

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

Ce numéro comporte deux séances. La quatre-vingt-quatrième séance est encartée entre les pages 6680 et 6681

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(83^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du vendredi 21 novembre 1986

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE MESTRE

1. Questions orales sans débat (p. 6675).

RECONSTRUCTION DU PONT DE MALLING (Question de M. Demange) (p. 6675)

MM. Jean-Marie Demange, Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

ÉLECTRICITÉ DE FRANCE (Question de M. Bordu) (p. 6676)

MM. Gérard Bordu, Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

FISCALITÉ DES VÉHICULES DE SOCIÉTÉS (Question de M. Porteu de la Morandière) (p. 6677)

MM. François Porteu de la Morandière, Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

TRAVAIL PORTUAIRE (Question de M. Menga) (p. 6678)

MM. Joseph Menga, Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

SUBVENTION D'ÉQUILIBRE A LA COMMUNE DE MONTIGNY-LES-CORMEILLES (Question de Mme Lecuir) (p. 6679)

MM. Gérard Collomb, Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales ; Mme Marie-France Lecuir.

UTILISATION DU SATELLITE T.D.F. 1 (Question de M. Fourré) (p. 6680)

MM. Jean-Pierre Fourré, Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

TRAVERSÉE DE LYON PAR DES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (Question de M. Collomb) (p. 6681)

MM. Gérard Collomb, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

Retrait de la question de M. Ligot (p. 6682)

RÉÉCHELONNEMENT DES PRÊTS EN ACCESSION A LA PROPRIÉTÉ (Question de M. Bourg-Broc) (p. 6682)

MM. Bruno Bourg-Broc, Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

2. Ordre du jour (p. 6684).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE,
vice-président

La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

RECONSTRUCTION DU PONT DE MALLING

M. le président. M. Jean-Marie Demange a présenté une question, n° 120, ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Demange rappelle à M. le ministre de l'intérieur que jusqu'en 1940 la commune de Malling, située non loin de Thionville en Moselle, disposait d'un pont assurant le franchissement de la Moselle. Ce pont constituait le seul point de passage sur cette rivière entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et reliait les deux axes de communications importants que sont le C.D.1 sur la rive gauche de la Moselle et la nationale 153 sur la rive droite. Cet ouvrage fut détruit par faits de guerre en 1940. Il présentait les caractéristiques suivantes : une longueur totale de 132 mètres et une largeur de chaussée de 4,5 mètres ; il était construit en maçonnerie de pierre et comportait trois travées. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, sa reconstruction n'avait pas été programmée car il avait été prévu d'édifier un nouveau pont à un emplacement différent du site initial. Mais ces perspectives n'ayant pu se concrétiser, le conseil général de la Moselle a décidé, lors de sa séance du 5 octobre 1982, et ce conformément au souhait de la commune de Malling, de retenir le principe de la reconstruction du pont à son emplacement initial et de porter la largeur de la chaussée à 6 mètres, en acceptant d'assurer le financement du surcoût correspondant. La direction départementale de l'équipement a poursuivi les études techniques en tenant compte des nouvelles contraintes de navigation et des problèmes hydrauliques. Ces études ont porté sur deux variantes de conception : soit un édifice en béton précontraint construit en encorbellement, soit une solution mixte composée d'un tablier en béton et de poutres métalliques. L'ensemble de ce projet a, par ailleurs, fait l'objet d'études d'insertion architecturale dans le site. Le financement devait être établi dans le respect des dispositions préconisées par la circulaire du 30 janvier 1956 pour la reconstruction, avec nouvelles caractéristiques, des ouvrages détruits par faits de guerre sur des voies autres que nationales. Le financement s'établirait comme suit : le ministère de l'intérieur prendrait en charge la reconstruction de l'ouvrage détruit avec chaussée de 4,5 mètres pour un montant total de 14,20 millions de francs représentant 76,7 p. 100 du coût global ; le ministère des transports prendrait en charge le surcoût dû aux contraintes de navigation, pour une chaussée de 4,5 mètres, soit une somme de 2,78 millions de francs représentant 15 p. 100 du coût total ; enfin, le département de la Moselle prendrait à sa charge le surcoût égal à la différence entre une chaussée de 6 mètres et celle initiale de 4,5 mètres d'un coût de 1,53 million de francs, soit 8,3 p. 100 du coût global. Le coût total de l'édifice serait donc, en valeur de juin 1984, de 18,51 millions de francs. A la suite d'une proposition des voies

navigables, le département de la Moselle s'est prononcé favorablement pour cette clé de répartition. Le président du conseil général a fait savoir au ministre de l'intérieur que compte tenu de la modicité de la ligne budgétaire de celui-ci pour ce genre de travaux, le département accepterait pour 1987 une participation de l'Etat à hauteur de 5 millions de francs, les 10 millions de francs restant à la charge du ministère de l'intérieur étant attribués à raison de 2 millions de francs sur cinq ans sans qu'il y ait d'intérêt à verser au département pour ce préfinancement. Il est urgent de mettre un point final à ce dossier quarante-six ans après la destruction de ce pont. C'est pourquoi il lui demande que cette opération soit programmée dans les meilleurs délais possibles. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange, pour exposer sa question.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le ministre chargé des collectivités locales, jusqu'en 1940, la commune de Malling, située non loin de Thionville en Moselle, disposait d'un pont assurant le franchissement de la Moselle. Ce pont constituait le seul point de passage sur cette rivière entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et reliait les deux axes de communications importants que sont le C.D. 1 sur la rive gauche de la Moselle et la nationale 153 sur la rive droite.

Cet ouvrage fut détruit par faits de guerre en 1940. Il présentait les caractéristiques suivantes : une longueur totale de 132 mètres et une largeur de chaussée de 4,5 mètres ; il était construit en maçonnerie de pierre et comportait trois travées.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, sa reconstruction n'avait pas été programmée car il avait été prévu d'édifier un nouveau pont à un emplacement différent du site initial. Mais ces perspectives n'ayant pu se concrétiser, le conseil général de la Moselle a décidé, lors de sa séance du 5 octobre 1982, et ce conformément au souhait de la commune de Malling, de retenir le principe de la reconstruction du pont à son emplacement initial et de porter la largeur de la chaussée à six mètres, en acceptant d'assurer le financement du surcoût correspondant. La direction départementale de l'équipement a poursuivi les études techniques en tenant compte des nouvelles contraintes de navigation et des problèmes hydrauliques.

Ces études ont porté sur deux variantes de conception : soit un édifice en béton précontraint construit en encorbellement, soit une solution mixte composée d'un tablier en béton et de poutres métalliques. L'ensemble de ce projet a, par ailleurs, fait l'objet d'études d'insertion architecturale dans le site. Le financement devait être établi dans le respect des dispositions préconisées par la circulaire du 30 janvier 1956 pour la reconstruction avec nouvelles caractéristiques des ouvrages détruits par faits de guerre sur des voies autres que nationales. Le financement s'établirait comme suit en valeur 1984 : le ministère de l'intérieur prendrait en charge la reconstruction de l'ouvrage détruit avec une chaussée de 4,5 mètres pour un montant total de 14,20 millions de francs représentant 76,7 p. 100 du coût global ; le ministère des transports prendrait en charge le surcoût dû aux contraintes de navigation, pour une chaussée de 4,5 mètres, soit une somme de 2,78 millions de francs représentant 15 p. 100 du coût total ; enfin, le département de la Moselle prendrait à sa charge le surcoût total égal à la différence entre une chaussée de 6 mètres et celle initiale de 4,5 mètres d'un coût de 1,53 million de francs, soit 8,3 p. 100 du coût global. Le coût total de l'édifice serait donc, en valeur de juin 1984, de 18,51 millions de francs.

A la suite d'une proposition des voies navigables, le département de la Moselle s'est prononcé favorablement pour cette clé de répartition. Le président du conseil général a fait savoir récemment au ministre de l'intérieur que, compte tenu

de la modicité de la ligne budgétaire de celui-ci pour ce genre de travaux, le département accepterait pour 1987 une participation de l'Etat à hauteur de 5 millions de francs, les 10 millions restant à la charge du ministère de l'intérieur étant attribués, à raison de 2 millions de francs sur cinq ans, sans qu'il y ait d'intérêt à verser au département pour ce préfinancement. Il est urgent de mettre un point final à ce dossier quarante-six ans après la destruction de ce pont.

C'est pourquoi je vous demande d'essayer de faire en sorte que cette opération soit programmée dans les meilleurs délais.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

M. Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales. Monsieur le député, en application de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre et de la loi du 3 avril 1955, la reconstruction à l'identique des ponts détruits par faits de guerre est financée par l'Etat à l'aide des crédits ouverts chaque année au budget du ministère de l'intérieur sur le chapitre 63-52, article 50.

La reconstruction du pont de Malling, en Moselle, auquel vous faites allusion, est une opération qui n'a pu être, en effet, programmée jusqu'à ce jour, compte tenu de la modicité des crédits inscrits sur cette ligne budgétaire. Ainsi, le coût de la reconstruction du pont de Malling à la charge de mon département ministériel, vous l'avez indiqué, est estimé à 14,2 millions de francs, alors que les crédits inscrits en 1985 et 1986 ont été de 4,39 millions de francs et de 3,731 millions de francs en autorisations de programme.

Je reconnais comme vous que cette situation n'est pas satisfaisante. Cela est vrai aussi bien pour la commune de Malling que pour les autres collectivités territoriales, qui sont au nombre de cinquante-neuf, dont neuf au titre de votre département, et qui demandent la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre ou attendent de bénéficier, comme la loi les y autorise, de subventions pour la réalisation de travaux de voirie en cas de renonciation définitive à cette reconstruction.

Pour y remédier, j'ai d'ores et déjà fait procéder à un redéploiement de crédits de paiement en faveur du chapitre 63-52 pour compléter les crédits prévus dans le projet de loi de finances pour 1987, soit 2 millions de francs en autorisations de programme et 8 millions de francs en crédits de paiement.

Ce faisant, les crédits disponibles au début de l'année 1987 ne permettront pas, sauf à priver d'autres collectivités territoriales de la reconstruction d'ouvrages jugés prioritaires, de financer en totalité la reconstruction du pont de Malling.

Dans ces conditions, la proposition du président du conseil général de la Moselle, que vous rappelez dans votre question, et qui consiste à prendre en charge sous forme de préfinancement des travaux correspondants, me paraît tout à fait intéressante, car elle est susceptible de régler le cas du pont de Malling.

C'est pourquoi je vais prescrire à mes services de l'examiner en liaison avec ceux du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, pour tenter de trouver une solution à ce problème dès 1987.

ELECTRICITE DE FRANCE

M. le président. M. Gérard Bordu a présenté une question, n° 123, ainsi rédigée :

« M. Gérard Bordu appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, sur les incertitudes qui pèsent sur Electricité de France. Une campagne inquiétante tend à attribuer à E.D.F. des responsabilités dans l'évasion à l'étranger de certaines industries. Son potentiel de production et de distribution, éléments clés de l'indépendance nationale, est menacé. Un frein serait mis à la pénétration de l'électricité sur le marché et à ses investissements. Des pressions s'exerceraient pour contraindre E.D.F. à transférer sur les consommateurs domestiques une partie du prix de l'électricité utilisée par les industriels. L'établissement public est instantanément invité à délaisser dans ses critères de gestion les notions de service public et de péréquation des tarifs. Le statut des personnels, qui a fait le succès économique et social de cet établissement, est attaqué alors

qu'il constitue une garantie de qualité et de sûreté pour les usagers et un motif de mobilisation pour les personnels. Il lui demande par quelles dispositions il entend réaffirmer le rôle, la place et l'originalité d'E.D.F. dans l'approvisionnement énergétique du pays. »

La parole est à M. Gérard Bordu, pour exposer sa question.

M. Gérard Bordu. Monsieur le ministre chargé des collectivités locales, les résultats de l'industrie française révèlent la gravité de la détérioration des capacités productives de notre pays. Ils confortent ainsi les analyses maintes fois répétées par le parti communiste français et soulignent le rôle et la place originaux qu'une entreprise comme E.D.F. tient dans le pays.

Or il semble que ses résultats et sa santé fassent ombre à ceux qui rêvent d'une industrie française à la botte de l'étranger ou dans le giron de quelque multinationale. L'établissement public est en effet contesté sur les thèmes que j'examinerai successivement.

La place de l'électricité dans l'approvisionnement énergétique du pays est contestée sur la base des évolutions récentes du marché de l'énergie.

Or la commission de préservation, réunie dans le cadre du congrès mondial de l'énergie, confirme l'épuisement des ressources pétrolières avant 2020 et celles d'uranium une dizaine d'années plus tôt, vers 2010.

Le charbon, ressource la plus abondante, est abandonné en France, malgré son intérêt.

Nous n'avons à long terme que deux choix, l'électricité largement nationale ou l'importation.

L'idée de suréquipement s'analyse dans ce contexte. D'abord, il s'agit des prévisions pour 1990-1995, et pour quelques années seulement, avec tous les aléas possibles. Néanmoins ces capacités de production seront utiles mais pas tout à fait rentables au taux jugé optimal.

Cet argument fait également fi de la nécessité de relancer la croissance pour réduire le chômage.

Dans le bréviaire idéologique du ministre de l'industrie, nous trouvons aussi l'accusation portée contre E.D.F. de ne pas décharger assez de productivité, notamment au service des entreprises.

Les faits attestent pourtant d'une tout autre vérité. En 1985, la valeur ajoutée, bon critère de jugement de l'efficacité, a été accrue de 11,5 p. 100 sur 1984 et, par agent, de près de 20 p. 100 par an sur les trois dernières années.

A l'exception du Danemark et de peu d'autres pays dans quelques tranches de fournitures, les industriels français ont le courant le moins cher d'Europe.

Il est cependant vrai que des critiques peuvent être adressées à E.D.F.

Ainsi, la qualité de la distribution est devenue l'une des plus mauvaises des pays comparables, et nous posons la question de la responsabilité. Les gouvernements successifs, depuis 1973, ont laissé E.D.F. autofinancer le programme nucléaire avec deux conséquences : son endettement et la croissance des frais financiers et le report de la rénovation du réseau. Cette politique contestable est aggravée par votre gouvernement. C'est vous qui demandez à E.D.F. de réduire ses investissements en 1987 à 32 milliards ; c'est vous qui ponctionnez l'établissement sur ses résultats, pour diminuer le déficit budgétaire de plusieurs centaines de millions.

Il est vrai aussi que la qualité de service pour les usagers se dégrade. Notre groupe reçoit de plus en plus de réclamations de gens à qui l'électricité a été coupée pour des bricoles. Les élus se plaignent de ne pouvoir obtenir des directions un examen humain et compréhensif des conflits qui surgissent.

Mais n'est-ce pas le résultat, pour une part, de la pression exercée sur E.D.F., comme sur les autres services publics, pour rejeter cette notion de service public. Au lieu de mobiliser le personnel pour mieux répondre aux besoins des usagers, les campagnes idéologiques que vous nourrissez tendent à justifier la détérioration de ce service, entraînée et accentuée par ailleurs par une réduction des effectifs.

Le personnel de l'établissement constitue d'ailleurs un obstacle à la mise en œuvre de cette orientation. Il demeure puissamment organisé. Sa responsabilité et sa compétence ne peuvent être niées. Sa stabilité lui confère un poids qui, natu-

rellement, vous ennue. A l'attaque frontale, vous avez préféré la technique de la mite : couper les mailles les unes après les autres jusqu'à ce que le tissu tombe en morceaux. Le personnel n'est pas seul en jeu. Ce sont tous les usagers que vous prenez ainsi en otages. La qualité du service, la sécurité des installations, la rapidité des dépannages seront profondément affectés si vous réussissez à faire passer cette politique.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, votre réponse concerne chaque Français et pas seulement les agents d'E.D.F.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

M. Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales. Monsieur le président, monsieur le député, vous voudrez bien excuser M. Madelin qui assiste en ce moment aux obsèques de Georges Besse. Il m'a demandé de répondre à sa place.

Monsieur le député, la tarification des monopoles et notamment d'E.D.F. est une question complexe. On peut néanmoins noter qu'il existe un problème de tarification pour les grosses entreprises pour lesquelles le prix de l'électricité représente une part importante des coûts de production. Ces entreprises ne peuvent trouver en France les mêmes conditions de fourniture que celles qui existent dans certains pays étrangers. D'un côté donc, de gros consommateurs ayant besoin de courant bon marché, de l'autre un établissement qui considère avoir un parc électrique excédentaire. Une telle situation appelle évidemment des réflexions sur les éventuels moyens susceptibles de permettre aux entreprises d'accéder à des prix d'électricité leur permettant de rester compétitives face à la concurrence internationale et d'éviter ainsi des pertes d'emploi.

Plus généralement, des solutions doivent être trouvées afin de permettre le développement de consommations industrielles génératrices de richesse nationale.

Ces évolutions tarifaires de doivent pas se faire au détriment des usagers domestiques, mais grâce à des gains de productivité et à une rigueur de gestion exemplaire. Dans ce cadre, l'une des priorités est la réduction de l'endettement d'E.D.F., notamment par la modération des investissements, rendue possible par le fait que l'effort d'investissement nucléaire se déroule à un rythme désormais moins soutenu. Néanmoins, l'effort que les réseaux pour améliorer la qualité de service doit être poursuivi.

La réduction des coûts - et donc des prix - de l'électricité et l'amélioration de la qualité de service permettront de poursuivre l'effort déjà engagé de pénétration de l'électricité dans l'industrie, en dépit du contexte actuel de bas prix des énergies fossiles, et d'utiliser ainsi au mieux l'outil de production électronucléaire dont s'est dotée la nation. Il faut d'ailleurs noter que cet outil nucléaire constitue une réalisation unique au monde. Nous le devons notamment à la qualité des équipes d'E.D.F., auxquelles il convient de rendre hommage.

Cette pénétration sera d'autant plus aisée que l'image de marque du produit « électricité » sera bonne. Sur ce dernier point, le personnel joue un rôle important et la contrepartie du statut dont il bénéficie doit être la préoccupation toujours présente du service public.

La politique du Gouvernement vis-à-vis d'E.D.F. traduit donc bien sa préoccupation de voir l'électricité occuper une place importante dans l'approvisionnement énergétique de la France, et je suis heureux de pouvoir vous le confirmer.

FISCALITÉ DES VÉHICULES DE SOCIÉTÉS

M. le président. M. François Porteu de la Morandière a présenté une question, n° 125, ainsi rédigée :

« M. François Porteu de la Morandière, attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, sur l'augmentation des vignettes et les limites aux amortissements des véhicules dans les sociétés. Dans quelques jours, les Français devront acquérir leur nouvelle vignette. Celle-ci est à présent versée aux départements et subit dans de nombreuses régions de France l'inflation de la fiscalité locale. En outre, les sociétés supporteront une fois de plus la taxe de 5 000 francs sur les véhicules. Par surcroît, si elles

achètent des voitures neuves, elles ne pourront pratiquer les amortissements que dans une limite de 50 000 francs au maximum. Ce montant est dérisoire alors qu'on sait que le prix moyen des voitures neuves se situe entre 80 000 et 150 000 francs. Ce butoir aux amortissements s'analyse comme un impôt injuste, inefficace et antiéconomique pour notre industrie automobile. Il est injuste, parce qu'en droit fiscal français, la notion d'amortissement correspond à une dépréciation ; celle-ci existe effectivement et elle doit être constatée dans les résultats de l'entreprise au regard de ces impositions. Il est inefficace du point de vue fiscal, d'une part, parce que la plupart des entreprises ont décidé à juste titre de verser des indemnités kilométriques aux cadres plutôt que d'acheter des voitures d'entreprise, d'autre part, parce que l'augmentation du nombre des voitures neuves achetées par les sociétés provoquerait une augmentation de T.V.A., compensant largement la légère perte subie par le Trésor s'il acceptait de rétablir les amortissements automobiles à leur niveau comptable normal. Il est antiéconomique parce que notre industrie automobile française rencontre actuellement de très grandes difficultés et l'écrasement fiscal actuel aggrave encore cette situation. Les entreprises françaises et particulièrement les sociétés ont tendance à acheter du matériel automobile français ; il serait plus normal de les aider que de les dissuader. Il lui demande donc s'il compte, au cours de l'année 1987, prendre des mesures pour limiter la fiscalité portant sur l'automobile et s'il envisage, pour le budget 1988, d'alléger ces impositions sur l'instrument de travail que constitue l'automobile dans les entreprises, en limitant les augmentations des vignettes et en supprimant le butoir de 50 000 francs pour les amortissements des sociétés afin de rétablir la réalité comptable dans nos entreprises, et d'améliorer le développement de notre industrie automobile. »

La parole est à M. François Porteu de la Morandière, pour exposer sa question.

M. François Porteu de la Morandière. Monsieur le ministre chargé des collectivités locales, ma question porte sur le poids fiscal qui pèse actuellement sur les investissements liés au parc automobile dans nos entreprises. Cette année, nous assistons une fois de plus à une augmentation des vignettes. La départementalisation donne, dans la plupart des départements de France, une occasion d'augmenter cette charge qui était déjà énorme. Faut-il rappeler qu'en 1984 la vignette représentait dans notre budget la somme de 8,1 milliards de francs avec une augmentation de 9,6 p. 100 sur l'année précédente. Pour l'année 1985, l'augmentation était de 8 p. 100 ; en 1986, on peut l'évaluer à 6 ou 7 p. 100. Il est trop tôt pour savoir encore quel sera le coefficient d'augmentation pour l'année 1987, mais nous savons que le rendement de la vignette dans notre économie sera encore augmenté. C'est extrêmement lourd.

Par ailleurs, il existe une taxe de 4 800 francs par véhicule de société de moins de sept chevaux et qui monte à 10 000 francs au-delà d'une certaine puissance. Cela aussi c'est écrasant.

Mais ce qui me paraît le plus grave, c'est le butoir de 50 000 francs imposé aux amortissements. C'est là une véritable fiction économique car, si l'on se penche sur le catalogue de Citroën, on voit que cette somme de 50 000 francs correspond au prix de moins de 9 p. 100 des véhicules et, pour Peugeot et Renault, au prix de moins de 7 p. 100 des véhicules. En réalité, il s'agit d'une véritable taxation, d'un impôt qui frappe l'investissement automobile, puisque le prix moyen des automobiles françaises se situe entre 80 000 et 150 000 francs. Dans ces conditions, pourquoi interdire à nos entreprises de pratiquer des amortissements normaux ?

Au demeurant, c'est une injustice. En effet, en droit fiscal français, la notion d'amortissement correspond à une dépréciation. Celle-ci est réelle. Chacun sait qu'un véhicule neuf perd 15 à 20 p. 100 environ de sa valeur pendant les premières années. Il n'y a absolument aucune raison d'interdire à nos entreprises de constater un appauvrissement et que cela ait une répercussion sur le montant de leurs impôts.

En outre, le butoir imposé à l'amortissement est inefficace. En effet, la plupart de nos entreprises en sont réduites à ne plus acheter de véhicules neufs et à verser des indemnités kilométriques à leurs cadres et à leurs employés afin que

ceux-ci utilisent leurs propres véhicules, souvent d'occasion. Cette mesure freine donc l'achat de véhicules neufs. Elle est de plus doublement inefficace car si nous encourageons par une législation fiscale appropriée l'achat de véhicules neufs, l'augmentation correspondante des recettes de T.V.A. permettrait largement de compenser la perte subie sur les impôts dus par les entreprises.

Enfin, il s'agit d'une mesure totalement antiéconomique. On voit à quel point notre industrie automobile souffre, en cette année 1986. Cette pénalisation fiscale des entreprises françaises est d'autant plus malvenue qu'elles sont certainement *a priori* disposées à acheter français.

Le gouvernement compte-t-il prendre des mesures pour limiter la fiscalité portant sur l'investissement automobile ? Sera-t-il possible de limiter cette année l'augmentation de la vignette ? En tout cas, est-il dans l'intention du Gouvernement de supprimer le butoir de 50 000 francs imposé aux amortissements afin de rétablir une réalité comptable correspondant à la réalité économique et, par voie de conséquence, d'encourager et de développer notre industrie automobile ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

M. Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales. Monsieur le député, vous voudrez bien excuser M. Balladur, ministre d'Etat, qui est retenu par d'impérieuses obligations et ne peut donc vous répondre personnellement.

Dans votre question, vous évoquez le poids de la fiscalité supportée par les véhicules de tourisme acquis par les entreprises. Vous contestez la limite au-delà de laquelle l'amortissement n'est plus admis en déduction du résultat imposable et vous demandez la suppression de ce dispositif, inefficace à votre sens, qui aurait des effets négatifs sur le marché automobile. Vous souhaitez par ailleurs que le Gouvernement envisage de limiter l'augmentation de la vignette et de la taxe sur les voitures des sociétés.

Concernant la limitation de la déduction de l'amortissement des véhicules de tourisme des entreprises, M. Balladur ne partage pas votre opinion. La limitation de l'amortissement était de 35 000 francs. Elle a pour objectif de limiter les dépenses de cette nature engagées par les entreprises. Elle vient d'être relevée à 50 000 francs pour les véhicules acquis après le 1^{er} juillet 1985, soit une augmentation de l'ordre de 50 p. 100 par rapport à l'année dernière. Ce relèvement répond partiellement à vos préoccupations relatives à la situation de l'industrie automobile. Il n'est pas possible pour l'instant d'aller au-delà, compte tenu des contraintes budgétaires.

Au demeurant, la limite de 50 000 francs n'a qu'une incidence faible pour les véhicules dits de service, qui sont les plus fréquemment utilisés par les entreprises et sont souvent les moins onéreux ; leur prix est en effet proche de 50 000 francs. En outre, la taxe sur la valeur ajoutée qui grève le prix d'acquisition des véhicules utilitaires est déductible.

S'agissant de la vignette, il n'est pas souhaitable de retenir votre suggestion. En effet, le plafonnement des tarifs que vous proposez pourrait porter atteinte à l'autonomie des départements et de la région de Corse, qui bénéficient désormais du produit de cet impôt et qui en votent le taux.

Enfin, le projet de loi de finances pour 1987 ne prévoit pas de relever la taxe sur les véhicules de société.

TRAVAIL PORTUAIRE

M. le président. M. Joseph Menga a présenté une question, n° 127, ainsi rédigée :

« M. Joseph Menga appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat à la mer sur le travail portuaire face aux nouvelles technologies. Une étude du Bureau international du travail diffusée la semaine dernière à Paris démontre que l'évolution générale des progrès technologiques aura pour conséquence d'obliger, dans le monde entier, un million de dockers à se recycler s'ils veulent conserver leur emploi. En effet, certains grands ports français se sont équipés de matériels ultrasophistiqués. Cela explique que les dockers aient déjà fait un effort immense pour passer de l'utilisation du muscle à celle du cerveau. Mais cet

effort sera insuffisant compte tenu de la progression rapide de ces nouvelles technologies dans le travail portuaire. Il en résultera une nouvelle diminution de nombreux postes traditionnels de manutention. L'évolution technologique, aggravée par la diminution des trafics maritimes, fait de ce domaine un secteur sinistré. Parmi les projets que les ports lui soumettent actuellement, tous concourent naturellement à accroître la productivité : celle-ci engendrera une réduction de la main-d'œuvre globale. Les populations portuaires, attentives à ces problèmes, attendent que ces projets techniques soient assortis de mesures sociales. Il lui demande donc de bien vouloir lui faire connaître sa position sur ces projets et de faire le point sur la concertation qu'il n'a certainement pas manqué d'engager avec les organisations représentatives. »

La parole est à M. Joseph Menga, pour exposer sa question.

M. Joseph Menga. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

Une étude du Bureau international du travail diffusée la semaine dernière à Paris démontre que l'évolution générale des progrès technologiques aura pour conséquence d'obliger, dans le monde entier, un million de dockers à se recycler s'ils veulent conserver leur emploi. En effet, certains grands ports français se sont équipés de matériels ultrasophistiqués. Cela explique que les dockers aient déjà fait un effort immense pour passer de l'utilisation du muscle à celle du cerveau. Mais cet effort sera insuffisant compte tenu de la progression rapide de ces nouvelles technologies dans le travail portuaire. Il en résultera une nouvelle diminution de nombreux postes traditionnels de manutention. L'évolution technologique, aggravée par la diminution des trafics maritimes, fait de ce domaine un secteur sinistré.

Parmi les projets que les ports soumettent actuellement au secrétariat d'Etat, tous concourent à accroître la productivité ; celle-ci engendrera une réduction de la main-d'œuvre globale.

Les populations portuaires, attentives à ces problèmes, attendent que ces projets techniques soient assortis de mesures sociales. Je demande donc à M. le secrétaire d'Etat de bien vouloir me faire connaître sa position sur ces projets et de faire le point sur la concertation qu'il n'a certainement pas manqué d'engager avec les organisations syndicales.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

M. Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales. Monsieur le député, je vous prie d'excuser mon collègue, M. Guellac, actuellement en déplacement en province afin d'étudier les problèmes que vous soulevez et qui vous inquiètent.

L'étude que vous avez citée a été publiée par le Bureau international du travail. Elle met en évidence un phénomène bien connu de l'ensemble des acteurs portuaires : l'évolution des techniques de manutention conduit à des emplois plus qualifiés mais en nombre beaucoup plus réduit.

Le rapport du B.I.T. cite à cet égard des évolutions spectaculaires des postes de travail de certains ports. Londres a ainsi perdu en dix ans les trois quarts de ses effectifs, et des perspectives tout aussi sévères existent pour l'avenir.

En ce qui concerne notre pays, un chiffre illustre ce processus tendanciel : c'est celui de l'évolution du rendement de la manutention, c'est-à-dire du rapport entre le tonnage manutentionné et la qualité de travail nécessaire correspondante, qui progresse d'un peu moins de 10 p. 100 par an depuis quinze ans.

La croissance en volume des trafics portuaires observés en France jusqu'en 1980 a permis d'absorber à peu près l'incidence de ces rendements croissants sans faire apparaître de problèmes aigus nouveaux. En revanche, la quasi-stagnation depuis 1980 des trafics portuaires manutentionnés a rendu ces évolutions très préoccupantes.

Ce problème a par ailleurs été copieusement aggravé par la décision du précédent gouvernement, auquel une lourde responsabilité incombe, puisqu'il a recruté, nonobstant le renversement de tendance constaté à partir de 1980, un contingent important de près de 1 500 nouveaux jeunes dockers de

1981 à 1983. Depuis 1984, cependant, ces recrutements ont été fortement ralentis, et totalement interrompus depuis un peu moins d'un an.

Autant dire que les solutions sont particulièrement difficiles à trouver aujourd'hui. Le Gouvernement s'y emploie en privilégiant les solutions qui s'appuient sur la prise en charge responsable par les acteurs portuaires de ce problème. Mon collègue M. Guellec, secrétaire d'Etat à la mer, a appelé chaque collectivité portuaire à proposer, en ce qui la concerne, un plan adapté à sa situation. Le Gouvernement est prêt à accompagner les propositions cohérentes qui lui seraient ainsi faites, notamment par l'octroi de départs en préretraite et de congés de conversion.

M. le président. La parole est à M. Joseph Menga, qui dispose encore de cinq minutes.

M. Joseph Menga. Monsieur le ministre, je prends acte des excuses de M. le secrétaire d'Etat à la mer mais je regrette vivement qu'il ne me réponde pas en personne car les difficultés des dockers sont très importantes et touchent au cœur même de ses compétences. Vous vous êtes contenté de lire une réponse générale car vos compétences ne vous permettent pas de répondre avec précision au problème que j'ai soulevé.

De mon point de vue, il est inutile de rappeler ce qu'on fait « les autres ». Je parle de la situation d'aujourd'hui et je m'adresse au membre du Gouvernement qui a actuellement la charge de ce grave problème.

Au Havre, ville dont je suis l'élu local et national, 700 dockers touchent 42 francs par jour, c'est-à-dire un salaire de misère. Je ne peux pas être indifférent à cette détresse.

J'ai voulu interroger M. le secrétaire d'Etat sur le contenu des mesures sociales qu'il compte prendre. Il est évident que la productivité et les performances des ports conduisent à une restructuration. Nous le savons et la C.G.T., seul syndicat représentatif des dockers au Havre, en est conscient elle aussi. Elle a entamé avec la direction des ports autonomes une négociation mais l'Etat doit également y participer. Tout progrès économique entraînant des gains de productivité doit s'accompagner d'un progrès social. Ce n'est pas contradictoire, c'est lié. Le sort des dockers est en jeu.

Je regrette, monsieur le ministre, que vous n'ayez pas indiqué en détail les mesures sociales concrètes que le secrétaire d'Etat à la mer compte soumettre aux organisations syndicales concernées.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des collectivités locales.

M. le ministre chargé des collectivités locales. Monsieur le député, ainsi que vous l'avez noté, ma compétence dans le domaine de la mer est certainement moins affirmée que celle de mon collègue M. Guellec.

M. Joseph Menga. Ce n'était pas un reproche, monsieur le ministre !

M. le ministre chargé des collectivités locales. Je ne l'ai pas pris comme tel !

En fait, l'une des deux parties de ma réponse ne vous convient pas. Il est pourtant évident que procéder à des embauches au moment où le trafic portuaire diminue n'est pas la meilleure façon de résoudre un problème social.

Je répète cependant que le Gouvernement est prêt à accompagner les propositions cohérentes qui lui seront faites, notamment par l'octroi de départs en préretraite et de congés de conversion. M. Guellec est très préoccupé par ce problème et s'y intéresse tout particulièrement. Vous pouvez donc être assuré qu'il cherchera une solution de fond. Cependant, eu égard à notre volonté de responsabilité, cela se fera sans démagogie.

SUBVENTION D'ÉQUILIBRE À LA COMMUNE DE MONTIGNY-LÈS-CORMEILLES

M. le président. Mme Marie-France Lecuir a présenté une question, n° 129, ainsi rédigée :

« Mme Marie-France Lecuir souhaite interroger M. le ministre de l'intérieur sur les raisons qui ont pu l'amener à supprimer la subvention d'équilibre de l'Etat à la com-

mune de Montigny-lès-Cormeilles, alors que la chambre régionale des comptes a reconnu qu'il convenait d'apporter une aide estimée à quatre millions de francs, en raison du déséquilibre financier produit par l'urbanisation rapide de la Z.A.C. des Francs, qui a en quelques années porté la population de cette ville de 7 000 à 15 000 habitants. »

La parole est à M. Gérard Collomb, suppléant Mme Marie-France Lecuir, pour exposer cette question.

M. Gérard Collomb. Mme Lecuir, qui doit arriver d'un instant à l'autre, m'a demandé de poser sa question. Elle souhaite interroger M. le ministre de l'intérieur sur les raisons qui ont pu amener celui-ci à supprimer la subvention d'équilibre de l'Etat à la commune de Montigny-lès-Cormeilles, alors que la chambre régionale des comptes a reconnu qu'il convenait d'apporter une aide estimée à quatre millions de francs en raison du déséquilibre financier produit par l'urbanisation rapide de la Z.A.C. des Francs, qui a en quelques années porté la population de cette ville de 7 000 à 15 000 habitants.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales.

M. Yves Galland, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé des collectivités locales. Madame Lecuir, je constate qu'à quelques secondes près vous m'auriez posé votre question en personne.

La commune de Montigny-lès-Cormeilles a adopté un budget primitif pour 1986 comportant un déficit prévisionnel de 6 880 000 francs. Les difficultés financières que connaît cette commune sont liées à un endettement tout à fait excessif et à l'inadéquation de ses ressources propres par rapport à ses engagements. La dette par habitant est de 6 797 francs contre 3 688 francs dans les communes de même importance. La dette par habitant est donc à peu près le double de celle qu'on constate dans les communes comparables.

De 1981 à 1986, cette somme a bénéficié, en complément des concours financiers attribués à toutes les communes, de subventions exceptionnelles d'un montant total de 14 millions de francs pour équilibrer son budget. Je vous laisse imaginer, si ce processus devait se généraliser, à quelle situation nous aboutirions en ce qui concerne les finances locales et les relations entre l'Etat et les collectivités locales.

La subvention exceptionnelle ne peut être considérée, c'est le moins qu'on puisse dire, comme un moyen de financement normal d'un budget, et le fait d'en avoir bénéficié pendant cinq ans sous le précédent gouvernement est l'illustration d'un laxisme financier regrettable. On peut concevoir une subvention exceptionnelle pour un problème ponctuel pendant un an, voire deux ans, mais pas pendant cinq ans.

Le renouvellement de l'aide exceptionnelle accordée par l'Etat en 1986 reviendrait à faire financer par la collectivité nationale les investissements communaux. C'est pourquoi il a été demandé à la commune d'équilibrer son budget par ses propres moyens, et notamment par un accroissement de ses impôts locaux.

Cet accroissement est-il compatible avec la capacité contributive des habitants ? Il faut se livrer à une étude sérieuse mais la réponse est vraisemblablement affirmative car la pression fiscale dans la commune est sensiblement égale à celle des communes comparables, alors que le revenu moyen par habitant y est très supérieur.

Le revenu moyen par habitant à Montigny-lès-Cormeilles est de 27 883 francs. Dans des communes de même importance, il est de 21 517 francs, soit un différentiel de l'ordre de 20 à 25 p. 100.

Dans ces conditions, et je le dis tout à fait honnêtement, il n'est que temps que la commune de Montigny-lès-Cormeilles vote un budget en équilibre et je vous invite très vivement, madame le député, à le lui conseiller.

M. le président. La parole est à Mme Marie-France Lecuir, qui dispose de six minutes.

Mme Marie-France Lecuir. Du fait d'une modification dans l'ordre d'appel des questions, mon collègue Gérard Collomb a dû poser ma question. Vous avez donné votre réponse, monsieur le ministre, mais vous comprendrez que j'apporte un certain nombre de précisions que vous ne pourriez toutes connaître.

L'urbanisation de Montigny-lès-Cormeilles a été tout à fait exceptionnelle : à la fois accélérée et forcée. Elle résulte en effet d'une décision du district parisien. C'est pour compenser cette croissance qui n'avait pas été décidée par la commune et qui était extraordinairement accélérée - on a ajouté en moins de dix ans 3 700 logements aux 1 800 prévus à l'origine - c'est, dis-je, pour contrebalancer cette urbanisation imposée de l'extérieur qu'un contrat a été conclu entre l'Etat et la commune en 1974, à une époque où M. Chirac était déjà Premier ministre - cette parenthèse a tout de même son importance - contrat aux termes duquel l'Etat s'engageait à aider la commune à faire face à ce phénomène.

Malheureusement, les difficultés de la S.E.M.I.B.A.N., société d'aménagement, et la mévente des premiers appartements construits ont conduit, d'une part, à une diminution du programme et, d'autre part, à des difficultés financières imprévisibles et accrues. En conséquence, la situation de la commune était en 1980 désespérée et l'aide de l'Etat de 14 millions sur quatre ans, de 1982 à 1985, n'est que justice. Elle ne compense qu'une partie du retard de l'aide que l'Etat s'était engagé à apporter, soit 20 ou 25 millions. Cette aide de 14 millions de francs n'est donc pas extraordinaire - et l'on ne peut pas comparer avec les autres communes voisines, qui n'ont pas subi la même urbanisation.

L'effort local d'assainissement des finances locales est bien en cours puisque, de 1978 à 1986, le déficit budgétaire a diminué, dans ces conditions extrêmement difficiles, de moitié.

Il s'agit d'une des communes les mieux équipées, ou plutôt d'une commune très bien équipée, où l'effort local financier a été si important que la chambre régionale des comptes, dont l'avis avait été sollicité, a estimé que l'aide de l'Etat devait être poursuivie pour rattraper l'urbanisation des années précédentes, qui pèse encore très lourdement.

Mais le ministre de l'intérieur, que vous représentez aujourd'hui, n'a pas suivi l'avis de la chambre régionale des comptes pour la commune de Montigny-lès-Cormeilles.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'examiner attentivement ce dossier non pas en fonction des communes avoisinantes, mais en fonction de celles qui se trouvent dans la même situation. En effet, la situation de Montigny-lès-Cormeilles se rapproche davantage de celle des villes nouvelles que de celle des communes des environs. Cette commune n'a pas le statut de ville nouvelle mais est confrontée au même genre de problème.

D'autres communes, pas très éloignées et pas forcément dans le même département, ont les mêmes problèmes et n'ont pas non plus le statut de ville nouvelle : le cas de Chanteloup-les-Vignes, par exemple, est tout à fait comparable à celui de Montigny-lès-Cormeilles. Or, pour Chanteloup-les-Vignes, contrairement à ce qui se passe pour Montigny-lès-Cormeilles, l'aide de l'Etat a été reconduite alors qu'elle a, elle aussi, bénéficié d'une aide importante de l'Etat au cours des dernières années.

Il y a là une inégalité de traitement, dont je ne veux pas penser, monsieur le ministre, qu'elle est de nature politique et qu'elle est liée à la couleur politique des deux conseils municipaux. (*Sourires.*)

Je souhaite donc que le problème de Montigny-lès-Cormeilles soit à nouveau pris en considération et que vous étudiiez le point de savoir s'il n'y a pas moyen de continuer l'aide de l'Etat pour aider la commune à supporter une urbanisation accélérée et imposée.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des collectivités locales.

M. le ministre chargé des collectivités locales. Madame le député, je voudrais vous rassurer tout de suite sur un point : il n'est pas question une seconde que des dotations ou des subventions soient accordées aux municipalités selon leur couleur politique. Une telle pratique n'entre pas dans les habitudes ni du ministre de l'intérieur ni de son ministre délégué et ne reflète pas leur conception. S'il en était autrement, cela se saurait et cela se verrait pour la France entière et nous ne parlerions alors pas d'un problème particulier, mais d'un problème général.

Vous avez commis un lapsus révélateur : vous avez affirmé que Montigny-lès-Cormeilles était « une des communes les mieux équipées », avant de vous reprendre et de dire qu'il s'agissait d'une commune « très bien équipée ». Là est le problème !

Personne ne conteste les problèmes particuliers de Montigny-lès-Cormeilles et j'ai examiné personnellement le dossier. La meilleure preuve, c'est que, ainsi que vous l'avez reconnu vous-même, une aide particulière a été accordée à cette commune depuis 1974. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'Etat a pris en compte ces problèmes particuliers.

Mais voilà, quand on a des problèmes particuliers, il convient de faire deux choses : d'abord, de gérer son budget et ses investissements avec raison et, ensuite, de participer à l'effort de redressement et de savoir dans quelle mesure les capacités contributives des habitants permettent d'adapter les impôts locaux à la situation.

Or, j'ai le regret de vous dire que, d'après notre analyse, ces deux directions n'ont pas été prises.

Montigny-lès-Cormeilles est en effet une commune « très bien équipée », mais c'est aussi, du fait de son équipement, une commune très endettée.

Je ne voulais pas sur les raisons de cette situation, porter de jugement qualitatif, mais vous m'amenez à en porter un : la municipalité me semble avoir fait preuve de légèreté en ce qui concerne ce que l'on peut appeler, compte tenu de la situation de la commune, un suréquipement, et donc un surendettement.

Il est temps que Montigny-lès-Cormeilles revienne à un niveau de pression fiscale supérieur, compte tenu du revenu moyen de ses habitants. J'ai d'ailleurs cité des chiffres précis à cet égard.

Il n'est donc pas possible de continuer à aider, dans le laxisme, une commune comme Montigny-lès-Cormeilles. Il y va à la fois de la justice et de la solidarité entre les communes. Pour le bon équilibre et la justification des dotations de l'Etat à l'intention des communes, la rigueur s'impose. Croyez-moi, il nous serait reproché de continuer à aider Montigny dans des conditions anormales.

UTILISATION DU SATELLITE T.D.F. 1

M. le président. M. Jean-Pierre Fourré a présenté une question, n° 126, ainsi rédigée :

« M. Jean-Pierre Fourré appelle l'attention de M. le ministre de la culture et de la communication sur les projets du Gouvernement concernant l'utilisation du futur satellite T.D.F. 1 pour la diffusion de programmes francophones spécifiques. Il lui demande, en particulier, s'il est prévu d'ouvrir un des canaux disponibles à des émissions biculturelles destinées aux communautés maghrébines susceptibles de les recevoir tant en France qu'en Afrique du Nord. Actuellement, la zone méditerranéenne est couverte - en plus des stations locales françaises captées en Afrique du Nord - par trois émetteurs francophones :

« - Radio France internationale, qui diffuse sur ondes courtes des programmes destinés à toute l'Afrique et qui ne tiennent pas compte des spécificités du Maghreb ;

« - Radio Méditerranée internationale située en territoire marocain, qui émet en français et en arabe. Les intérêts français y sont représentés par la Sofirad ;

« - la troisième chaîne de Radio Alger, station très puissante, dont le rayon d'écoute est de l'ordre de 1 000 kilomètres. Il n'existe donc pas de station purement française émettant en arabe et en français, à l'intention des populations du Maghreb et de la communauté immigrée en France. L'utilisation, à cette fin, d'un canal du satellite T.D.F. 1 offrira sous peu la possibilité de combler cette lacune. Sa spécialisation serait de nature : à assurer le maintien et le développement de la langue française au Maghreb, zone qui, en l'an 2000, comptera 100 millions d'habitants ; à promouvoir une action biculturelle au bénéfice des communautés immigrées maghrébines, notamment auprès des jeunes, leur permettant ainsi de demeurer en contact avec leur propre culture et de mieux s'insérer dans la société française ; à mieux faire connaître la réalité nord-africaine à ceux de nos compatriotes qui recevraient ces émissions, que ce soit en France ou au Maghreb ; à renforcer la coopération économique entre les pays de la zone considérée par l'offre de plages de publicité aux sociétés françaises et maghrébines. La place que tient la communauté maghrébine dans notre pays et son rôle dans notre vie économique,

de même que la croissance démographique et l'influence politique des Etats d'Afrique du Nord sur la scène internationale, justifient amplement l'effort médiatique que permettra demain la mise en orbite de notre satellite de télédiffusion ».

La parole est à M. Jean-Pierre Fourré, pour exposer sa question.

M. Jean-Pierre Fourré. Ma question porte sur les projets du Gouvernement concernant l'utilisation du futur satellite T.D.F. 1 pour la diffusion de programmes francophones spécifiques.

Je demande en particulier à M. le ministre de la culture et de la communication s'il est prévu d'ouvrir un des canaux disponibles à des émissions biculturelles destinées aux communautés maghrébines susceptibles de les recevoir tant en France qu'en Afrique du Nord.

Actuellement, la zone méditerranéenne est couverte - en plus des stations locales françaises captées en Afrique du Nord - par trois émetteurs francophones : Radio France internationale, qui diffuse sur ondes courtes des programmes destinés à toute l'Afrique et qui ne tiennent pas compte des spécificités du Maghreb ; Radio Méditerranée internationale située en territoire marocain, qui émet en français et en arabe - les intérêts français y étant représentés par la SOFIRAD - ; la troisième chaîne de Radio Alger, station très puissante, dont le rayon d'écoute est de l'ordre de 1 000 kilomètres.

Il n'existe donc pas actuellement de station purement française émettant en arabe et en français, à l'intention des populations du Maghreb et de la communauté immigrée en France.

L'utilisation, à cette fin, d'un canal du satellite T.D.F. 1 offrira sous peu la possibilité de combler cette lacune. Sa spécialisation serait de nature, d'une part, à assurer le maintien et le développement de la langue française au Maghreb, zone qui, en l'an 2000, comptera 100 millions d'habitants ; d'autre part, à promouvoir une action biculturelle au bénéfice des communautés immigrées maghrébines, notamment auprès des jeunes, leur permettant ainsi de demeurer en contact avec leur propre culture et de mieux s'insérer dans la société française ; enfin, à mieux faire connaître la réalité nord-africaine à ceux de nos compatriotes qui recevraient ces émissions, que ce soit en France ou au Maghreb.

J'ajoute que nous pourrions profiter de l'occasion pour renforcer la coopération économique entre les pays de la zone considérée par l'offre de plages de publicité aux sociétés françaises et maghrébines.

La place que tient la communauté maghrébine dans notre pays et son rôle dans notre vie économique, de même que la croissance démographique et l'influence politique des Etats d'Afrique du Nord sur la scène internationale justifient amplement l'effort médiatique que permettra, demain, la mise en orbite de notre satellite de télédiffusion.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la culture et de la communication.

M. Philippe de Villiers, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, le développement de la présence audiovisuelle française dans le bassin méditerranéen répond aux soucis du Gouvernement.

Pour atteindre cet objectif, celui-ci a engagé un important travail de réflexion dans la double perspective d'une redéfinition des missions de la Sofirad, du rôle de la chaîne TV 5 et du développement des activités de la SEPT.

C'est dans ce cadre que doit être examinée la proposition d'émissions bi-culturelles destinées aux communautés maghrébines tant en France qu'en Afrique du Nord.

S'agissant de la production de ces émissions, le Gouvernement souhaite que l'accent soit mis, ainsi que le prévoit la loi dans ses articles 32 et 34 notamment, sur la diversité culturelle des communautés soit vivant sur notre territoire, soit proches de notre pays par la géographie et par l'histoire. C'est sans aucun doute une interprétation que l'on peut donner à ce que nous avons appelé le « mieux-disant culturel ».

S'agissant maintenant de la diffusion, il apparaît clairement qu'il ne faudra négliger aucun des modes d'action envisageables, qu'il s'agisse de la fourniture de programmes aux stations locales intéressées dans chaque pays ou de la diffusion d'émissions par nos moyens propres.

Il ne faudra pas davantage négliger aucun des systèmes de diffusion disponibles : satellites de télécommunication, satellites de diffusion directe ou télévisions hertziennes locales.

En ce qui concerne l'usage des fréquences affectées à la radiodiffusion directe par satellite - j'arrive au fond de votre question -, c'est-à-dire, pour la France, l'usage des canaux des satellites T.D.F. 1 et T.D.F. 2, il convient de rappeler que la loi du 30 septembre 1986 confie cette responsabilité à la Commission nationale de la communication et des libertés. Elle prévoit, en effet, en son article 31, que l'autorisation d'utiliser ces fréquences est délivrée par la C.N.C.L.

Quant à l'attribution des fréquences à une société nationale de programmes, l'article 45 de la loi du 30 septembre 1986 prévoit qu'une société nationale de programmes peut être chargée de la conception et de la programmation d'émissions réalisées en tenant compte du caractère international et notamment européen de leur public.

L'article 26 de cette même loi précise par ailleurs que la C.N.C.L. attribue en priorité les fréquences supplémentaires nécessaires à l'accomplissement de leurs missions de service public par les sociétés nationales de programmes.

L'ensemble de ces indications devrait apporter, de manière ponctuelle, concrète et diverse, les réponses nécessaires à la question que vous avez posée, monsieur le député.

TRAVERSÉE DE LYON PAR DES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES

M. le président. M. Gérard Collomb a présenté une question, n° 128, ainsi rédigée :

« M. Gérard Collomb appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé de l'environnement, sur la traversée de Lyon par des poids lourds transportant des matières dangereuses. Ce grave problème pourrait aboutir à une catastrophe semblable à celle qui s'est produite à Los Alfaquès en Espagne. Ces poids lourds se voient, du fait de leur caractère dangereux, interdire l'accès du tunnel de Fourvière. Ils traversent donc la ville de Lyon, empruntant notamment l'axe avenue Barthélemy Buyer-Montée de Choulans, à travers une zone à l'habitat extrêmement dense et fréquentée par une population scolaire de plus de 10 000 élèves (écoles primaires, secondaires et supérieures). Or, les voies empruntées sont d'une extrême étroitesse, la descente de Choulans présentant en outre une pente très importante. A la suite d'une intervention de Mme Bouchardeau, les pouvoirs publics avaient élaboré un itinéraire de contournement mais qui ne faisait l'objet d'aucun fléchage et n'était que recommandé aux entreprises de transport qui avaient reçu une carte routière annotée à cet effet. Cette mesure est donc restée sans effet. Il conviendrait, en conséquence, de prendre des mesures qui ne soient plus seulement incitatives, mais qui présentent un caractère réglementaire. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelle mesure il compte prendre à cet effet. »

La parole est à M. Gérard Collomb, pour exposer sa question.

M. Gérard Collomb. Monsieur le ministre chargé des transports, il est des situations dont tous les responsables savent qu'elles peuvent un jour déboucher sur quelque catastrophe.

En Union soviétique, avant Tchernobyl, les responsables savaient que les conditions de protection contre un accident grave n'étaient pas toutes réunies. A Bâle, les responsables de l'entreprise Sandoz connaissaient aussi les lacunes de leur dispositif de sécurité. Et pourtant, rien n'a été entrepris pour mettre en œuvre des mesures aptes à prévenir toute catastrophe. C'est que, tant que l'accident n'est pas survenu, rien ne paraît plus fort que le poids des inerties, des habitudes acquises, des pratiques routinières.

Il en va ainsi, monsieur le ministre, du transport des matières dangereuses au cœur de l'agglomération lyonnaise. Tout le monde connaît la situation : des études faites par la direction départementale de l'équipement, après enquêtes auprès des transporteurs routiers, auprès des chauffeurs, ont montré la gravité du problème. Les pétitions de la population ont maintes fois alerté les élus. Pourtant, rien n'a encore

bougé : cinq cents poids lourds chargés de matières dangereuses, non compris les trafics internes à l'agglomération, traversent chaque jour le centre de Lyon suivant deux axes principaux, à savoir, d'une part, l'avenue Barthélemy Buyer-Montée de Choulans et le quai de Saône, d'autre part.

L'ensemble des chauffeurs routiers soulignent le caractère dangereux d'une telle traversée du fait de la densité de la circulation, du grand nombre de carrefours à feux, de l'environnement - les écoles et les marchés sont nombreux - à traverser, ou de la déclivité d'une partie du parcours.

Monsieur le ministre, Mme Bouchardeau avait demandé que des itinéraires de substitution puissent être définis. Ces itinéraires l'ont été mais ils n'ont fait l'objet que d'une recommandation et nul jalonnement n'est venu les indiquer. Aussi cette mesure est-elle restée sans effet.

Devant cette situation, qui peut aboutir, un jour ou l'autre, à un accident grave du type de celui de Los Alfaquès, je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir intervenir afin que soient rendus obligatoires les itinéraires de contournement déjà définis et qu'un fléchage en conséquence soit mis en place dans les meilleurs délais.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le député, afin d'étudier les problèmes de circulation des transports routiers de matières dangereuses dans l'agglomération lyonnaise, un groupe de travail a été mis en place par le préfet de police de Lyon en décembre 1983.

Les travaux de ce groupe, composé de représentants des services de police, des services techniques de l'équipement et de l'industrie, ainsi que de la communauté urbaine de la région lyonnaise, ont notamment débouché, vous l'avez rappelé, sur la mise en place d'itinéraires conseillés, un par l'Est et un autre par l'Ouest, permettant d'éviter en particulier l'axe avenue Barthélemy Buyer-montée de Choulans, largement utilisé en raison de l'interdiction de passage des transports de matières dangereuses dans le tunnel sous Fourvière.

Il est exact que ces itinéraires conseillés, mis en place à titre expérimental, ne font l'objet d'aucune signalisation générale de jalonnement, mais sont portés à la connaissance des professionnels au moyen de cartes routières spécifiques dont la distribution est effectuée, depuis le mois de mai 1986, au niveau des barrières de péage au nord, au sud et à l'est de Lyon.

Au surplus, cette carte, tirée à 10 000 exemplaires, a été adressée aux divers organismes professionnels de transporteurs et est disponible dans les mairies, les subdivisions de l'équipement, notamment.

Il faut également noter qu'un complément de diffusion de cette carte hors des limites du département du Rhône a été décidé en juillet 1986 à la suite d'une réunion entre la direction départementale de l'équipement du Rhône et les représentants des transporteurs.

Une seule journée de comptage a été effectuée depuis la mise en place de la mesure et il n'est pas encore possible de mettre en évidence un report de trafic sur les itinéraires conseillés.

Le bilan de l'opération ne sera établi que lorsque la réalisation des comptages prévus ce mois-ci et devant durer une semaine environ aura été effectuée.

Ce bilan sera discuté avec les représentants des collectivités territoriales, en particulier avec les maires de l'agglomération. Ce n'est qu'alors que nous pourrions nous prononcer sur les mesures complémentaires éventuelles à adopter, voire sur l'obligation d'emprunter ces itinéraires ou sur leur jalonnement.

Mais, au-delà des problèmes spécifiques que pose la traversée de l'agglomération lyonnaise, il paraît nécessaire de souligner, et vous l'avez fait vous-même en présentant votre question, les actions plus générales engagées par le Gouvernement pour ce qui est du transport des matières dangereuses.

D'une manière générale, les améliorations nécessaires à une plus grande sécurité n'exigent pas, nous semble-t-il, une révision de la législation en vigueur qui, bien qu'ancienne, reste adaptée.

L'effort du Gouvernement porte davantage, d'abord, sur une série de simplifications des règles édictées au niveau national et au niveau européen, permettant leur meilleure connaissance et une plus grande facilité d'application par ceux qui ont à les mettre en œuvre ou à les faire respecter, ensuite, sur un renforcement des contrôles.

Ces améliorations concernent aussi l'organisation des interventions en cas d'accident ou de menace d'accident, de façon à donner aux responsables des secours toutes les données techniques les mieux adaptées à chacun des cas particuliers auxquels ils ont à faire face.

Elles portent, enfin, sur l'identification, en collaboration avec les professionnels concernés, des principaux points de risque du réseau routier, pour lesquels seront décidées toutes les mesures techniques et réglementaires destinées à réduire les niveaux de risque.

J'ajoute que les mesures préconisées par le Conseil économique et social dans l'avis qu'il vient de remettre au Gouvernement ont été d'ores et déjà mises à l'étude.

M. le président. La parole est à M. Gérard Collomb, qui dispose encore de quatre minutes.

M. Gérard Collomb. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos informations. Effectivement, il convient d'attendre le résultat des comptages.

D'ores et déjà, ceux auxquels nous avons procédé, avec les comités de quartiers, notamment, montrent que l'action simplement dissuasive, que nous avions nous-mêmes suggérée, se révèle inefficace. Des mesures plus draconiennes vont s'imposer, sinon nous allons connaître une situation absolument dramatique.

Peut-être connaissez-vous la topographie de Lyon ? La montée de Choulans a une très forte déclivité. En outre, elle se trouve dans une zone où la population est très dense. En particulier, la population scolaire est très importante puisque la concentration atteint à peu près 10 000 élèves dans cette zone. Si l'on se réfère aux statistiques, on devra conclure que, faute de mesures adéquates, à un moment donné, il y aura nécessairement un accident. Nous rencontrerons de graves difficultés.

L'appelle votre attention de manière très pressante sur l'urgence : dès que vous disposerez des résultats - hélas ! nous les connaissons d'avance - des comptages, vous devez vraiment prendre des mesures tendant à prévenir tout accident.

Retrait d'une question orale sans débat

M. le président. L'ordre du jour appellerait la question n° 124 de M. Maurice Ligot, mais, d'un commun accord entre l'auteur et M. le ministre délégué chargé des transports, cette question est retirée de l'ordre du jour.

RÉÉCHELONNEMENT DES PRÊTS EN ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ

M. le président. M. Bruno Bourg-Broc a présenté une question, n° 122, ainsi rédigée :

« M. Bruno Bourg-Broc attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, sur les difficultés rencontrées par les accédants à la propriété pour le paiement des échéances de leur prêt P.A.P. En effet, la désinflation a pour conséquence que les annuités d'emprunt de prêts P.A.P., contractés notamment entre 1981 et 1984 à un taux supérieur à 10 p. 100, ne peuvent être honorés par les emprunteurs. Cette situation touche de très nombreuses familles aux revenus moyens qui, pour faire face, sont obligés de revendre le bien immobilier pour lequel elles avaient emprunté. Aussi, et afin d'éviter de telles situations, il lui demande si le Gouvernement entend, comme il l'avait fait en mars dernier pour les prêts conventionnés, prendre pour les crédits P.A.P. des mesures de rééchélonnement de la dette assorties d'une redéfinition de la progressivité de l'annuité de remboursement. »

La parole est à M. Bruno Bourg-Broc, pour exposer sa question.

M. Bruno Bourg-Broc. Ma question s'adressait à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation.

Monsieur le ministre chargé des transports, je souhaitais évoquer ce matin devant lui les difficultés rencontrées par de nombreux emprunteurs pour rembourser leurs prêts aidés à l'accès à la propriété, parce que ces difficultés concernent un nombre de plus en plus élevé de familles françaises.

En effet, bien que les prêts P.A.P. soient aidés par l'Etat, et bénéficient donc d'un taux bien inférieur à celui des autres prêts immobiliers à la date de leur attribution, il n'en demeure pas moins vrai que les plans de financement prévisionnels et personnalisés qui furent établis à cette fin, notamment entre les années 1981 et 1984, se fondaient sur la prévision d'une inflation bien supérieure à 10 p. 100. Il y avait, en quelque sorte, un pari sur l'avenir, mais nul n'imaginait pour la fin des années quatre-vingt que l'inflation tendrait vers les 2 p. 100, grâce notamment à la politique énergique menée par votre gouvernement - on ne peut que vous en féliciter, puisqu'elle est un des éléments nécessaires du redressement de notre économie.

Mais ce qui était, à l'origine, pour les emprunteurs un bon calcul allait devenir au fil des années une opération financière de plus en plus délicate à maîtriser. Ainsi, beaucoup de familles éprouvent-elles le sentiment aujourd'hui d'avoir conclu un marché de dupes.

Certes, vous en êtes conscient puisque, au moment même où je renouvelais, c'est-à-dire au début de cette semaine, une question que j'avais déjà posée par la procédure des questions écrites, le ministre d'Etat annonçait des mesures que vous allez peut-être pouvoir me préciser aujourd'hui.

A la fin de la réunion du Conseil national du crédit, ont été annoncées certaines mesures de réaménagement des prêts immobiliers aux particuliers. Elles vont dans le sens souhaité par la majorité d'entre nous, mais elles concernent essentiellement le rééchelonnement et le réaménagement des prêts conventionnés, avec notamment une possibilité d'allonger la durée des prêts de vingt à vingt-cinq ans.

De plus, le réaménagement des prêts conventionnés avec aide personnalisée au logement, A.P.L., sera possible dans l'établissement financier de son choix, avec le bénéfice de l'A.P.L. sur le prêt de refinancement.

Cependant, je souhaite revenir sur le cas particulier des prêts P.A.P. ; je parlerai d'un cas précis afin de bien illustrer l'ampleur et la difficulté du problème.

En 1983, une famille à revenus moyens a contracté, pour la construction de son logement à usage principal d'habitation, un prêt P.A.P., dont la progressivité annuelle était de 4 p. 100. Pour un montant de 233 420 francs, empruntés et remboursables en 240 mois, les mensualités sont établies de la façon suivante - je vous fais grâce des centimes : en 1983, 2 100 francs ; en 1985, 2 300 francs ; en 1986, 2 400 francs ; en 1992, ce sera 3 040 francs, en l'an 2000, 4 132 francs et, en 2002, 4 394 francs, soit plus du double de la mensualité initiale.

Au moment de l'étude de financement, et de la mise en place du prêt, le 1^{er} février 1983, l'inflation atteignait 10 à 12 p. 100 par an, ce qui permettait d'envisager avec une marge de sécurité le remboursement des mensualités, allégées d'ailleurs grâce à l'aide personnalisée au logement. Compte tenu du très net et très salutaire ralentissement de l'inflation, les familles ayant contracté un prêt P.A.P. craignent évidemment de ne pouvoir honorer leurs engagements.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, si les récentes mesures prises par le Gouvernement pour faciliter le réaménagement des prêts immobiliers concerneront bien les prêts P.A.P. Une solution pourrait consister à donner aux intéressés la possibilité de contracter un nouvel emprunt à échéances constantes, mais en évitant que les frais financiers liés au remboursement par anticipation ne soient applicables.

Si les prêts P.A.P. faisaient l'objet de mesures analogues calquées sur celles que vous venez de proposer pour les prêts conventionnés, ce serait la preuve que le Gouvernement, contrairement aux gouvernements précédents, ne se désengage pas. Ce serait, au contraire, le signe que, conscient des difficultés, il met tout en œuvre pour assurer à ces familles, dont certaines sont plongées dans l'angoisse du lendemain, un avenir meilleur.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Dnuffiegea, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Comme vous venez de le souligner, monsieur le député, de nombreux emprunteurs connaissent en effet des difficultés particulières pour rembourser des prêts immobiliers qu'ils ont contractés au cours des dernières années.

Mais moins que l'incidence du taux d'intérêt, ils subissent les conséquences des progressivités d'annuités élevées qu'ils avaient acceptées à l'époque.

Dans un contexte de désinflation et de progression modérée de leurs revenus nominaux, ces emprunteurs voient donc leurs charges augmenter souvent plus vite que leurs revenus et ils rencontrent la plus grande difficulté à supporter les conséquences d'un endettement de plus en plus pesant.

Comme vous avez bien voulu le rappeler, monsieur le député, le Gouvernement a décidé de prendre plusieurs mesures, encore tout récemment, pour faciliter le réaménagement des prêts délivrés par le secteur bancaire, et la place financière elle-même a consenti un effort particulier pour venir en aide aux ménages en réelle difficulté. Cette situation est parfaitement illustrée par l'exemple que vous avez cité.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les prêts aidés à l'accès à la propriété, l'Etat a toujours veillé à ce que la progressivité des annuités reste faible et, dans les années où les taux d'intérêts subissaient les hausses les plus spectaculaires, la progressivité des annuités des prêts P.A.P. n'a jamais dépassé le taux de 4 p. 100 par an.

Par voie de conséquence, l'analyse des cas de ménages en difficulté dans ce secteur montre que leur situation résulte la plupart du temps et pour l'essentiel de leur endettement complémentaire, qu'il s'agisse de crédit complémentaire à l'opération immobilière elle-même, comportant souvent des progressivités tout à fait excessives, ou de crédits d'accompagnement portant sur l'acquisition de biens de consommation courante, tels la deuxième automobile ou le renouvellement de l'appareillage ménager.

Le Gouvernement s'est donc attaché à résoudre, avant tout, les problèmes liés à cet endettement complémentaire ; diverses dispositions facilitent le refinancement de ces prêts dont le réaménagement reste, je le rappelle, de la responsabilité des établissements de crédit et relève donc de relations de droit privé.

Toutefois, pour répondre aux cas les plus difficiles qui n'ont pu trouver leurs solutions dans le cadre normal et contractuel, les pouvoirs publics ont élargi la procédure d'examen des impayés de P.A.P. auprès des conseils départementaux de l'habitat et consenti notamment un allongement substantiel de la durée du maintien de l'A.P.L. portée à trente-neuf mois en cas d'impayés.

Si cette procédure devait se révéler insuffisante, une commission placée auprès du Crédit foncier de France est chargée d'examiner cas par cas la situation des ménages les plus endettés. Cette commission, en liaison avec les services sociaux, peut décider des mesures d'allègement destinées à aider l'accédant à franchir un cap difficile.

J'ajoute que la réglementation de l'aide personnalisée au logement tient également le plus grand compte des situations des accédants P.A.P. qui connaissent des difficultés dues à une situation de chômage ou de séparation, car on observe, hélas, qu'il s'agit là d'une des causes importantes d'impayés.

Enfin, j'indique que le Gouvernement - qui a déjà agi en ce sens à l'occasion de la dernière révision du barème de l'A.P.L., le 1^{er} juillet dernier - portera une attention particulière au montant de cette aide pour les générations d'emprunteurs des années sensibles que vous avez évoquées, soit pour les prêts consentis entre les années 1981 et 1984, et cela lorsqu'il examinera la prochaine révision du barème de cette aide.

Grâce à l'ensemble de ces mesures qui constituent un effort important de la part des pouvoirs publics et dont l'impact va s'accroître au cours des prochains mois, je crois donc que les charges d'emprunts des ménages aux ressources les plus modestes seront diminuées pour leur permettre de faire face au contexte actuel de désinflation qui pèse sur l'évolution de leurs revenus et de leur endettement.

M. le président. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

2

ORDRE DU JOUR

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

Discussion de la proposition de loi n° 428, adoptée par le Sénat, portant adaptation du régime administratif et financier de la ville de Paris (rapport n° 447 de M. Pierre Mazeaud, au

nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures quarante.)

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

LOUIS JEAN