, incombe la charge de ce type de liaison. Ce principe est tellement fort qu'il se retrouvait d'ailleurs dans la loi du 18 avril 1955 relative aux autoroutes et signifiait que leur usage

est gratuit. C'est là la seule façon cohérente et logique de répondre à la question, que je posais tout à l'heure, de savoir à quelle personne morale de droit public incombe la charge de garantir la gratuité.

Mais je ne suis pas ici pour en appeler seulement à l'Etat, car je sais bien que la prise en charge des ouvrages d'art reliant deux voies départementales sur le continent peut être envisagée d'une façon tout à fait différente, dans la mesure où de tels ouvrages apportent une facilité supplémentaire de circulation aux usagers, et les départements n'ont d'ailleurs pas attendu pour réaliser ces ouvrages de confort. Ils savent parfaitement gérer ce type de voirie qui, très naturellement, leur appartient.

Voilà avec réalisme comment, nous socialistes, envisageons ce projet de loi qui devrait concrétiser l'unité, l'égalité et la liberté des Français, quel que soit le lieu où ils naissent et où ils habitent. C'est en ce sens qu'ont été présentés nos amendements dont le vote ou le rejet déterminera notre position face à ce texte.

Le Parlement, à travers sa majorité, peut toutefois commettre l'erreur de vouloir décentraliser, si je puis dire, l'irresponsabilité qui serait celle de l'Etat, pour s'en remettre aux collectivités locales. Il me serait facile alors de rappeler l'une des objections faites à l'un de nos amendements par M. le rapporteur. M. Rufenaicht écrit, en effet, que la disposition contenue dans notre amendement trouverait mieux sa place dans le projet de loi pour le développement des responsabilités des collectivités locales. Mais il m'apparaît plus sérieux, pour les finances départementales, qu'un département amené à se substituer ainsi à l'Etat puisse bien évaluer les conséquences des tarifs différentiels et de la légitime gratuité. Je fais référence à l'arrêt Denoyez et Chorques du 10 mai 1974, par lequel le Conseil d'Etat admet l'instauration d'un tarif préférentiel pour les habitants de l'île de Ré, usagers des bacs. Le tarif préférentiel doit aller, dans des cas particuliers, jusqu'à la gratuité, ce qui est tout à fait conforme au principe rappelé tout à l'heure de la gratuité de l'usage du domaine public routier. J'ai donc déposé, avec mes collègues socialistes, un amendement en ce sens.

Mais il y a trois moyens d'assurer la gratuité pour un département si ce projet doit être adopté en l'état.

Le premier moyen, la budgétisation de la mesure, avec une incidence immédiate sur la pression fiscale départementale paraît, à première vue, difficilement admissible, en particulier pour des députés qui sont aussi conseillers généraux.

Le deuxième moyen est la compensation par l'élargissement de l'échelle des tarifs, mais alors le haut de l'échelle pourrait être suffisamment dissuasif pour nuire à la vocation touristique des sites en cause.

La troisième voie, que rappelait tout à l'heure M. Branger, reste celle offerte par une convention semblable à celle qui a été passée entre l'Etat et les sociétés qui assurent le transport des personnes et des marchandises entre la Corse et le continent. Sur ce dernier point, monsieur le ministre, je vous demande si vous êtes prêt, au cas où le sort que réservera votre majorité à ce projet de loi serait conforme à vos vœux, à examiner les dispositifs de conventionnement nécessaires.

Ce projet de loi, monsieur le ministre, n'est finalement pas si modeste que vous pouviez le penser ou feindre de le penser le 16 mai devant le Sénat. Plus de deux millions de Français, pour ne parler que des seuls habitants des départements aujourd'hui directement concernés, peuvent y être attentifs : 4 p. 100 des habitants du pays sont l'enjeu de même pas 0,4 p. 100 du budget des transports et ils risquent d'en débattre longtemps si la réalité et les principes demeurent aussi discordants qu'ils le sont aujourd'hui dans le projet que vous nous soumettez. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Roger Gouhier. Mesdames, messieurs, par ce projet de loi, le Gouvernement prétend, une nouvelle fois, revenir sur le principe de la gratuité de l'usage du réseau routier.

Selon vous, monsieur le ministre, il s'agirait là d'une notion anachronique, périmée, et le caractère exceptionnel de certains ouvrages d'art justifierait le paiement d'une redevance d'usage. En vérité, ce qui devient exceptionnel dans ce pays soumis au profit, c'est que l'Etat assume sa mission de service public !

Et pourtant, le développement économique de notre pays exige l'amélioration des moyens de communication, que les progrès techniques ont rendue possible. Certes, la construction d'ouvrages complexes et de grandes dimensions nécessite un effort financier important, mais elle répond au besoin de l'ensemble de la collectivité nationale.

La construction des ouvrages d'art, en améliorant la communication entre les différentes régions de notre pays, ne profite pas exclusivement aux habitants des espaces difficilement accessibles, aux usagers qui empruntent ces ouvrages. C'est tout

notre espace national qui est valorisé ; c'est l'ensemble de notre économie qui profite de ces grandes infrastructures. Et n'oublions pas que certains ouvrages d'art ont été réalisés à partir de la prise en compte, en priorité, des intérêts des grandes sociétés industrielles. Il appartient donc à l'Etat et non aux usagers d'en supporter le coût.

Monsieur le ministre, vous avez affirmé devant le Sénat que la redevance se justifiait par le service rendu à l'usager. Il s'agit là d'un principe d'autant plus dangereux que les termes du texte sont assez vagues pour vous permettre de généraliser le péage où et quand bon vous semblera.

Si les deniers de l'Etat ne servent pas à améliorer les liaisons, à réduire les distances, à favoriser les échanges, à faciliter la libre circulation des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire national, c'est parce qu'ils sont utilisés ailleurs. C'est parce qu'ils contribuent, selon la dure loi du profit, à permettre à quelques privilégiés de faire fructifier leur capital au détriment de tous les autres, en l'occurrence au détriment des automobilistes, la catégorie de Français la plus exploitée au travers des différentes taxes, depuis la T. V. A., pour laquelle les automobiles sont considérées comme produits de luxe, jusqu'à la vignette, dont les fonds sont détournés, en passant aujourd'hui par les péages exceptionnels, qui deviendront demain la règle commune.

Le changement d'appellation ne parviendra pas à masquer la réalité : octroi, péage ou redevance, il s'agit bien de faire payer les mêmes. Lorsqu'il fut décidé de supprimer l'octroi, c'était pour mettre fin aux exorbitants privilèges féodaux qui faisaient obstacle au développement économique. En le rétablissant sous forme de « redevance d'usage », il ne s'agit que d'adapter le vocabulaire. C'est vous, décidément, qui vous tournez du côté du passé !

Votre projet s'inscrit dans le droit-fil de la politique de désengagement qui est votre règle en matière d'équipement routier. Après avoir bradé le réseau autoroutier national aux intérêts privés, après avoir transféré une partie du réseau routier national à la charge des départements, vous vous proposez aujourd'hui d'instituer le péage sur des parties de routes nationales ou départementales.

Vous craignez que, saisi par les populations victimes de ces anachroniques péages, le Conseil d'Etat ne soit conduit à nouveau à les déclarer illégaux. Vous avez raison, et c'est pourquoi vous vous êtes empressé de déposer ce projet de loi.

Savez-vous, monsieur le ministre, qu'il en coûte 7 000 francs par an aux travailleurs qui utilisent quotidiennement le pont de Saint-Nazaire ? Combien sont-ils, ceux qui empruntent cette voie de passage, quand on sait que la majorité des emplois se trouvent sur la rive Nord, alors que la population active est concentrée sur la rive Sud ?

Combien de temps croyez-vous que ceux qui sont déjà lésés par des situations géographiques ou des accidents naturels supporteront d'être pénalisés une deuxième fois ?

Oui, les luttes entreprises pour la suppression des péages, que ceux-ci reçoivent ou non un fondement légal, continueront de bénéficier du soutien des élus communistes, un soutien actif et qui ne leur a jamais fait défaut, car les élus communistes à l'Assemblée nationale, comme dans les assemblées régionales, départementales et locales, ont été les seuls à s'opposer dès l'origine aux péages.

J'ai écouté avec attention nos collègues du groupe socialiste. J'ai enregistré leur opposition au péage du pont de Saint-Nazaire — Saint-Brévin. Qu'ils me permettent de leur faire observer que les élus socialistes ont contribué à l'instauration de ce péage.

Notre position à nous, communistes, n'a rien de circonstancielle. Nous ne nous opposons pas au péage sur tel ou tel ouvrage, après l'avoir favorisé, parce que des intérêts strictement électoralistes sont en jeu. C'est pour nous une question de principe : faire payer ceux qui profitent réellement d'investissements aussi considérables, je veux parler des grandes entreprises redevables de la taxe sur les salaires pour les transports et les infrastructures routières. Nous ne pouvons concevoir que l'Etat, en se désengageant des charges de service public qui sont les siennes, favorise, une fois encore, les intérêts privés.

Au moment où certains rêvent d'engager notre pays sur la voie d'une Europe des firmes multinationales, nous pensons que la solidarité nationale est une notion qui n'a rien perdu de son principe actif. Elle doit jouer en faveur des régions les plus pénalisées en matière de voies de communication.

N'acceptant aucun aménagement qui viserait à transférer sur telle ou telle catégorie d'usagers ou de contribuables locaux les charges d'amélioration des grandes infrastructures routières, nous refusons de nous engager dans le détail du texte qui nous est soumis. C'est l'ensemble de ses dispositions que nous rejetons. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Michel Crépeau. Monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes confrontés ce soir à un problème fort complexe, qui va probablement beaucoup plus loin qu'il n'apparaît.

D'une manière générale, je pense qu'il est toujours mauvais de trancher des questions de principe à l'occasion de textes de circonstance.

Les questions de principe, en l'occurrence, sont celles de la domanialité publique, du service public, de la centralisation et de la décentralisation. Bref, c'est tout un système d'organisation de l'Etat, de rapports entre l'Etat et les collectivités locales qui est en jeu.

Le grand principe de notre droit public, sur lequel a été fondée, en partie, la République dans ce pays, est celui de la domanialité publique et du service public.

La France de l'Ancien Régime, qui était restée profondément marquée par la féodalité, était un tissu de péages, séquelles de droits féodaux ou communaux. La Révolution fit table rase de tout cela et posa les principes de la domanialité publique, du service public et de la liberté de circulation des hommes et des marchandises.

Ces principes, il faut l'avouer, furent très difficiles à faire admettre. Le XIX^e siècle a été le témoin de grandes batailles parlementaires sur le maintien des séquelles de l'Ancien Régime. Peu à peu, cependant, la légalité républicaine a fini par s'imposer et, après la dernière guerre, on supprima les octrois, derniers vestiges de l'ancien droit.

La liberté de circulation était assurée partout, la gratuité l'était aussi, pour tout le monde, et le financement de ce service public était très général, qui était lui-même alimenté par les taxes sur les carburants auxquelles s'ajoute, pour les poids lourds, la taxe à l'essieu.

Or, depuis une vingtaine d'années, nous assistons à une régression dramatique de ce système républicain qu'il a fallu plus d'un siècle et demi pour mettre en place. Bizarrement, cela a commencé par les problèmes de stationnement et l'installation de parcimètres dans les villes. Je m'honore que La Rochelle, qui se veut une commune libre et républicaine, n'ait pas de parcimètre. Tant que j'en serai maire, je m'y opposerai, au nom du respect de la notion de domanialité publique et de gratuité pour l'usager. Cette gratuité, les impôts sont faits pour l'assurer, et les impôts sont un des éléments de la démocratie. Les Français n'en sont peut-être pas conscients mais c'est une chose qu'il convient de leur rappeler, même de la tribune du Parlement.

Ensuite, un coup dur a été porté à ces principes avec l'affaire des autoroutes à péages. Un jour, les Français se sont avisés que les Allemands et les Italiens avaient construits des autoroutes et que la France avait pris un retard considérable. On s'est dit que, puisque l'Etat ne pouvait pas réaliser ces autoroutes, il fallait s'adresser aux « féodaux », c'est-à-dire aux banquiers, aux sociétés privées, à qui l'on a concédé les grands itinéraires nationaux, voire les itinéraires de jonction européens.

Ce fut là une atteinte extrêmement grave à nos principes.

M. Jean Foyer. C'est l'œuvre de la IV^e République, monsieur Crépeau !

M. Michel Crépeau. Mais la V^e République l'a hardiment continué !

Cela a peut-être commencé sous la IV^e République ; je ne l'approuve pas. Quoi qu'il en soit, c'est sous la V^e République que les autoroutes à péages ont été systématisées. Bien mieux, elles l'ont été avec l'aide de l'Etat — donc du contribuable — ce qui fait que, fréquemment, les utilisateurs paient deux fois, comme contribuables pour les avances qu'on leur rembourse en monnaie de singe et, ensuite, comme utilisateurs. Voilà quelle est la vérité !

Le problème des ponts est encore plus compliqué. Il y a ceux qui coûtent cher et ceux qui ne coûtent pas cher ; ces derniers, qu'il s'agisse de la voirie nationale ou départementale, voire d'une voirie communale, ont continué à être financés sur les deniers des contribuables. Pour les ouvrages qui coûtent cher, diverses solutions, totalement différentes selon les cas, ont été adoptées. C'est pourquoi je pense qu'il est très difficile de régler ces situations différentes par un texte législatif unique.

Il y a d'abord les collectivités qui, comme le département de la Loire-Atlantique, ont purement et simplement concédé l'ouvrage à une société d'économie mixte où les capitaux privés sont, bien sûr, majoritaires. Il existe, certes, un traité de concession qui a pour objet d'encadrer l'opération et, probablement, d'assurer un certain contrôle sur le montant des péages. Il reste néanmoins que nous sommes là devant un cas typique, qui me paraît regrettable et condamnable, du choix qui a été fait de concéder le domaine public, de concéder un

ouvrage d'art important et un service public d'intérêt national, puisque le pont en question relie la Bretagne à la Vendée, à une société privée.

Tout à fait différente est la situation de la Charente-Maritime. Là, devant la carence de l'Etat, le conseil général, conscient de sa mission de service public et avec la bénédiction de l'Etat et des usagers, a pris la décision de construire un pont à péage pour desservir l'île d'Oléron. Cette opération reposait sur deux bases : le péage, d'une part, mais aussi la solidarité départementale, d'autre part, car il avait été convenu que lorsque le pont de l'île d'Oléron serait amorti, la solidarité départementale s'exercerait de la même manière pour la construction du pont de l'île de Ré.

Vous savez ce qu'il en est advenu. Les usagers de l'île d'Oléron ont quelque peu oublié leurs promesses. Le Conseil d'Etat s'est rappelé la loi de 1880. Le Gouvernement — et notamment le ministère de l'intérieur — qui avait donné toutes les bénédictions possibles au conseil général pour la construction du pont de l'île d'Oléron à condition que cela ne lui coûte pas cher et que l'on perçoive des péages, nous laisse aujourd'hui avec l'enfant sur les bras ! Quant aux habitants de l'île de Ré, ils se posent des questions. Or j'en suis le député.

En dehors même de la question de principe sur l'opportunité de construire ou non un pont pour des raisons d'urbanisme, d'écologie ou de qualité de la vie, les Rétais savent très bien que si le département construit ce pont, il faudra le payer. Or, si l'amendement de M. Foyer est adopté, il ne sera plus question d'utiliser les « bénéfices » du pont d'Oléron pour alléger les péages de l'île de Ré, qui seront nécessairement beaucoup plus élevés parce que ce pont coûtera beaucoup plus cher. Le montant des péages sera absolument intolérable. C'est une première donnée.

Il est une deuxième donnée : une certaine solidarité doit jouer. A quel niveau doit-elle s'exercer ?

Les habitants de l'île de Ré, qui sont des insulaires, ne peuvent pas ne pas constater qu'ils ne sont pas les seuls insulaires en France, qu'il en existe aussi en Corse. Or, figure dans le budget de l'Etat, au chapitre des travaux publics — c'est-à-dire dans votre budget, monsieur Le Theule — une somme de quelque 300 millions de francs pour assurer la continuité territoriale de la Corse, autrement dit pour alléger le prix des transports payé par les Corses ou par les gens qui se rendent en Corse de manière que cela ne coûte pas plus cher d'aller en bateau en Corse que de circuler en chemin de fer sur le territoire métropolitain.

Ce qui m'intéresse, sur le plan des principes, c'est que l'Etat dépense plusieurs millions de francs pour assurer la continuité territoriale de la Corse. Et, au nom de l'égalité des citoyens devant les charges mais aussi devant les droits, je dis : pourquoi ne donne-t-on pas la même chose pour les îles du Ponant ?

La solidarité, qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie solidarité nationale, solidarité régionale, solidarité départementale.

Je vous poserai donc aujourd'hui plusieurs questions, monsieur le ministre.

La première, qui vous a déjà été posée devant le Sénat par mon collègue et ami le sénateur Moinet, me paraît tout à fait fondamentale. Comme vous n'y avez pas répondu, je vous la pose à mon tour à la tribune de l'Assemblée. Oui ou non, un département est-il obligé de construire des ouvrages ou d'organiser un service public pour relier des îles au continent ? Avant guerre, la situation était différente : il n'y avait pas de régie départementale, c'était une société privée qui assurait le service des transports. On peut très bien imaginer que l'Etat lui-même s'en charge. Au nom de quoi oblige-t-on ou non un département à prendre en charge ce service public ?

Ce service relève-t-il de la responsabilité principale du département ? Vous assurez que non. Ne relève-t-il pas alors de la responsabilité de l'Etat ? Il faut tout de même que quelqu'un soit responsable dans cette affaire si l'on ne veut pas que les citoyens soient isolés.

Deuxième question : si vous avez recours à la notion de solidarité, êtes-vous prêt à faire jouer une solidarité globale, au niveau de l'Etat, et à en accepter le principe — mais cela est le choix des collectivités locales ou des établissements publics locaux, de la région, du département ? Ce ne serait que justice. Vous le faites pour la Corse, et c'est très bien. Je ne demande pas qu'on mette fin à cet effort de solidarité en faveur de la Corse, mais je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire pour les îles du Ponant ce que l'on fait pour la Corse. Je ne parle pas simplement de l'île de Ré. Il ne doit pas y avoir de discrimination entre les habitants des îles de l'Atlantique et ceux des îles de la Méditerranée. C'est une chose profondément injuste qui ne devrait pas exister et que M. le ministre de l'intérieur, président de l'association des îles du Ponant, ne devrait pas accepter.

Cette deuxième question me paraît tout à fait essentielle. J'ai l'impression qu'avec ce projet de loi l'Etat se défausse un peu du problème. L'arrêt du Conseil d'Etat a créé une situation juridique. Vous le savez bien, monsieur le ministre, et vous l'avez dit devant le Sénat, le Gouvernement est tout prêt à retirer son projet de loi.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. J'y suis encore prêt !

M. Michel Crépeau. Mais nous ne pouvons l'accepter. C'est un peu facile. Je ne reprendrai pas le terme de chantage, qui a été prononcé devant le Sénat, car ce n'est pas dans votre manière, monsieur le ministre. Mais il s'agit bien un peu de ça. L'arrêt du Conseil d'Etat a créé une situation juridique. Vous cherchez alors à faire voter une loi autorisant la perception de péages et vous dites aux départements et aux communes : « Débrouillez-vous ! »

Mais se débrouiller avec qui ? Avec les contribuables ou avec les usagers, le problème reste entier. Les contribuables peuvent être ceux des communes, des départements de la région ou de l'Etat, ce sont en général les mêmes ; c'est un problème de répartition. Mais il faudrait quand même apporter votre écot dans l'escarcelle, cela me paraît tout à fait indispensable au nom de la solidarité nationale. Quant aux usagers, ils sont également de nature différente. Il y a ceux qui sont enfermés sur leur île et qui ont le droit de pouvoir en sortir. Il y a ceux du continent qui ont besoin d'aller travailler dans les îles ; c'est le cas pour les ostréiculteurs de Marennes-Bourcefranc, à propos desquels M. de Lipkowski a déposé un amendement ; mais je pourrais parler aussi des Rochelais qui vont travailler dans l'île de Ré. Et puis il y a les touristes qui viennent une fois par an dans les îles et pour lesquels la situation n'est pas du tout comparable.

Il faudrait trouver un équilibre dans tout cela. Or votre texte ne me paraît pas y parvenir, du moins de la manière dont vous le présentez. Vous nous dites : « Vous pouvez toucher des péages ; maintenant débrouillez-vous ! L'Etat, comme Ponce Pilate, s'en lave les mains. »

Pour ma part, je ne peux pas vous laisser vous laver les mains de cette affaire. C'est pourquoi, si vous ne me donnez pas les assurances voulues, je ne m'abstiendrai pas : je voterai contre votre texte. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Jean de Lipkowski. Mesdames, messieurs, je tiens à dire combien j'ai apprécié l'excellente intervention de M. Foyer, président de la commission des lois. Avec le talent qui le caractérise, il a parfaitement posé le problème.

M. Foyer a d'abord considéré le juste titre comme étonnant, ainsi que l'a fait à l'instant M. Crépeau, que les hauts fonctionnaires ou les autorités de tutelle — en l'occurrence le ministre de l'intérieur — aient pu autoriser, en 1967, ce péage en violation évidente du droit administratif, si bien que l'arrêt du Conseil d'Etat devenait inévitable. Comme lui, j'estime qu'il faut y regarder à deux fois avant d'abroger purement et simplement la loi de 1880.

Plusieurs orateurs qui m'ont précédé à cette tribune l'ont dit, il nous est demandé d'approuver, à travers un seul vote, un texte qui est destiné à s'appliquer à des situations très différentes et qui met en cause un principe : la liberté de circulation des personnes et des marchandises. L'Etat doit garantir la libre circulation des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire national, y compris sur les îles. Il y a là une exigence constitutionnelle fondamentale et, comme l'a dit excellemment M. le président Foyer, il serait tout de même étonnant que cette exigence constitutionnelle soit ignorée du Gouvernement et que les Oléronnais, qui ont déposé à bon droit ce recours, aient remporté une victoire juridique incontestable et incontestée, se retrouvant avec une victoire à la Pyrrhus, le Gouvernement reprenant ce que l'équité avait donné.

La loi de 1880, en réalité, reprenait, comme l'a fort bien fait observer M. Beaupetit, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, devant le Sénat, les lois du 20 mars 1790 et du 25 août 1792 qui supprimaient les ponts à péage avec les droits féodaux. M. Jean Foyer a indiqué comment le Sénat, après avoir très bien posé ce problème, a fait dévier le débat, au point de contredire le rapporteur et de faire de la redevance une ressource générale et permanente du département.

Nous ne pouvons pas, pour plusieurs cas particuliers, revenir, en quelque sorte, à une situation féodale en entravant cette libre circulation. C'est pourquoi M. Foyer a eu parfaitement raison de réaffirmer le principe de la libre circulation. Il ne s'agit pas de contourner ce principe au nom du service rendu, il s'agit au contraire de l'affirmer.

Il faut bien voir que ce débat est rendu confus par le fait que nous nous occupons de situations dissemblables. Je pense comme M. Beix — une fois n'est pas coutume — que trop de réalités variables sont contenues dans un seul texte législatif. Vous ne pouvez pas être insensible à ce problème, monsieur le ministre. En tout cas, nous ne saurions transiger sur le principe de la libre circulation sur le territoire national. Il faut bien voir quand cette liberté est en cause et bien cerner le problème.

Je me pencherai plus spécialement sur le cas des utilisateurs d'un équipement qui doivent en user obligatoirement parce qu'il n'existe pas pour eux d'autres moyens de communication. Il en est ainsi des ponts reliant une île au continent. C'est pourquoi je me propose surtout, dans un amendement dont je parlerai dans un instant, d'évoquer le cas des habitants des îles ou de ceux qui y travaillent et qui doivent emprunter un point de passage obligé. Ils sont dans la situation d'usagers obligés, d'usagers « captifs » contraints d'emprunter un pont ou un bac à péage.

Un ouvrage d'art comme celui d'Oléron doit donc échapper à toute notion commerciale et l'aspect de service public doit l'emporter. D'ailleurs, l'arrêt du Conseil d'Etat du 10 juin 1974 admet implicitement ce principe, puisqu'il prévoit non seulement l'éventualité d'un tarif préférentiel pour les bacs de l'île de Ré mais également la gratuité, conformément au principe de la gratuité pour l'utilisation du domaine public routier.

En fait, certaines catégories de Français ne sauraient être pénalisées en raison du lieu de leur habitation ou de leur travail. Or tel serait le cas si nous admettions pour les insulaires ou pour ceux qui ont à travailler dans les îles, notamment les ostréiculteurs du continent, un péage qui transformerait l'insularité en pénalité. Le principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques ne peut qu'être violé par une situation au terme de laquelle le péage deviendrait une sorte d'impôt appelé à se perpétuer indéfiniment pour ceux qui habitent l'île ou qui sont obligés d'y travailler. Ces usagers ne disposant pas d'autres moyens de communication, la plus élémentaire équité commande de les faire bénéficier de la gratuité du passage.

Je connais l'argument qui a été développé à cette tribune à l'instant et qui consiste à dire que l'arrêt du Conseil d'Etat du 16 février 1979 porte atteinte à la solidarité départementale. Il est certain que, le conseil général de la Charente-Maritime par exemple ayant décidé de confier la perception du péage à une régie départementale, cette procédure revient à affecter l'excédent des recettes du pont à l'équilibre du budget de la régie. En clair, cela signifie que l'excédent que dégage le pont d'Oléron, soit environ 8 millions de francs, est affecté, au nom de ladite solidarité, à d'autres dessertes telles que celles des îles d'Aix et de Ré.

Au regard du principe de la gratuité de circulation pour les insulaires ou pour ceux qui sont conduits à travailler dans les îles, l'affectation d'un excédent pour combler le déficit d'une régie départementale, même s'il s'agit de financer des services de même nature, est très contestable, pour ne pas dire très choquante.

Deux situations sont d'ailleurs possibles. Tout à l'heure, M. Crépeau évoquait les subventions allouées à la Corse par exemple. Pour ma part, j'évoquerai celles qui sont octroyées aux îles du Ponant et dont Oléron ne bénéficie plus du fait que le pont existe. Par conséquent, d'ores et déjà, du simple fait que cet ouvrage d'art existe, les habitants de l'île d'Oléron ne sont plus traités comme ceux de l'île de Ré et ne bénéficient plus des subventions des îles du Ponant. La solidarité est ainsi rompue.

Si, d'après le rapport de M. Rufenacht, la grande majorité des usagers acceptent d'acquitter le prix de la réalisation anticipée d'ouvrages appelés à rendre un service appréciable, cela n'est assurément plus le cas pour les Oléronnais, qui ont certes admis de payer pendant des années de très lourds péages mais qui savent que leur pont est à présent amorti et qui se demandent jusqu'à quand ils vont être obligés parce qu'ils sont insulaires de payer pour leurs déplacements cet impôt exceptionnel aussi injuste que constitue le péage.

Je sais bien que le projet de loi déclarait exceptionnelle cette redevance pour des ouvrages exceptionnels ; mais le texte devrait être, à mon sens, beaucoup plus précis et beaucoup moins confus que celui qui a été adopté au Sénat et qui permet de tout envisager, en attendant indéfiniment — on met en cause l'équilibre de la régie départementale, par conséquent on perpétue indéfiniment le péage.

Le texte aurait dû être beaucoup plus précis dans le sens de la liberté, c'est-à-dire de la gratuité, c'est-à-dire de la libre circulation pour certaines catégories d'usagers.

Vous me direz, monsieur le ministre, que votre texte permet aux conseillers généraux de moduler le péage en créant des droits préférentiels pour les insulaires ou ceux qui ont à travailler dans l'île ; mais quelque chose me choque.

Des conseils généraux le feront, d'autres ne le feront pas. L'un d'eux l'a déjà fait — je parle sous le contrôle de notre éminent rapporteur, M. Rufenacht — pour le pont de la Brotonne, qui paraît-il, n'est l'objet d'aucun droit de péage pour les habitants du pays. Etant donné les attitudes différentes que prendront les divers conseils généraux, il n'y aura plus d'égalité des citoyens devant les charges publiques.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement tendant à prévoir impérativement la gratuité pour les insulaires et pour ceux qui sont obligés d'aller travailler dans l'île.

J'ajoute que, par souci de ne pas malmenager les finances départementales, comme le dit M. le président Foyer, nous accepterons une mesure consistant à procéder à une validation rétroactive, en restaurant la gratuité à partir du moment où l'ouvrage est amorti. C'est peu plaisant, mais, enfin, il faut bien ne pas mettre les finances départementales dans une situation insupportable.

J'invoque la notion de validation rétroactive à partir du moment où l'ouvrage est amorti ; mais, dès lors, monsieur le ministre, le principe qu'évoquait Jean Foyer à cette tribune doit absolument et impérativement être appliqué. Vous avez déclaré devant le Sénat que les péages ayant un caractère fiscal ne devront pas être perpétués. Je sais bien qu'il ne s'agit pas des ponts, mais j'applique le raisonnement au cas de l'île d'Oléron en disant que la liberté de circulation doit être la règle, au moins pour les insulaires et pour ceux qui viennent travailler dans l'île. Il ne faut pas pénaliser, même au nom de la solidarité départementale, ceux qui connaissent le handicap de l'insularité. Si vous n'acceptez pas l'amendement qui me paraît correspondre à la plus stricte équité et au respect d'un principe essentiel rappelé par M. Foyer, je me verrai au regret de ne pas voter votre texte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

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

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

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 9 —

DEMISSION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION DE CONTROLE

M. le président. J'ai reçu de M. Rossinot une lettre m'informant de sa démission de la commission de contrôle sur la gestion de la sécurité sociale.

Si, à l'expiration du délai de dépôt des candidatures fixé à demain dix-huit heures, il n'y a qu'un candidat, son nom sera affiché et publié au Journal officiel.

La nomination prendra effet dès cette publication.

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1075, relatif à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales (rapport n° 1107 de M. Antoine Rufenacht, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Discussion du projet de loi, n° 989, modifiant certaines dispositions du code des pensions de retraite des marins (rapport n° 1103 de M. Jean Brocard, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante.)

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

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

1^{re} Séance du Mercredi 6 Juin 1979.

SCRUTIN (N° 189)

Sur la question préalable opposée par M. Odru à la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord de coopération entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 28 juillet 1967 modifiée.

Nombre des votants..... 475
 Nombre des suffrages exprimés..... 361
 Majorité absolue..... 181

Pour l'adoption..... 81
 Contre..... 280

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Mme Fraysse-Cazalis.	Marchais.
Andrieux (Pas-de-Calais).	Frelaut.	Marin.
Ansart.	Garcin.	Maton.
Ballanger.	Gauthier.	Millet (Gilbert).
Balmigère.	Girardot.	Montdargent.
Mme Barbera.	Mme Gœuriot.	Mme Moreau (Gisèle).
Bardol.	Goldberg.	Nîles.
Barthe.	Gosnal.	Odru.
Bocquet.	Gouhier.	Porcu.
Borodu.	Mme Gœtman.	Porcell.
Boulay.	Gremetz.	Mme Porte.
Bourgois.	Hago.	Mme Prival.
Brunhes.	Hermier.	Railte.
Bustin.	Mme Horvath.	Renard.
Canacos.	Houël.	Rieubon.
Chamlade.	Jans.	Rigout.
Mme Chavatte.	Jourdan.	Roger.
Mme Chonavel.	Juquin.	Ruffe.
Combrisson.	Kalinsky.	Soury.
Mme Coostans.	Lajoinie.	Tassy.
Couillet.	Laurent (Paul).	Tourné.
Depletri.	Lazzarino.	Vial-Massal.
Deschamps (Bernard).	Mme Leblanc.	Villa.
Ducloné.	Léger.	Visse.
Duroméa.	Legrand.	Vizet (Robert).
Fiterman.	Le Meur.	Wargnies.
Mme Fost.	Leroy.	Zarka.
	Maisonnat.	

Ont voté contre :

MM.	Bartani.	Benoît (René).
Abellin (Jean-Pierre).	Baridon.	Benouville (de).
About.	Barnéras.	Berest.
Aiduy.	Barnier (Michel).	Berger.
Alphandery.	Bas (Pierre).	Bernard.
Ansquer.	Bassot (Hubert).	Beucier.
Arreckx.	Baudouin.	Bigéard.
Aubert (Emmanuel).	Baumel.	Birraux.
Aubert (François d').	Bayard.	Bisson (Robert).
Audinot.	Beaumoot.	Bjwer.
Aurillac.	Bechter.	Bizet (Emile).
Bamana.	Bégault.	Blanc (Jacques).
Barbier (Gilbert).		

Boinvilliers.	Dousset.	Klein.
Bolo.	Drouet.	Koehl.
Bonhomme.	Druon.	Krieg.
Bord.	Dubreuil.	Labbé.
Bourson.	Dugoujon.	La Combe.
Bousch.	Durafour (Michel).	Lagourgue.
Bouvard.	Durr.	Lancien.
Boyon.	Ehrmann.	Lataillade.
Bozzi.	Eymard-Duvernay.	Lauriol.
Branche (de).	Fabre (Robert-Félix).	Le Cabédec.
Branger.	Falala.	Le Douarec.
Braun (Gérard).	Faure (Edgar).	Léotard.
Brial (Benjamin).	Feit.	Lepeltier.
Briane (Jean).	Féron.	Lepereq.
Brocard (Jean).	Ferretti.	Le Tac.
Brochard (Albert).	Fèvre (Charles).	Ligot.
Cabanel.	Flosse.	Liogier.
Caillaud.	Fontaine.	Lipkowski (de).
Caille.	Fonteneau.	Longuet.
Caro.	Forens.	Madelin.
Castagnou.	Fossé (Roger).	Maigret (de).
Cattin-Bazin.	Fourneyron.	Malaud.
Cavallé	Foyer.	Mancel.
(Jean-Charles).	Frédéric-Dupont.	Marcus.
Cazalet.	Fuchs.	Marette.
César (Gérard).	Gautier (Gilbert).	Marie.
Chantelat.	Gascher.	Martin.
Chapel.	Gaslines (de).	Masson (Jean-Louis).
Charles.	Gaudin.	Masson (Marc).
Charretier.	Geng (Francis).	Massoubre.
Chasseguet.	Gérard (Alain).	Mathieu.
Chauvet.	Giacomi.	Mauger.
Chazalon.	Gloux.	Maujotian du Gasset.
Chinaud.	Girard.	Maximin.
Chirac.	Gissinger.	Mayoud.
Clément.	Goasduff.	Médecin.
Cointat.	Godefroy (Pierre).	Mesmin.
Colombier.	Godfrain (Jacques).	Messmer.
Comiti.	Gorse.	Micaux.
Cornet.	Goulet (Daniel).	Millon.
Cornette.	Granet.	Miossec.
Correze.	Grussenmeyer.	Mme Missoffe.
Couderec.	Guéna.	Monfrais.
Couepel.	Guermeur.	Montagne.
Coulais (Claude).	Guichard.	Mme Moreau (Louise).
Cousté.	Gulliod.	Morellon.
Couve de Murville.	Haby (Charles).	Mouille.
Crenn.	Haby (René).	Moustache.
Cressard.	Hamel.	Muller.
Daillet.	Hamelin (Jean).	Narquin.
Dassault.	Hamelin (Xavier).	Neuwirth.
Debré.	Mme Harcourt	Noir.
Dehaine.	(Florence d').	Nungesser.
Delalande.	Harcourt	Paecht (Arthur).
Delaneau.	(François d').	Pailier.
Delatre.	Hardy.	Papet.
Deffosse.	Mme Hauteclocque	Pasquini.
Delhalle.	(de).	Pasty.
Delong.	Héraud.	Péricard.
Delprat.	Hunault.	Pernin.
Deniau (Xavier).	Icart.	Péronnet.
Deprez.	Inchauspé.	Perrut.
Desanlis.	Jacob.	Petit (André).
Devaquet.	Julia (Didier).	Petit (Camille).
Dhinnin.	Juventin.	Pianta.
Donnadieu.	Kasperet.	Pierre-Bloch.
Douffiaques.	Kergueris.	Plocou.

Pinte.	Rossinot.	Taugourdeau.	Laureat (André).	Mermez.	Quilès.
Plot.	Roux.	Thomas.	Laurisergues.	Mexandeau.	Raymond.
Pons.	Royer.	Tiberi.	Lavédrine.	Michel (Claude).	Richard (Alain).
Poujade.	Rufenacht.	Tissandier.	Lavielle.	Michel (Henri).	Rocard (Michel).
Préaumont (de).	Sallé (Louis).	Tomasini.	Le Drian.	Mitterrand.	Saint-Paul.
Pringaille.	Sauvaigo.	Torre (Henri).	Lemoine.	Notebart.	Saint-Marie.
Proriol.	Schneiter.	Tourrain.	Le Pensec.	Nucci.	Santroi.
Raynal.	Schvartz.	Valléix.	Madrelle (Bernard).	Pesce.	Savary.
Revet.	Séguin.	Verpillère (de la).	Madrelle (Philippe).	Phillbert.	Sénés.
Ribes.	Selillinger.	Vivien (Robert).	Malvy.	Pidjot.	Taddet.
Richard (Lucien).	Sergheraert.	André).	Manet.	Pignolon.	Tondon.
Richomme.	Serres.	Vollquin (Hubert).	Marchand.	Pistre.	Vacant.
Rivière.	Sourdille.	Voisin.	Masquère.	Poperon.	Vidal.
Rocca Serra (de).	Sprauer.	Wagne.	Massot (François).	Pourchon.	Vivien (Alain).
Rolland.	Siasl.	Weisenhorn.	Manroy.	Prouvost.	Wilquin (Claude).
Rossi.	Sudreau.	Zeller.	Mellick.		

Se sont abstenus volontairement :

MM.		
Abadie.	Chénard.	Filloud.
Andrieu (Haute-Garonne).	Chevènement.	Florian.
Aumont.	Cot (Jean-Pierre).	Forgues.
Auroux.	Crépeau.	Forni.
Autain.	Darinot.	Franceschi.
Mme Avice.	Darras.	Gaillard.
Bapt (Gérard).	Defferre.	Garroute.
Baylet.	Defontaine.	Guidoni.
Bayou.	Delehedde.	Haesebroeck.
Bêche.	Deleils.	Hautecœur.
Beix (Roland).	Denvers.	Hennu.
Benoist (Daniel).	Derosier.	Houteer.
Besson.	Deschamps (Henri).	Huguet.
Billardon.	Dubéout.	Huyghues
Billoux.	Dupilet.	des Etages.
Bonnet (Alain).	Duraffour (Paul).	Mme Jacq.
Boucheron.	Duroure.	Jagoret.
Brugnon.	Emmanueli.	Joxe.
Cambolive.	Evin.	Julien.
Cellard.	Fabius.	Labarrère.
Césaire.	Faugaret.	Laborde.
Chandernagor.	Faure (Gilbert).	Lagorce (Pierre).
	Faure (Maurice).	Laurain.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Dutard, Fabre (Robert), Fenech, Jarosz (Jean), Jouve, Leizour, Maillet, Plantegenest, Sablé et Tranchant.

Excusés ou absents par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

Mme Dienesch, MM. Jarroi (André), Lafleur et Thibault.

N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Gau, qui présidait la séance.

Mises au point au sujet du présent scrutin.

MM. Dutard, Jean Jarosz, Jouve, Leizour et Maillet, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».