

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965COMPTE RENDU INTEGRAL — 14^e SEANCE2^e Séance du Vendredi 16 Octobre 1964.

SOMMAIRE

1. — Questions orales avec débat (p. 3361).
Situation de l'industrie automobile (questions de M. Le Gallo, de M. Raymond Barbet, de M. Krieg, de M. Davoust, de M. Hersant).
MM. Le Gallo, Raymond Barbet, Roux, suppléant M. Krieg; Dassié, Davoust, Tanguy Prigent, Hersant.
M. Maurice-Bokanowski, ministre de l'Industrie.
MM. Westphal, Becker, Brousset, Catroux, Girard, Neuwirth, le ministre de l'Industrie.
Clôture du débat.
2. — Décision du Conseil constitutionnel (p. 3377).
3. — Dépôt d'avis (p. 3377).
4. — Communication du rapport d'activité du centre national d'études spatiales (p. 3377).
5. — Ordre du jour (p. 3377).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

Situation de l'industrie automobile.

M. le président. L'ordre du jour appelle cinq questions orales avec débat, jointes par décision de la conférence des présidents, relatives à l'industrie automobile.

M. Le Gallo expose à M. le ministre de l'Industrie que, malgré les déclarations optimistes du Gouvernement, l'activité dans l'industrie automobile est déjà sensiblement réduite et risque encore de se ralentir. Or nul n'ignore que la production mécanique conditionne et détermine l'activité de nombreuses industries annexes, qui se trouvent donc menacées. Ainsi les réductions d'horaires et le chômage partiel risquent d'atteindre directement plusieurs centaines de milliers de travailleurs. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour conjurer la récession qui se manifeste dans cette branche d'activité et qui par réaction en chaîne risque de compromettre le niveau de vie de millions de Français.

M. Raymond Barbet expose à M. le ministre de l'Industrie que l'industrie automobile française connaît une situation de marasme inquiétant. La réduction des exportations, l'augmentation des importations témoignent que l'institution du Marché commun a été défavorable dans ce secteur également. Le rétrécissement du marché intérieur constitue un facteur d'aggravation

considérable. La clientèle populaire — 70 p. 100 des ménages d'ouvriers, 60 p. 100 des ménages d'employés n'ont pas de voiture — ne dispose pas des ressources nécessaires pour l'acquisition souhaitée, et le resserrement du crédit résultant du plan de stabilisation restreint encore ses possibilités d'achat. La cherté du permis de conduire et de la carte grise, les frais — taxe locale, frais de sortie d'usine — la vignette, la charge de l'assurance obligatoire aggravée par les mesures issues de la « table ronde », le prix trop élevé de l'essence obèrent encore le budget qu'ont à prévoir ceux qui souhaitent acheter une voiture. Les grandes entreprises de construction automobile ont cherché à préserver l'augmentation de leurs profits par des accords de concentration, l'augmentation de la productivité et l'intensification du travail. Mais déjà 170.000 travailleurs sont touchés par les diminutions d'horaires avec perte de salaire. Leurs camarades, les travailleurs des industries complémentaires, se trouvent placés devant l'inquiétante menace du chômage. Les travailleurs de l'automobile, comme les usagers, font donc les frais d'une politique marquée par la domination des monopoles sur l'économie française et mise en œuvre ou favorisée par le Gouvernement. Les fédérations C.G.T., C.F.T.C. et F.O. de l'automobile viennent de publier un programme revendicatif commun, comportant notamment des mesures tendant à l'augmentation du pouvoir d'achat et à la garantie des ressources et de l'emploi. L'augmentation du pouvoir d'achat des masses, que réduit au contraire le plan dit de stabilisation, la modernisation et le développement du réseau routier, la diminution du prix de l'essence par la réduction des taxes, l'abaissement du coût de l'assurance, la suppression des charges fiscales excessives grevant le prix de revient des voitures, l'amélioration de la circulation dans les grandes villes sont des impératifs pour assurer un large et durable marché de l'automobile. Dans ces conditions, il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement au regard de la situation de l'automobile en France.

M. Krieg appelle l'attention de M. le ministre de l'Industrie sur la situation actuelle de l'industrie automobile qui semble devoir accuser une nette récession. Il lui expose l'inquiétude que suscite cette situation qui, si elle devait se prolonger, aurait de graves répercussions sur les conditions de vie de nombreux salariés. Il lui demande de lui indiquer si le malaise actuel lui semble dû à un ralentissement saisonnier et à une saturation momentanée du marché, ou s'il s'agit plutôt d'une crise de structure. Il lui demande, en tout état de cause, s'il envisage de prendre, dès à présent, des mesures destinées à remédier au malaise actuel et à favoriser une reprise de l'industrie automobile.

M. Davout rappelle à M. le ministre de l'Industrie ses précédentes questions orales sur la situation de l'industrie automobile, qui ont fait l'objet de débats devant l'Assemblée nationale les 24 juin 1960 et 13 octobre 1961. Il lui demande à nouveau quelles mesures le Gouvernement compte prendre en faveur de l'industrie automobile, en s'inspirant notamment d'une politique commune dans le cadre du Marché commun et d'une harmonisation du prix des carburants avec ceux pratiqués dans les pays de la Communauté économique européenne.

M. Hersant appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la situation de l'industrie automobile dont le ralentissement d'activité peut, s'il doit se prolonger, avoir de graves répercussions sur de nombreuses industries annexes. Il lui demande de faire connaître à l'Assemblée nationale les mesures que le Gouvernement envisage de prendre pour y porter remède.

La parole est à M. Le Gallo, auteur de la première question.

M. Alphonse Le Gallo. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il y a un an environ, au début de son exposé à cette tribune, M. le ministre des finances, analysant la situation économique et ponctuant ses mots, déclarait : « Expansion, oui ; inflation, non. »

Or les événements n'ont pas tardé à démentir ce bel optimisme et nous connaissons — je pourrais dire : nous subissons — le plan de stabilisation et le blocage des prix. Ce plan et ce blocage ne devaient durer que quelques mois mais chacun sait, après un an d'expérience, qu'ils doivent être poursuivis bien longtemps encore afin de pouvoir, pour reprendre l'expression employée avant-hier par M. le ministre des finances, combattre la cinquième colonne de l'inflation.

Dans sa dernière analyse de conjoncture, le *Bulletin du patronat français* estime que la progression économique s'affaiblit. A la veille des vacances, le taux de croissance, d'une année sur l'autre, était de 5 p. 100, mais la comparaison avec les indices de la production industrielle, sans le bâtiment, ne fait apparaître qu'une très faible avance.

Les renseignements qualitatifs fournis par les chefs d'entreprises confirment l'impression de tassement qui avait commencé à se manifester au printemps dernier. Et, en juillet, le ralentissement du rythme de croissance était assez marqué.

Ce ralentissement est plus particulièrement sensible dans l'industrie automobile et dans les entreprises annexes.

Oh, certes, on a de plus en plus coutume de masquer la réalité des faits sous de pudiques appellations. Ainsi, pendant de nombreuses années, le budget de l'Etat n'a pas été en déficit ; il y eut seulement, et très simplement, une impasse ou un découvert.

En l'occurrence, dans les milieux gouvernementaux, il ne peut être question de crise mais seulement d'un simple incident de conjoncture.

Or cet incident a pour conséquence, depuis le début de septembre dernier une réduction sensible des horaires pour les ouvriers de la plupart des usines automobiles françaises.

La firme Peugeot a ramené les horaires hebdomadaires de 47 heures 30 à 40 heures ; les usines Panhard de 47 heures 30 à 45 heures ; les usines Simca, de 47 heures 30 à 44 heures. A la Régie Renault, les horaires ont été réduits, en moyenne, de 48 à 44 heures et, de plus, les ateliers chôment deux jours par mois.

Du fait de cet incident de conjoncture, les salaires de dizaines de milliers d'ouvriers subissent une diminution extrêmement sensible.

Je prendrai l'exemple de la Régie nationale des usines Renault, que je connais plus particulièrement et que connaît aussi mon collègue Tony Larue, puisque l'usine de Cléon, qui dépend de cette Régie, est sise dans sa circonscription. Même avec l'apport du fonds de régularisation des ressources, qui compense en partie les pertes de salaires résultant des réductions d'horaires, la diminution, pour un ouvrier O.S. 2, est de l'ordre de 14.000 anciens francs par mois. Mais — et la question mérite sans doute d'être posée — les ressources de ce fonds de régularisation — dont bénéficient, en particulier, les salariés de la Régie Renault mais qui ne couvrent pas toutes les industries automobiles — ne se tariront-elles pas assez rapidement ?

Si mes renseignements sont exacts — et vous pourrez, monsieur le ministre, les confirmer ou les démentir dans quelques instants — à la fin de cette année, le fonds de régularisation risque de ne plus être en état de fonctionner. La situation sera alors plus dramatique encore pour les salariés des industries intéressées puisque la perte réelle de salaire sera de 220 francs par mois pour les O.S. 2 et plus importante encore pour d'autres catégories.

Cette crise qui ne veut pas dire son nom entraîne les mêmes conséquences désastreuses pour les industries annexes qui gravitent autour des usines d'automobiles : sidérurgie, textiles, glaces de sécurité, peinture, pneumatiques. Ces industries ont déjà été touchées par la diminution du nombre des voitures fabriquées. Or elles emploient plusieurs centaines de milliers d'ouvriers, qui s'ajoutent aux 150.000 salariés qui fabriquent les voitures.

Cette crise a des répercussions sur le plan humain et social. Ces dizaines de milliers d'ouvriers qui travaillent pour

l'industrie automobile voient, comme je viens de le dire, baisser leur niveau de vie dans des proportions importantes alors qu'ils étaient en droit, au contraire, en raison de l'augmentation du coût de la vie, d'ailleurs minimisée par les statistiques officielles, d'espérer des augmentations de traitements et salaires.

Une réaction en chaîne se produit d'ailleurs déjà : les salariés, qui pensaient pouvoir faire confiance aux déclarations optimistes du Gouvernement concernant l'expansion, ont souvent engagé l'avenir ; pour bénéficier du confort légitime auquel ils peuvent prétendre, ils ont acquis, les uns une voiture, les autres un poste de télévision ou une machine à laver, qui sont payables par mensualités. Les diminutions appréciables de salaires vont plonger un grand nombre de foyers dans l'angoisse du lendemain.

Les commerçants des villes touchées par la crise seront atteints par une lente mais sûre réduction de leur chiffre d'affaires alors que, dans le même temps, ils verront croître le montant de leurs impôts et, en particulier, de la patente. La réduction du chiffre d'affaires entraînera, au surplus, la diminution du produit de la taxe locale pour les départements et les communes et des difficultés financières plus aiguës alors que ces collectivités sont déjà dans une situation très difficile.

J'ai dit que l'on ne reconnaissait pas, dans les milieux gouvernementaux, l'existence d'une crise de l'industrie automobile. On considère que les difficultés actuelles ne sont que passagères et que la situation s'améliorera d'une manière très sensible dans quelques mois. Il s'agirait donc, selon le Gouvernement, de difficultés survenues brusquement et dont il était impossible de déceler les signes annonciateurs.

Or il est aisé de rappeler que, dès 1961, des personnalités qualifiées avaient jeté un cri d'alarme et demandé que soient prises, le plus rapidement possible, les mesures destinées à éviter que la crise n'éclate en 1964 ou en 1965.

Au mois d'octobre 1961, au cours d'une conférence nationale, la fédération Force ouvrière de la métallurgie avait examiné attentivement la situation de l'industrie automobile.

Elle avait protesté contre la politique anarchique d'investissements énormes pratiquée actuellement par les constructeurs, investissements qui n'ont d'autre but que l'élimination de certains sans souci des répercussions sociales de l'opération.

Elle avait dénoncé les méfaits de cette lutte à mort sur les plans européen et mondial, lutte dont le premier résultat est le maintien des prix de vente à un niveau anormalement élevé, compte tenu des progrès de l'automatisme.

Elle avait réclamé la planification, à l'échelle nationale aussi bien que mondiale, de la production des véhicules, afin de protéger les travailleurs des effets de cette monstruosité technique que serait la construction en Europe, pour 1965, de neuf millions d'automobiles alors que les perspectives de vente ne portent que sur six millions.

En 1962, la même fédération confirmait les appréhensions manifestées en 1961. Elle déclarait que l'anarchie des programmes de fabrication conduit à une production qui dépassera très rapidement les possibilités d'absorption actuelles du marché et se heurtera : à l'intérieur, à l'insuffisance du pouvoir d'achat, d'une part, puisque 60 p. 100 des utilisateurs sont des salariés, et aux insuffisances de l'infrastructure routière, d'autre part ; à l'extérieur, aux exigences d'une concurrence qui ne peut manquer d'avoir des conséquences pénibles pour la masse des travailleurs européens de l'automobile.

Il était rappelé, en outre, que le marché intérieur n'est pas fonction de la production mais seulement des possibilités de vente, elles-mêmes tributaires du pouvoir d'achat.

Dans le même ordre d'idées, je souhaite, monsieur le ministre, que vous ayez pris connaissance du remarquable rapport présenté en décembre 1961, au nom du Conseil économique et social, par M. Jean Chardonnet, sur les perspectives d'expansion de l'industrie automobile et sur les difficultés qu'elle connaissait déjà à la fin de 1961. Ce rapport mériterait d'être intégralement cité mais je me contenterai, sans en déformer le contexte, d'en analyser les passages principaux, et d'abord les raisons de la faiblesse du marché intérieur.

Trois groupes de raisons peuvent expliquer cette situation : l'importance déjà considérable du parc automobile français, un certain tassement du pouvoir d'achat individuel, les entraves opposées à l'utilisation de l'automobile.

Le parc automobile français était, au 1^{er} janvier 1961, avec 5.430.000 voitures particulières ou commerciales, le plus important d'Europe. A la fin de 1960, pour le nombre de voitures par 1.000 habitants, la France se classait au deuxième rang d'Europe après la Suède : Suède, 160 voitures ; France, 119 ; Grande-Bretagne, 110 ; Suisse, 92 ; Belgique et Luxembourg, 90 ; Allemagne de l'Ouest, 83 ; Italie, 38 et Pays-Bas, 17.

Ainsi, la disparité entre le marché intérieur français et les marchés allemand et italien pouvait être interprétée comme la contrepartie de la densité actuelle du parc français. Le marché français donnerait des signes de saturation.

Cette explication mérite d'être tempérée par un fait et une observation.

Le parc français comporte encore, contrairement à ceux de l'Allemagne de l'Ouest et de l'Italie, 800.000 véhicules d'avant-guerre dont l'existence fausse les statistiques.

Le tassement du pouvoir d'achat depuis deux ans apporte une deuxième explication.

L'obstacle à l'achat de voitures, ce ne sont pas les prix de vente. Ces prix, pour les voitures particulières, sont inférieurs à ceux qui sont pratiqués dans les pays concurrents.

En revanche, le crédit à la consommation paraît, en France, relativement onéreux pour l'achat d'automobiles à tempérament. Trois faits sont à retenir pour la France.

D'une part, le crédit automobile est peu développé. Le montant des « en cours », au 31 décembre 1960, était de 25 p. 100 des ventes intérieures de l'industrie automobile ;

En second lieu, le coût du crédit est assez élevé et, compte tenu des droits et taxes incombant à l'emprunteur, implique une majoration totale du prix d'achat de l'ordre de 6 p. 100, 10 p. 100 ou 15 p. 100 suivant que le remboursement se fait en douze, dix-huit ou vingt-quatre mensualités ;

Troisième remarque : le consommateur client du crédit automobile préfère les plus longs délais de paiement. Pour les ventes de voitures neuves, durant le premier trimestre de 1961, 17 p. 100 des acheteurs ont demandé moins de douze mois de délais de paiement, mais 25 p. 100 ont demandé douze mois et 34 p. 100 vingt-quatre mois. Or le délai maximum est de deux ans et demi en Italie et de trois ans en Grande-Bretagne.

Il reste que les obstacles mis à l'utilisation des voitures automobiles ont certainement un rôle plus décisif : la fiscalité excessive, l'insuffisance de l'infrastructure, réseau routier et autoroutier et parkings urbains.

Bien que le prix hors taxes soit inférieur à la moyenne européenne, le prix de l'essence à la pompe est, en France, le plus élevé, du fait des taxes très importantes qui le frappent et constituent les trois-quarts du prix de vente du litre d'essence. En France, le prix du litre d'essence était, au 1^{er} février 1961, de 98 francs, avec un pourcentage de taxes de 74,9 et en Suisse, de 51 francs seulement, avec un pourcentage de taxes de 55,5.

Le revenu total des taxes spécifiques sur les essences et gas oils pour la consommation automobile s'est élevé à 590 milliards d'anciens francs en 1960, soit près de 10 p. 100 des recettes du budget général de l'Etat.

Le kilométrage des autoroutes est très faible, surtout par comparaison avec d'autres pays. Mais surtout, sur les 80.000 kilomètres de routes nationales, près de la moitié ont une largeur insuffisante en fonction de leur trafic. Les trois-quarts ont une largeur inférieure à sept mètres. Enfin, beaucoup de grands itinéraires comportent des goulots d'étranglement : passages à niveau, ponts étroits, traversées resserrées ou tortueuses de localités, sans compter des rayons de courbure trop courts et des profils bombés.

L'insuffisance des crédits alloués à l'investissement routier et même à l'entretien des routes explique cette situation : créé par la loi du 30 décembre 1951, le fonds d'investissement routier n'a pu disposer, de 1953 à 1959, que de 43 p. 100 des ressources qui auraient dû lui être légalement affectées.

Dans les villes et autour des villes, l'insuffisance de la voirie urbaine et des voies de dégagement constitue un obstacle encore plus grave à la circulation automobile. Les parkings posent un problème d'autant plus aigu que le stationnement des voitures le long des voies urbaines entrave l'écoulement des véhicules selon la capacité de chaque voie. Pour plus de 1.200.000 véhicules dans la Seine, on compte 276.000 places de garage et une capacité de stationnement de 200.000 voitures.

La continuation et a fortiori l'aggravation de ces situations constitueraient une entrave décisive à l'utilisation de l'automobile dans les grandes villes, notamment dans la région parisienne. Or le département de la Seine représente un peu plus de 20 p. 100 du marché français de l'automobile.

D'autre part, l'exportation éprouve des difficultés et marque une stagnation, voire une diminution.

Cette analyse faite en 1961 prouve qu'à cette époque la crise que nous subissons actuellement était déjà à l'état latent. Or aucune des mesures préconisées n'a été mise à l'étude et il apparaît nettement que le Gouvernement s'est satisfait des résultats enregistrés entre 1961 et 1964 alors qu'ils conti-

naient à aggraver lentement mais sûrement la situation de l'industrie automobile.

Vous êtes maintenant, monsieur le ministre, devant un état de fait. Il est indispensable que, le plus rapidement possible, vous preniez avec les membres du Gouvernement intéressés, en particulier M. le ministre des finances et des affaires économiques, les dispositions qui s'imposent.

D'abord, dans l'immédiat, il faut se pencher sur le sort des centaines de milliers d'ouvriers qui travaillent dans l'industrie automobile ou dans les entreprises annexes. Il n'est pas possible, en effet, que, pendant de nombreux mois encore, ils subissent, outre les difficultés que j'ai évoquées, des réductions importantes de salaires.

Il faudrait donc examiner d'urgence les mesures préconisées par les organisations syndicales : généralisation des fonds de garantie de ressources, retour aux quarante heures sans diminution de salaires, retraite pleine et entière avant soixante-cinq ans.

Il faut aussi assurer la coordination, à l'échelle nationale aussi bien que mondiale, de la production des véhicules, afin d'équilibrer cette production avec la consommation possible.

Il faut procéder à des baisses successives du prix de l'essence pour permettre une utilisation plus fréquente des voitures automobiles. Voici, pour un certain nombre de pays européens, les parcours kilométriques annuels d'une voiture particulière : Pays-Bas, 18.700 kilomètres ; Allemagne, 18.600 ; Italie, 17.000 ; Suède, 15.600 ; Belgique, 13.000 ; Grande-Bretagne, 12.400 ; Norvège, 11.000 ; et, en France, seulement 9.300 kilomètres.

La voiture française roule donc, en moyenne, deux fois moins que la voiture allemande. La faible utilisation du véhicule, en France, explique sa durée de vie plus longue — dix-neuf années contre treize en Allemagne de l'Ouest et quatorze aux Etats-Unis — donc un appel plus important au marché des véhicules d'occasion et un moindre appel au marché des véhicules neufs.

Si l'incidence d'une baisse du prix de l'essence ne doit pas être surestimée, les expériences réalisées en Suisse et en Italie montrent néanmoins qu'elle est réelle. En Suisse, de 1953 à 1956, une baisse du prix de l'essence, qui fut au total de 20 p. 100, a entraîné une augmentation de consommation de 51 p. 100. En Italie, à la suite de plusieurs baisses survenues en 1959 et en 1960, la consommation d'essence a augmenté de 24 p. 100 par rapport à 1959, le parc des voitures à utilisation civile de 22 p. 100 et les immatriculations de voitures particulières de 50 p. 100.

Il faut, dans les grandes villes, augmenter sensiblement le nombre des parcs de stationnement. En utilisant totalement, selon leur destination initiale et légale, les ressources du fonds routier et en augmentant les crédits mis à la disposition de M. le ministre des travaux publics et des transports, il y a lieu d'améliorer le réseau routier existant et de développer le réseau des autoroutes.

Il faut enfin assouplir les possibilités de crédit et reviser le système fiscal concernant les véhicules automobiles, en renonçant à la thèse selon laquelle ils constituent un objet de luxe dont le détenteur est taillable à merci.

L'industrie automobile française mérite de retenir l'attention à plusieurs titres : par le rôle moteur qu'elle joue comme cliente de nombreuses activités industrielles françaises, par son rôle dans le commerce français d'exportation et par son rôle humain et social dans l'ensemble de l'activité du pays.

Elle est, en premier lieu, une cliente importante pour de nombreuses industries, auxquelles elle achète une part notable et, dans certains cas, considérable des produits intermédiaires ou finis qu'elles fabriquent : 13 p. 100 de l'ensemble des produits sidérurgiques laminés, 26 p. 100 des tôles minces, plus de la moitié de l'aluminium et des alliages légers en pièces moulées, la moitié de la production nationale de l'industrie du caoutchouc, le tiers des glaces et les neuf dixièmes des glaces de sécurité.

L'industrie automobile constitue ainsi l'un des moteurs puissants de l'expansion industrielle française depuis la guerre.

Ce n'est pas en essayant de masquer la réalité, en baptisant « accident de conjoncture » ce qui est une véritable crise qu'on apportera à l'industrie automobile le regain d'activité dont elle a le plus grand besoin.

Ainsi que je l'ai indiqué, des centaines de milliers de familles vivent du produit de leur travail dans l'industrie automobile et dans les entreprises qui gravitent autour d'elle. C'est en leur nom que je vous demande, monsieur le ministre, non pas d'être convaincu de la justesse de la cause, parce que vous l'êtes sans doute, mais d'écouter vos collègues du Gouvernement de ne pas livrer le développement de l'industrie automobile au hasard de l'évolution de la situation économique, mais, au contraire, de leur

donner plus que l'espoir : la certitude qu'il y aura pour elles, non seulement une année sociale, mais de nombreuses années sociales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Raymond Barbet, auteur de la deuxième question.

M. Raymond Barbet. La crise que traverse l'industrie automobile, l'examen de ses causes et des solutions à y apporter, ne pouvaient laisser le groupe communiste indifférent.

C'est pourquoi j'ai posé, le 29 septembre, à M. le Premier ministre, la question qui fait l'objet aujourd'hui de ce débat.

J'ai l'intention d'essayer de démontrer que la crise actuelle — qui a de graves conséquences pour les travailleurs et leurs familles — de l'importante corporation que constitue l'industrie automobile française ne résulte pas d'un fait accidentel, comme on vient de le dire, ni d'un petit incident de conjoncture, ainsi que l'affirmait récemment M. le ministre de l'industrie, qui a également déclaré que le ralentissement, très modéré d'ailleurs, des achats d'automobiles serait l'expression du renouveau de la confiance des Français dans leur monnaie.

Ainsi, pour vous, monsieur le ministre de l'industrie — dont l'attention devrait toujours être en éveil pour découvrir les symptômes d'un ralentissement de cette industrie, afin de pouvoir y porter remède — la réduction importante des salaires, due aux réductions d'horaires de travail, les licenciements et le chômage deviennent un petit incident de conjoncture.

A la vérité, ces déclarations qui se veulent rassurantes tendent à cacher la vérité au pays sur les conséquences d'une politique inaugurée et poursuivie par le pouvoir actuel, et qui aboutit à restreindre l'exportation du marché français, à réduire le pouvoir d'achat, à diminuer le marché intérieur, en même temps que les grosses sociétés capitalistes de l'industrie automobile essaient d'en tirer argument pour refuser de satisfaire les revendications justifiées des travailleurs.

Pourtant, il y a trois ans, les organisations syndicales ouvrières, notamment la fédération C. G. T. des travailleurs de la métallurgie, avaient annoncé — avant même qu'interviennent des milliers de licenciements et de réductions d'horaires à la régie Renault — que l'industrie automobile était entrée en état de crise.

Comment se présente aujourd'hui la situation de l'automobile ?

La première constatation que l'on peut faire, c'est que l'accroissement de la production, qui s'est opéré ces dernières années à un rythme particulièrement rapide, a pris fin.

La deuxième constatation est que les exportations sont en régression, alors qu'elles avaient beaucoup augmenté de 1961 à 1963.

La troisième constatation est que les importations, qui ont plus que doublé de 1961 à 1963, continuent à s'accroître à un rythme rapide. C'est ainsi que, pour les sept premiers mois de 1964, les importations ont augmenté de 22 p. 100, alors que les exportations ont diminué de 4,6 p. 100.

Pour juger objectivement de la situation, il faut d'ailleurs considérer l'importance des stocks, qui se chiffraient à environ 100.000 voitures, à la fin de juillet, chez Renault et chez Peugeot. Actuellement, malgré les mesures prises par les constructeurs, ces stocks représentent de 25.000 à 30.000 voitures chez Renault, soit dix jours de production, 5.000 à 10.000 chez Peugeot et plusieurs milliers chez Simca.

Si la crise de l'automobile ne se présente pas toujours sous l'aspect de licenciements spectaculaires, il faut cependant constater que, du point de vue de l'activité des usines, la situation est caractérisée par l'arrêt de l'embauche chez tous les constructeurs depuis plusieurs mois, ce qui a entraîné d'importantes réductions d'effectifs : 6.000 travailleurs en moins à la régie Renault par rapport au début de 1963, dont 3.000 à Billancourt ; 960 en moins chez Simca par rapport à la fin mai 1964 ; 520 en moins chez Peugeot par rapport à janvier 1964.

La crise de l'automobile ne se manifeste pas seulement par la situation des usines de la régie Renault, de Peugeot, de Citroën et de Simca. Elle a ses prolongements dans les usines d'équipements et d'accessoires, où sont employés des milliers de travailleurs et où des centaines de licenciements ont été opérés.

Les réductions d'horaires de travail chez tous les constructeurs de voitures particulières, ainsi que chez les fabricants d'équipements et d'accessoires, diminuent en moyenne les payes de 100 à 200 francs par mois, malgré la compensation partielle fournie par le fonds de régularisation des ressources chez Peugeot et à la régie Renault. Et, là où n'existe aucune compensation, la diminution des salaires est plus importante encore.

Les réductions d'horaires de travail, l'arrêt de l'embauche, les licenciements sont le fait également des usines fabriquant des véhicules lourds, et ce pour des raisons diverses tenant à la décentralisation et aux opérations de concentration. Ces licenciements ou menaces de licenciement atteignent les travailleurs des usines Bernard, Mack, Saviem et Willème. Dans cette dernière entreprise, à Nanterre, 57 licenciements viennent d'être opérés et d'autres menaces subsistent. Parmi le personnel licencié — ouvriers, employés et cadres — se trouvent des travailleurs comptant dix, quinze ou vingt ans d'ancienneté dans l'entreprise.

La crise de l'automobile est la résultante de deux causes principales : la régression de l'exportation et la limitation du marché intérieur due à l'insuffisance du pouvoir d'achat. Mais ces causes principales, en elles-mêmes tout importantes qu'elles soient, se trouvent aggravées par la réduction du crédit, le coût du permis de conduire, de la carte grise, la taxe locale, les frais de sortie d'usine, la vignette, l'assurance obligatoire, accrue par les mesures issues de la table ronde, le prix trop élevé de l'essence, toutes charges qui obèrent encore le budget qu'ont à prévoir les acheteurs éventuels de voiture.

J'insisterai sur les difficultés que rencontrent les automobilistes dans les grandes villes, surtout à Paris et dans la région parisienne, pour circuler et stationner.

Il est évident pour tous qu'à certaines heures de pointe il devient pratiquement impossible de circuler plus vite à Paris, en voiture automobile, qu'à la vitesse normale d'un piéton, ce qui, d'une part, ne favorise pas l'utilisation d'un véhicule à moteur et, d'autre part, devient particulièrement coûteux pour le parcours à accomplir.

Le seul moyen de faire face aux embarras de circulation à Paris et dans l'agglomération parisienne serait d'entreprendre d'importants travaux d'utilité publique, en y consacrant des fonds budgétaires, dont une part importante provient d'ailleurs des impôts et des taxes payés par les automobilistes.

Je pense au fonds d'aménagement routier — qu'il s'agisse de la tranche urbaine, départementale ou nationale — dont les dotations échappent au contrôle des élus de la nation.

Des travaux importants de construction d'autoroutes à l'échelle des besoins actuels et à venir ouvriraient d'autres perspectives à ceux qui envisagent l'achat d'une voiture automobile.

Enfin, et spécialement pour Paris et le département de la Seine, le problème du stationnement présente une acuité plus grande encore. En effet, si l'on considère que, à Paris, la superficie des voies publiques s'étend sur 1.200 hectares, alors que les voitures immatriculées dans la capitale correspondent à une superficie de 1.250 hectares, on s'aperçoit immédiatement que toute circulation deviendrait impossible si, au même moment, tous les propriétaires de voitures envisageaient de se déplacer. C'est pourquoi il faut entreprendre des travaux importants de construction de parcs de stationnement, en utilisant à cet effet les crédits nécessaires — que l'on pourrait facilement trouver en diminuant, par exemple, le budget militaire et les dépenses improductives — et non pas en construisant, comme on vient de le faire à Paris, des parcs de stationnement à un prix de location prohibitif.

En ce qui concerne le marché extérieur, la concurrence est particulièrement vive aux Etats-Unis, en Italie et en République fédérale allemande, pays eux-mêmes gros producteurs, en direction desquels s'était porté l'essentiel des efforts de prospection des marchés par les constructeurs français.

La mise en place du Marché commun européen, loin d'effacer les contradictions entre les monopoles français, allemands et italiens de l'automobile, les a, au contraire, accentuées.

La réduction de 30 à 12 p. 100 des droits de douane a en pour effet un accroissement très important des échanges intra-européens des véhicules.

La concurrence s'est avivée et l'industrie française, dont le rythme de croissance, tout important qu'il soit, demeurait inférieur à celui des industries automobiles allemandes et italiennes, a eu à faire face à des difficultés qui se sont traduites, récemment, par l'effondrement de ses ventes sur le marché italien et par l'augmentation très sensible des ventes sur le marché français des voitures étrangères, notamment en provenance de la République fédérale allemande.

En 1950, la production automobile française représentait 117 p. 100 de celle de la République fédérale allemande ; en 1963, elle n'en a représenté que les 65 p. 100 et on prévoit qu'en 1964 elle représentera seulement 57 p. 100 de cette production.

Enfin, vient se greffer le jeu des constructeurs américains. Ceux-ci tiennent, par leurs filiales, une place importante dans la production européenne. Leur emprise s'est encore accrue au

cours de ces derniers mois. En République fédérale allemande, la part de production réalisée par Opel, General motors et Ford est passée de 29 p. 100 en 1962 à 32 p. 100 en 1963. En France, Chrysler a porté sa participation de 26 p. 100 à 63 p. 100, puis à 69 p. 100 chez Simca qui assure 15 p. 100 de la production française.

La situation actuelle de l'automobile encourage les grosses sociétés capitalistes et les constructeurs à faire supporter aux travailleurs seuls les effets de la crise, en leur imposant des conditions de vie et de travail plus difficiles. Cela est si vrai qu'on observe déjà que chaque constructeur s'efforce d'obtenir une production égale avec moins d'ouvriers et moins d'heures de travail.

Ainsi, en 1963, la Régie Renault a produit 100.000 véhicules en plus avec 1.700 travailleurs en moins. Chez Peugeot, avec 522 ouvriers en moins, cinq jours chômés et un horaire hebdomadaire de travail réduit de trois heures trois quarts depuis le 1^{er} juin, la production du premier semestre 1964 a été supérieure de près de 10.000 véhicules à celle du premier semestre 1963. La direction tend à imposer en huit heures, avec l'accélération des cadences, la production réalisée antérieurement en huit heures et demie.

Chez Peugeot, par exemple, le temps moyen de fabrication d'une voiture est passé de 400 heures en 1951 à 170 heures en 1964. De 1955 à 1962, la production annuelle par ouvrier est passée de 7,37 véhicules à 9,56 véhicules, soit une augmentation de 29,7 p. 100. Mais, dans le même temps, le pouvoir d'achat des salaires chez Peugeot a régressé de 4 p. 100.

A la régie Renault, la production annuelle par travailleur est passée de 4,85 véhicules en 1955 à 10,53 en 1962. Le pouvoir d'achat des salaires des travailleurs de la régie a diminué de 11 à 13 p. 100 suivant les catégories de 1955 à juin 1964. 6.000 travailleurs ont été rejetés de la production en un an et demi et ceux qui restent voient leur paie amputée de 10 p. 100 par la réduction des horaires.

L'accroissement de la productivité ne s'est pas traduit non plus par une réduction des prix de vente. En 1955, une 403 fabriquée en 237 heures était vendue 725.000 anciens francs. En 1964, une 404 fabriquée en 190 heures est vendue 990.000 anciens francs.

Les constructeurs ne semblent pas pressés d'engager la guerre des prix que d'aucuns prédisaient comme imminente. Pour l'essentiel, les prix demeurent, par entente tacite, des prix de monopole laissant au patronat de l'automobile d'immenses profits.

Ceux-ci ont atteint, en 1963, 17 milliards et demi d'anciens francs chez Peugeot, plus de 14 milliards d'anciens francs chez Citroën. A la régie Renault, alors que le salaire annuel de l'O. S. s'est élevé en moyenne à 800.000 anciens francs, l'Etat a prélevé, sous diverses formes, un million d'anciens francs par travailleur.

La politique du Gouvernement, loin de contrecarrer la crise de l'automobile la favorise. L'application du plan dit de stabilisation, qui réduit le pouvoir d'achat des traitements et salaires, s'oppose au développement du marché intérieur.

Les taxes que l'Etat prélève sur la production automobile pour alimenter le budget de l'armement, et notamment la force de frappe, élèvent le prix des voitures.

Les profits considérables que réalisent les sociétés capitalistes privés constituent aussi une entrave au développement du marché.

Les mesures de restriction du crédit, augmentation de 25 à 30 p. 100 du versement initial pour l'achat d'une voiture et réduction de 24 à 21 mois de la durée du crédit, ont aussi, incontestablement, un effet néfaste sur les ventes.

D'autre part, l'insuffisance du réseau routier et des aménagements urbains, la ponction du fisc, la cherté des assurances, sont des obstacles importants à la vente des voitures sur le marché intérieur.

Ajoutons enfin que la France est le pays où l'essence se paie le plus cher, les taxes représentant 75 p. 100 du prix pratiqué.

Les moyens existent pour faire face à la crise que connaît l'automobile, à la condition qu'une politique conforme à l'intérêt de la nation et au progrès social fasse place à la politique actuellement pratiquée par le pouvoir gaulliste et toute orientée vers la défense des sociétés et des monopoles capitalistes.

Quoi qu'il en soit, les cent soixante dix mille travailleurs employés dans la construction des véhicules, les quatre-vingt cinq mille employés dans les usines d'équipements et d'accessoires, ceux occupés dans les usines sous-traitantes et chez les fournisseurs, dans le commerce, l'entretien et la réparation des véhicules, n'entendent pas faire les frais d'une situation dont

ils ne sont pas responsables et nous tenons à les assurer de notre soutien le plus total.

Nous renouvelons, aujourd'hui, des propositions que le groupe parlementaire communiste a déposées sur le bureau de l'Assemblée depuis plusieurs mois déjà : retour immédiat à la semaine de quarante heures sans diminution de salaire ; augmentation des salaires, pensions et retraites ; avancement de l'âge de la retraite, à soixante ans pour les hommes, et cinquante-cinq ans pour les femmes.

Ces propositions correspondent aux revendications que les travailleurs de la métallurgie ont défendues au cours de leur journée d'action de vendredi dernier.

C'est aussi pour obtenir la reconnaissance de leurs droits que, samedi, ils ont manifesté, à l'appel des fédérations C. G. T., C. F. T. C. et F. O. de la métallurgie, dans les rues de Paris.

Nous saluons, de cette tribune, la lutte unie qu'ils ont engagée et qu'ils entendent poursuivre, conscients qu'ils sont qu'en agissant pour le respect de leurs droits et leurs conditions de vie, ils défendent en même temps l'intérêt national et le progrès social. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. Roux, suppléant M. Krieg, auteur de la troisième question. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Claude Roux. Mesdames, messieurs, y a-t-il une crise de l'automobile ? Est-elle passagère ? Le phénomène de dépression auquel nous assistons actuellement est-il, au contraire, profond et durable ? Quelles en sont les causes et quels sont les remèdes ? Telles sont les questions que chacun se pose.

Les ouvriers de certaines entreprises de construction d'automobiles ont été désagréablement surpris cet été ou de recevoir des lettres de licenciement ou de constater une diminution des horaires de travail. C'est pourquoi le groupe de l'U. N. R.-U. D. T. a multiplié les démarches auprès du Gouvernement pour qu'il remédie à cette situation.

Mais s'agit-il vraiment d'une crise générale, comme certains le prétendent ?

Il est vrai que Peugeot a pris des mesures sévères, trop sévères peut-être. Il en a été de même chez Simca. Renault — on nous l'a rappelé — dispose d'un stock très important. D'autres constructeurs de moindre importance ont connu des difficultés ; la société Facel a même dû fermer ses usines.

En revanche, la société Citroën dont les usines sont précisément situées dans ma circonscription, a un carnet de commandes bien garni et maintient son rythme de croisière.

En ce qui concerne Peugeot, cette société semble admirablement bien gérée et sa situation financière très saine. Les mesures qu'elle a prises sont certainement destinées à ralentir la cadence de production de la 404 afin de faciliter la sortie de la 204 au printemps prochain.

Seule, en vérité, la Régie connaît de très grosses difficultés, dues en grande partie aux mesures de lutte contre l'inflation prises par le gouvernement italien. Sa situation montre le danger que présentent des exportations orientées trop exclusivement vers un pays et Renault a déjà connu une expérience malheureuse en la matière.

Les difficultés rencontrées par d'autres constructeurs — et je fais encore allusion à la société Facel — semblent résulter beaucoup plus d'une inadaptation de leurs modèles aux goûts et aux possibilités de la clientèle, d'un manque d'organisation, d'une gestion difficile que d'une véritable crise conjoncturelle de l'industrie automobile.

A la lecture des statistiques, on constate qu'après avoir enregistré, en 1963, une progression étonnante de 40 p. 100 et dépassé les objectifs du IV^e plan, la production n'a augmenté que très légèrement en 1964. C'est depuis cet été seulement que certaines sociétés connaissent des difficultés réelles. Mais il convient de souligner que parallèlement le nombre des voitures étrangères importées passait de 76.000 durant le premier semestre 1963 à 96.000 pendant le premier semestre 1964.

Nos exportations, contrairement à ce que certains prétendent, ont même augmenté. Il ne suffit pas en effet de faire figurer dans les statistiques uniquement le nombre des voitures de tourisme ; il faut considérer l'ensemble de la production automobile et nous constatons alors que nos exportations ont augmenté, à l'exclusion évidemment de celles vers l'Algérie — vous en connaissez les raisons — et de celles vers l'Italie, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure.

On peut donc conclure qu'en réalité la production automobile a augmenté, peut-être trop rapidement, en 1963 et il n'est pas étonnant maintenant qu'elle prenne un nouveau souffle.

Ce n'est pas la première fois que la production automobile doit suivre une ligne en dents de scie et ralentir, du moins momentanément.

Quand on analyse la situation des entreprises de construction automobile d'une part et le marché de l'automobile d'autre part, on constate que certains constructeurs comme Renault — surtout Renault — Facel et, dans une moindre mesure, Peugeot, éprouvent beaucoup plus de difficultés alors que d'autres, tels que Citroën, connaissent au contraire le plein emploi.

La clientèle s'est portée — phénomène symptomatique qui devrait ouvrir les yeux de nombre de sociétés constructrices — vers des modèles étrangers, par snobisme, peut-être, mais aussi parce que certains de ces modèles correspondent à ses goûts, à ses désirs et lui donnent des satisfactions qu'elle ne trouve pas dans les modèles construits en France.

Je ne crois pas que dans l'immédiat ce ralentissement de la production soit dû, comme certains l'ont indiqué, aux conséquences du plan de stabilisation. En effet, ce plan est appliqué depuis quatorze mois et nous n'avons connu un ralentissement de la production que cet été.

On ne peut pas dire non plus que la diminution de la production résulte des difficultés de la circulation; ces difficultés, au contraire, ne font que s'aplanir dans une certaine mesure.

Il est de fait qu'on importe davantage de voitures étrangères. Tous les pays européens connaissent les mêmes difficultés de circulation que chez nous. La fiscalité à l'achat, M. Le Gallo l'a rappelé tout à l'heure, y est même beaucoup plus lourde qu'en France.

Mais si l'on ne doit pas se laisser aller au pessimisme, il ne faudrait pas non plus faire preuve d'un optimisme exagéré en croyant que la crise n'est que passagère. La vérité, il faut le rappeler, dans l'intérêt aussi bien des producteurs que des ouvriers, c'est que la concurrence internationale sera rude et ne fera que se développer. Les usines de construction d'automobiles sont conduites, pour lutter, à se concentrer et à fusionner. Dans cet esprit nous saluons avec satisfaction l'accord technique de Peugeot et de Citroën, qui montre véritablement la voie.

Certains constructeurs ont eu une politique à l'exportation très aventureuse; ils ne sauraient incriminer les pouvoirs publics, car ils sont libres de leurs mouvements et de leur politique d'exportation. Il faut qu'ils s'adaptent au goût de la clientèle et à ses exigences, alors que jusqu'à présent le client a été parfois très maltraité.

Avec la montée des jeunes générations, la voiture de sport nerveuse, rapide, mais d'un prix tout de même abordable, trouvera un large marché, tandis qu'avec l'amélioration du niveau de vie, un très grand nombre de gens rechercheront une voiture plus sûre, confortable, spacieuse, plutôt que très rapide. C'est par un effort d'organisation interne, d'imagination créatrice, de compression de ses prix de revient, que l'industrie automobile parviendra à maintenir son rythme d'expansion.

Pour ce qui est de l'état de nos routes et de la fiscalité, que certains incriminent, j'ai déjà fait connaître mon sentiment: dans l'immédiat ils ne peuvent être une cause de freinage de notre production; par contre, et nous sommes unanimes à le penser, à moyen terme et à plus forte raison à long terme, une fiscalité un peu lourde et des difficultés de circulation seront certainement ou tout au moins peuvent être des éléments déterminants d'un freinage de notre expansion.

M. Albert Dassié. Monsieur Roux, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Claude Roux. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Dassié, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Albert Dassié. Permettez, monsieur le ministre, à un professionnel de l'automobile, concessionnaire de marque depuis trente ans, de soumettre à vos réflexions les suggestions suivantes, destinées au marché intérieur. Ce ne sera qu'une petite pierre apportée à l'édifice de la relance complète du marché.

Il s'agit de la création d'un « fonds de casse automobile », pour parler le langage du métier, en reprenant d'ailleurs une législation qui existait avant guerre.

En effet le parc automobile français comprend un nombre important de matériels anciens. Il faut, monsieur le ministre, éliminer ces véhicules qui sont souvent, hélas, à l'origine de bien des accidents toujours graves, parfois mortels.

De même des matériels modernes, à la suite d'accidents, sont remis en service par des réparateurs d'automobiles ne

possédant pas les moyens techniques de réaliser des réparations sérieuses. A cet égard aussi, il faut sévir. Sans doute conviendrait-il de soumettre de nouveau tout véhicule gravement accidenté au contrôle du service des mines.

Mais, allez-vous m'objecter, comment financer ce fonds ?

Je pense que les compagnies d'assurances auraient intérêt à participer à ce financement, car leurs versements à cette caisse seraient largement compensés par la disparition du règlement des sinistres à la suite d'accidents graves occasionnés par des matériels anciens.

En deuxième lieu, il pourrait y avoir la participation des constructeurs et certains que j'ai eu l'occasion de contacter à l'occasion du salon m'ont déjà donné leur accord.

Enfin il y aurait la participation de l'Etat, qui en plus de sa contribution à la relance du marché trouverait là une compensation à la part qu'il supporte chaque fois qu'un accident grave se produit.

Je n'ai traité, monsieur le ministre, qu'un des aspects d'un problème qui mérite d'être longuement débattu, mais il a son importance. Il faut que le Gouvernement dépose un projet de loi tendant à réglementer d'une part la circulation des véhicules anciens et d'autre part ceux remis en état après accident.

Voilà effectivement, monsieur le ministre, une suggestion parmi beaucoup d'autres.

Je reviens à cet environnement de la production automobile qui doit être amélioré et permettre une expansion de cette industrie.

On a accusé l'état des routes. Il faut rappeler le problème des autoroutes qui a été longuement débattu à cette tribune. Il faut, en effet, enfoncer le clou.

On nous a adressé le reproche de ne pas construire assez d'autoroutes. Mais ceux qui font ce reproche n'ont rien construit depuis des années. Chacun de nous a pu constater, en parcourant notre pays, que partout des chantiers sont ouverts et chaque année, chaque mois même, nous construisons maintenant un tronçon d'autoroute.

Comme certains experts viennent de le démontrer, l'autoroute ne pose plus de problème technique. Nous avons en fait les moyens de construire chaque année un certain nombre de kilomètres d'autoroutes. C'est, en réalité, un problème financier. Nous ne saurions trop attirer l'attention du Gouvernement sur l'urgence de trouver une formule d'emprunt qui permette la construction de très longs rubans d'autoroute chaque année.

Nous demandons au Gouvernement non pas tellement d'accélérer la construction des autoroutes de grande liaison mais de donner la priorité aux autoroutes de dégagement. Chacun de vous a pu constater l'excellent état de nos routes: hors des villes, on roule relativement aisément; le plus difficile est d'aborder ou de sortir des villes.

Mes collègues et moi nous sommes unanimes pour prier le Gouvernement de consentir un gros effort pour l'amélioration de la qualité du réseau routier. On ne pourra pas atteindre des résultats sensibles du jour au lendemain, mais on peut procéder par étapes. Je songe en particulier aux routes à trois voies qui sont une cause d'accidents catastrophiques.

Que le Gouvernement accélère les travaux, ou bien en prenant sur les bas-côtés de ces routes le terrain nécessaire pour construire une quatrième voie, ou bien en partageant les routes existantes en deux par une ligne médiane peinte, ainsi que le font tous les grands pays européens.

Nous ne saurions trop attirer l'attention du Gouvernement sur l'urgence de supprimer « les points noirs ». Vous savez, mes chers collègues, que les plus graves accidents se produisent à l'intersection des routes. Permettez-moi de citer de nouveau l'exemple anglais. En Angleterre, il n'existe pas à proprement parler de croisements sur les grandes routes, mais des ronds-points, des *round about*, qui obligent l'automobiliste à emprunter un couloir. Si des accrochages se produisent néanmoins, ils sont bénins et n'ont pas de conséquences désastreuses.

J'en arrive à la fiscalité que certains ont accusée de frapper très lourdement l'automobile. Ce poste du prix d'achat est beaucoup plus élevé dans certains pays européens qu'en France. Nul ne conteste que le prix de l'essence soit excessif en France. Nous savons que c'est un moyen incomparable de procurer des ressources au Trésor, mais nous avons insisté et nous insistons encore auprès du Gouvernement pour que nous arrivions, par paliers, au même niveau que celui pratiqué par nos voisins européens, en particulier par l'Allemagne fédérale.

Deuxième aspect de la fiscalité: la fameuse vignette automobile, dont on a tant parlé, qui a été instituée en 1956 pour procurer des ressources au fonds national de solidarité qu'on a bien oublié depuis. La vignette automobile est un impôt qui

déplait psychologiquement à l'automobiliste. Le Gouvernement ferait une excellente besogne en la supprimant, non pas tout de suite — je sais qu'il ne faut pas demander trop — mais en réduisant d'abord à trois ans le délai de cinq ans au terme duquel elle est payée à taux réduit, ce qui faciliterait aussi bien l'achat de véhicules neufs que de véhicules d'occasion.

Telles sont les suggestions que nous présentons au Gouvernement à propos de ce que j'ai appelé « l'environnement » de la production automobile. Elles constituent une série de mesures à long terme pour relancer l'expansion automobile.

L'automobile est un instrument maintenant indispensable de notre civilisation. Nous n'allons pas rabâcher ce sujet mais, si le Gouvernement ne prend pas d'urgence des mesures qui aient leur effet à long terme, il est à craindre que notre industrie automobile ne rencontre de sérieuses difficultés. Il est à craindre — c'est notre souci à tous — que trop souvent, hélas ! les ouvriers et les employés ne fassent les frais des grandes mutations industrielles et soient sacrifiés.

C'est pourquoi nous venons demander au Gouvernement comment il entend remédier aux incidences sociales de difficultés certainement passagères. Quelles mesures entend-il prendre, sinon pour maintenir le plein emploi dans l'industrie automobile et garantir à tous leurs revenus, tout au moins pour assurer aux ouvriers et employés de l'industrie automobile un optimum garanti.

Etant donné notamment que le fonds de régularisation des salaires n'est institué qu'à la régie Renault, nous aimerions savoir quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour améliorer le sort des travailleurs de l'automobile.

C'est notre préoccupation et c'est dans cet esprit, monsieur le ministre, que nous faisons confiance au Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Davoust, auteur de la quatrième question. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

M. André Davoust. Le 24 juin 1960, votre prédécesseur, M. Jean-Marcel Jeanneney, répondant à une question orale que j'avais posée sur la politique du Gouvernement à l'égard de l'industrie automobile, me déclarait notamment : « Je dois dire qu'au cours des deux dernières années — soit 1958 et 1959 — très souvent, on nous a annoncé une crise grave dans l'industrie automobile et que, heureusement, ces sombres pronostics ne se sont pas réalisés. »

Malgré cet optimisme officiel, des inquiétudes n'ont cessé de se faire jour au cours des mois qui suivirent ; ce qui m'incita à poser en termes quasi analogues une question orale qui fut appelée il y a trois ans, presque jour pour jour, le vendredi 13 octobre 1961. Ce jour-là, M. Jeanneney reconnaissait les difficultés en concluant : « C'est cela la vie industrielle, et ce sera cela de plus en plus dans le Marché commun : vie difficile, vie aventureuse certes, mais ce sont là en vérité les conditions nécessaires au progrès des techniques ». Il terminait cependant ainsi : « En fin de compte, à condition qu'on réussisse à éviter les à-coups majeurs, une telle situation sera bénéfique à la fois aux acheteurs et aux producteurs d'automobiles car elle sera le moteur du progrès technique et du progrès social ».

Mais 36 mois après, je me vois contraint de récidiver et de vous exprimer, monsieur le ministre — mandaté par le centre démocratique — et dans les mêmes termes que les deux fois précédentes, les inquiétudes ressenties à l'annonce des informations pessimistes reçues au cours de ces dernières semaines, que ne compensent pas celles plus optimistes recueillies à l'issue du 51^e Salon de l'Automobile.

Ce qu'il est convenu d'appeler la crise de l'automobile — qu'on l'appelle par ailleurs pause, incident de conjoncture ou ralentissement, peu importe le terme ! — s'est traduit concrètement en France par la réduction du temps de travail dans la majorité des firmes françaises, par la menace — qui semble pour l'instant écartée — de ventes ralenties, par les difficultés devant la concurrence étrangère, et en particulier devant la forte concentration américaine, par l'inégalité, enfin, de la lutte devant certains partenaires.

Comment se posent donc les problèmes actuels de l'industrie automobile ?

L'industrie automobile française se trouve actuellement dans une situation assez paradoxale. Elle éveille, en effet, des inquiétudes dans l'opinion publique, alertée notamment par les réductions des horaires de travail que certains constructeurs ont dû mettre en vigueur. De tous côtés, on s'interroge sur l'avenir de la construction française.

Or, à terme, le développement de l'industrie automobile française n'est pas douteux. Ses produits sont ardemment désirés par les consommateurs et pénètrent de plus en plus profondément dans toutes les couches sociales grâce aux efforts constants des constructeurs pour fournir des modèles convenant à tous les goûts et adaptés — il faut bien le reconnaître — à des niveaux de ressources de plus en plus modestes.

Il est certain que les possibilités d'expansion de la demande sont considérables. Il suffit pour s'en convaincre de comparer les densités automobiles dans un certain nombre de pays évolués. En 1963, la densité en France est de 163 voitures pour 1.000 habitants, ce qui nous classe bien loin, non seulement derrière des pays comme les Etats-Unis, qui ont atteint la densité de 355, ou comme le Canada, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, mais même derrière un pays européen comme la Suède dont la densité est de 214. La France, qui suit à cet égard une évolution analogue à celle des Etats-Unis, n'en est encore qu'au niveau atteint par ceux-ci en 1927.

L'expansion continue de la demande, dont les exemples étrangers et le passé récent de la France montrent l'étroite corrélation avec l'élévation du niveau de vie, est, en elle-même, parfaitement légitime. Elle est, de plus, rendue nécessaire par l'évolution des conditions de la vie économique de notre pays, telles qu'elles sont exposées dans toutes les prévisions officielles et notamment dans celles qui sont faites pour l'aménagement du territoire.

On comprend mal, dans ces conditions, que l'on soit inquiet. Il importe donc d'analyser rapidement la situation actuelle afin d'en préciser la nature, d'en déterminer les causes et de voir sur quels points il est nécessaire d'agir. Il ne serait pas concevable, en effet, que faute d'une intervention opportune on prit le risque de compromettre une expansion à long terme dont personne ne peut sérieusement mettre en doute la nécessité.

L'expansion a été très vive en 1962 et dans les six premiers mois de 1963. Pour les douze mois qui constituent l'année automobile, du 1^{er} juillet 1963 au 30 juin 1964, l'expansion de la production s'est poursuivie au taux, relativement modeste, de 3,7 p. 100 par rapport à la période précédente pour les voitures particulières et commerciales ; et au taux, particulièrement brillant, de 9,8 p. 100 pour les véhicules utilitaires. Au total donc, pour ces douze mois la production s'est accrue de plus de 20.000 véhicules, soit 4,5 p. 100.

Les importations ont beaucoup progressé sous l'effet de la politique de libéralisation du commerce extérieur que la France applique sans restrictions conformément aux accords internationaux. Les importations de voitures particulières se sont accrues de plus de 47.000 unités, celles de véhicules utilitaires de plus de 3.000. Au total, l'accroissement a dépassé 50.000 véhicules, ce qui représente une majoration de 37,3 p. 100 par rapport à la période antérieure.

En sens inverse, les exportations, qui se sont heurtées à une concurrence très vive, n'ont pu que se maintenir au niveau, à la vérité élevé, antérieurement atteint : l'augmentation est de 7.900 véhicules, soit 1,2 p. 100 en valeur relative.

Le marché italien s'est considérablement réduit à la suite des diverses mesures discriminatoires prises par le Gouvernement italien, dont j'examinerai dans quelques instants le caractère inquiétant pour l'avenir des échanges extérieurs.

De leur côté, les pays de la zone franc prennent une place de plus en plus mince dans nos marchés extérieurs — 8,3 p. 100 — principalement sous l'effet du blocage monétaire institué en Algérie.

En définitive, les livraisons sur le marché intérieur se sont accrues de plus de 46.000 unités — c'est-à-dire de 8 p. 100 — pour les véhicules particuliers et commerciaux, de 12.000 unités — c'est-à-dire de 5,4 p. 100 — pour les véhicules utilitaires, soit au total plus de 58.000 véhicules, représentant un pourcentage de 5,4 p. 100.

Avec des débouchés en faible augmentation, la production française, malgré sa progression peu importante, n'a pu éviter un certain stockage. Aussi ne doit-on pas s'étonner de constater un certain ralentissement de la production pour le premier semestre de 1964, qui reflète mieux la situation récente que l'ensemble de l'année automobile. Les cadences journalières moyennes ont eu tendance à rétrograder entre janvier et février 1964 de 6.580 unités, et entre mai et juin 1964 de 6.400 unités.

Au terme de cette analyse, il apparaît clairement que l'industrie automobile française connaît actuellement un ralentissement du rythme de sa croissance. Il est tout à fait exceptionnel — je m'empresse de le dire — que dans une industrie en expansion le taux de progression reste rigoureusement constant. Il est normal, au contraire, qu'il connaisse des variations autour d'une tendance générale, une période plus lente succédant à une période particulièrement rapide, sans que, pour autant, l'évolution à terme soit compromise, à la condition que ces variations ne soient ni trop brusques, ni trop fréquentes.

Mais il faut porter une grande attention aux causes de ces variations. Selon qu'elles tiennent à des circonstances de caractère accidentel ou, au contraire, à des conditions permanentes, l'évolution se rétablira soit d'elle-même, soit par des mesures à court terme relativement simples ou, à l'inverse, sera gravement déséquilibrée si une réaction convenable n'intervient pas en temps opportun.

On peut distinguer ces deux types de phénomènes parmi les causes susceptibles d'expliquer la situation présente de l'industrie automobile française.

Tout d'abord, au nombre des phénomènes de caractère aléatoire on peut relever, sans s'y attarder, deux faits : d'une part, une accélération a été imprimée au recouvrement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, ce qui a eu pour effet d'opérer une ponction sur les liquidités de la clientèle au moment précis de la rentrée de septembre. D'autre part, cela s'est conjugué malencontreusement avec le phénomène périodique régulier qu'est la baisse saisonnière de la demande. Agissant tous deux dans le même sens, ces phénomènes d'influence propre relativement modérée et qui, isolés, auraient pu passer inaperçus, ont provoqué ensemble une dépression sensible de la demande instantanée.

Il faut s'attacher davantage à trois phénomènes qui ont, ou sont susceptibles d'avoir, des effets dangereux à moyen et à long terme. Le premier est constitué par les difficultés en matière de crédit qui proviennent de la mise en vigueur du plan de stabilisation ; le second par les risques que font courir au marché extérieur automobile certaines tendances que l'on pourrait qualifier de néo-protectionnistes ; le troisième, par le permanent handicap que constituent pour l'emploi de l'automobile une infrastructure insuffisamment développée et une fiscalité spécifique anormalement élevée.

Nul ne songe à nier que le plan de stabilisation ait été conçu pour exercer une action globale sur l'économie. En fait, cependant, il a eu des effets sélectifs qui ont été particulièrement dommageables pour l'industrie automobile.

L'automobile, on l'a déjà dit, est un bien de consommation durable et elle est considérée dans la plupart des ménages comme une dépense d'investissement et non comme une dépense de consommation courante. Le recours au crédit en l'occurrence est donc tout à fait normal. Or, les mesures de restriction du crédit à la consommation mises en vigueur en 1963, si elles portaient en apparence sur la totalité des biens de consommation, ont, en réalité, essentiellement touché les achats de voitures.

En effet, près des deux tiers de ce crédit sont utilisés par l'automobile ; la moitié environ des automobiles neuves et plus du quart des automobiles d'occasion sont achetées à crédit. Les conditions de crédit actuellement faites en France sont les plus dures qui existent, tant en ce qui concerne le minimum de versement imposé au comptant que pour la durée maximale accordée pour le remboursement. L'une des premières mesures qui s'imposent est certainement le retour aux conditions de crédit antérieures au 12 septembre 1963.

Rien de ce que je viens de dire ne remet en cause les principes du plan de stabilisation cher au Gouvernement. D'inspiration toute pragmatique, ce plan devrait pouvoir subir les ajustements dont la pratique révèle qu'ils sont nécessaires si l'on veut que le prix à payer pour la stabilité retrouvée ne compromette pas dangereusement la santé immédiate et, peut-être, l'avenir de tout un secteur essentiel de l'économie française.

Les périls que font courir à notre marché extérieur certaines mesures de restriction sont d'un caractère tout à fait insidieux. L'exemple en est donné par les dispositions mises en vigueur par le gouvernement italien pour lutter contre les difficultés économiques auxquelles il se heurte et dont la plus dangereuse est celle qui, dans l'ordre du crédit, oblige les importateurs italiens à régler dans le délai d'un mois les produits acquis à l'étranger, alors qu'ils disposaient auparavant d'un an pour le faire.

Dans le cas de l'industrie automobile qui nous occupe, ces restrictions empêchent une firme étrangère de mettre à la disposition de son réseau italien une quantité de véhicules suffisante pour développer convenablement son action commerciale. Obligés de payer ces véhicules dans un délai extrêmement court, à un moment où, par ailleurs, les banques réduisent leur concours, les concessionnaires se trouvent ainsi dans l'impossibilité de présenter à leur clientèle un nombre suffisant de modèles et, le cas échéant, d'en effectuer la livraison rapide.

En conséquence, non seulement les réseaux créés à l'étranger voient leur activité se ralentir, mais encore ils risquent de dispa-

raître, ce qui anéantirait les efforts des nombreuses années consacrées à leur mise en place.

Ainsi des mesures, justifiées en apparence par les difficultés de la conjoncture, et d'une nature temporaire en principe, peuvent avoir un effet destructeur à long terme. Elles revêtent toutes les caractères d'un protectionnisme honteux qui, renonçant aux procédures classiques du droit de douane ou du contingentement, obtient le même effet par des mécanismes discrets dans le domaine du crédit ou de la fiscalité. Il n'est pas douteux que ces mesures sont interdites par le traité de Rome, en tant que mesures « d'effet équivalent ». Il n'est pas douteux non plus que, si elles devaient se multiplier, elles constitueraient un péril très grave que les pouvoirs publics ne pourraient pas laisser passivement se développer.

Dans tous les pays évolués, le phénomène de la motorisation est, avec celui de l'urbanisation, l'un des plus caractéristiques du XX^e siècle. Son ampleur et le caractère inéluctable de son évolution sont universellement reconnus. Si les experts ne sont pas toujours exactement d'accord sur les niveaux qui seront atteints, ils le sont toujours sur le sens et les ordres de grandeur.

Pour la France, on peut estimer que le parc des voitures particulières et commerciales, qui comprenait sept millions et demi de véhicules au début de 1964, dépassera 14 millions en 1970 et pourra atteindre 23 à 24 millions en 1985. En 1970 — dans six ans — près de trois millions de voitures seront concentrées dans la région parisienne, qui en comptera ainsi autant que la France entière en 1955.

Quant à la circulation, elle doit doubler de 1960 à 1970 et doubler encore de 1970 à 1985.

Ces prévisions, qui sont tout à fait comparables à celles que l'on peut faire chez nos partenaires du Marché commun, sont fondées sur les options qui résultent du libre choix des individus. Mais elles ne pourront être réalisées, comme il est souhaitable qu'elles le soient dans un régime politique où les individus ont le droit d'exercer pleinement leur faculté de choix, que si les pouvoirs publics ne persistent pas dans une politique agissant à contresens.

Il est donc nécessaire que disparaissent les deux obstacles permanents qui, à long terme, menacent ces évolutions et qui sont constitués par une fiscalité spécifique anormalement élevée et une infrastructure insuffisamment développée. L'effet conjoint de ces deux facteurs est bien connu. Le parcours annuel moyen d'un véhicule en France est le plus bas d'Europe. M. Le Gallo nous disait tout à l'heure qu'il est de 9.000 kilomètres en France alors qu'il atteint 18.000 kilomètres en Allemagne, par exemple.

D'autre part, le Gouvernement ne peut étroitement considérer l'automobile comme la vache à lait de ses recettes.

M. Tanguy Prigent. Monsieur Davoust, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Davoust. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Tanguy Prigent, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Tanguy Prigent. Je m'excuse, mon cher collègue, d'avoir demandé à vous interrompre mais je ne vois pas d'autre moyen d'essayer de satisfaire ma curiosité sur le point suivant. Il m'a été dit que la 2 CV Citroën était vendue à un prix considérable supérieur à son prix de revient...

M. André Jarrot. C'est heureux.

M. Tanguy Prigent. ... afin de compenser la perte subie sur le prix de vente de la D. S.

C'est un point sur lequel ma curiosité a été éveillée.

M. André Jarrot. Quelle découverte !

M. André Davoust. Pour revenir à mon propos, je disais qu'il n'est pas concevable, en effet, de maintenir la fiscalité spécifique sur l'automobile — c'est-à-dire celle qui est prélevée sur celle-ci en supplément des taxes de droit commun acquittées d'une manière générale par les autres activités — à un niveau qui dépasse celui de nos partenaires du Marché commun.

Les autorités européennes ont d'ailleurs pris position depuis longtemps en faveur d'une harmonisation de ces textes et il est clair que cette harmonisation ne peut pas se faire par alignement sur le taux le plus élevé et doit, au contraire, conduire à un abaissement de celui-ci.

D'autre part, pour assurer dans des conditions convenables de sécurité et de fluidité la circulation des flottes de véhicules que je viens d'évoquer, ainsi que leur stationnement qui en est inséparable, il faut consentir un immense effort dans le domaine de l'infrastructure routière.

Je passe rapidement sur ce point qui a été évoqué par les orateurs qui m'ont précédé. Certes, la définition en 1960 d'un programme d'autoroutes a constitué un pas essentiel à cet égard. Mais les réalisations, quelque importantes qu'elles puissent apparaître par rapport à la situation antérieure, ont encore été abusivement freinées par des considérations financières et sont loin d'atteindre le niveau nécessaire, en sorte qu'au cours du IV^e plan un retard a été pris par rapport aux besoins.

De plus, le phénomène d'urbanisation qui, selon toutes les prévisions, doit se poursuivre à un rythme très rapide pour porter, à la fin du siècle, la population des villes françaises à un chiffre de l'ordre de 50 millions, impose que l'accent soit mis particulièrement, comme vient de le demander M. Roux, sur la création de tout un réseau de voies urbaines et suburbaines à caractéristiques d'autoroutes. Le retard en ce domaine est encore plus inquiétant que dans celui des autoroutes de liaison.

Il faut se décider à regarder en face l'avenir qu'impose, en matière de circulation, l'évolution de notre civilisation et cesser de chercher à entraver cette circulation par des mesures à la fois inadmissibles parce que contraires aux nécessités et finalement inopérantes. Il faut donc préparer les options du V^e plan dans cette optique nouvelle où la satisfaction des besoins commandera les programmes, sans qu'on s'arrête au véritable changement d'échelle que cela exige sur le plan financier.

A cet égard, il convient d'adopter la ligne de pensée recommandée par la commission de la Communauté européenne. D'après un projet de directive que celle-ci a soumise aux gouvernements, on devrait affecter le produit de la fiscalité spécifique sur l'automobile à la couverture des dépenses de toutes natures qui sont imputables à celle-ci. Il est aisé de montrer que l'on peut trouver dans l'application de ce principe une solution au problème des infrastructures routières.

En effet, selon les premières estimations des experts, les dépenses d'infrastructure routière pour la durée du V^e plan devraient s'élever à 22 milliards de francs, à la charge de l'Etat au titre des crédits d'équipement — réseau national et voirie urbaine — et à 20 milliards de francs au titre de l'entretien et des dépenses de toutes natures des réseaux secondaires dont l'essentiel est supporté par les collectivités locales, soit au total 42 milliards de francs.

Or, si le taux de la fiscalité spécifique était progressivement réduit pour atteindre en 1970 le niveau moyen appliqué dans la Communauté économique européenne, les recettes de l'Etat atteindraient encore 53 milliards. Elles excèdent très largement la couverture des dépenses qui sont à sa charge.

Je conclus, monsieur le ministre.

Quant on sait que l'automobile touche de près ou de loin et fait vivre quelque cinq millions de Français, on comprend les cris d'alarme lancés ici et là, et aujourd'hui, à cette tribune même, on ne peut qu'espérer une solution « européenne » du problème. La fédération C. F. T. C. de l'automobile en était consciente lorsqu'elle réclamait, dans une note récente, la mise en place de « mécanismes d'intervention et de contrôle nantis de moyens puissants tant sur le plan national que sur le plan supranational ».

Tout ce que je viens de dire comporte, j'en suis convaincu, un enseignement. Si une menace, même légère, sur l'industrie automobile éveille immédiatement de grandes inquiétudes, c'est qu'une très large part de la population sent que cette industrie satisfait un besoin absolument essentiel. Cet enseignement ne sera pas perdu si les pouvoirs publics comprennent, si vous-même, monsieur le ministre, comprenez qu'il est indispensable d'adopter sans réserve à l'égard de l'automobile une politique nouvelle qui lui donnera sa place légitime dans l'ensemble de la politique économique de la nation. (Applaudissements sur les bancs du centre démocratique.)

M. le président. La parole est à M. Hersant, auteur de la cinquième question.

M. Robert Hersant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'avais posé une question plus complète et plus précise que celle à laquelle vous aurez à répondre, monsieur le ministre, mais il m'a été objecté, fort judicieusement, que la plupart des points que je soulevais n'étaient pas de votre compétence, bien que, à mon avis, ils soient exactement au centre de la crise de l'automobile.

Je n'ai nullement, et vous le savez, l'intention d'être discourtois à votre égard. Pourtant, il n'est pas possible de taire que ce débat est un faux-semblant, parce que, dans le dialogue qui s'engage, vous n'êtes pas malheureusement, selon le jargon de l'époque, l'« interlocuteur valable ».

Au ministre de tutelle d'une industrie privée qui échappe en fait, par là même, à votre autorité, nous ne pourrions guère

proposer tout à l'heure des remèdes qui, nous le savons par avance, ne relèvent pas de la compétence de votre département ministériel.

J'avais éprouvé le même sentiment en juin dernier lorsque M. le ministre des travaux publics, à l'occasion du débat sur les problèmes routiers, nous avait apporté le témoignage de son immense bonne volonté, mais aussi de son impuissance à trouver dans le cadre de son ministère les solutions au problème posé.

Nous savons bien, tant est grande la concentration des pouvoirs, que ce n'est plus avec le ministre des travaux publics qu'il convient de parler d'autoroutes, que ce n'est pas davantage avec le ministre de l'industrie qu'il faut parler de l'automobile.

D'ailleurs, la délégation des députés de la majorité, qui entendait entretenir le Gouvernement de ce problème, ne s'y est pas trompée; par souci d'efficacité, sans doute, elle s'est rendue directement auprès de M. Pompidou et le Premier ministre l'a reçue hors de votre présence, monsieur le ministre de l'industrie, et hors la présence de tout représentant de votre ministère.

Dans de telles conditions, ce débat est-il utile? Oui, si nous n'avons pas trop d'ambition. Il permettra de répéter, une fois de plus, quelques vérités nécessaires.

Mais le véritable débat sur l'ensemble du problème de l'automobile reste à organiser. Il exigera incontestablement la présence, au banc du Gouvernement, du Premier ministre et du ministre des finances.

L'industrie automobile est-elle en crise? Telle est la question qui nous est posée aujourd'hui.

J'ai entendu, tout à l'heure, bien des propos optimistes et ceux de mon collègue M. Roux préfigurent sans doute ceux que vous nous tiendrez, monsieur le ministre. Or je pense que les chiffres rendent indiscutable l'affirmation qu'il existe une crise dans l'industrie de l'automobile.

Du 1^{er} janvier 1964 au 1^{er} octobre dernier, notre production, d'après les propres statistiques de vos services et par rapport à la période correspondante de l'année dernière, a baissé de 5 p. 100 environ.

Mais, pour juger exactement l'importance que revêt cette diminution de la production, il faut, je crois, la comparer aux résultats obtenus dans tous les autres pays producteurs.

Pendant le même temps, les Etats-Unis pulvérisent tous leurs records et livrent sur le marché 8.500.000 véhicules; l'Allemagne, second producteur du monde, s'apprête, cette année, à produire plus de 3 millions de véhicules, soit une augmentation de 10 p. 100; l'Angleterre connaît un boom de l'automobile, avec une augmentation de 25 p. 100 de sa production et l'Italie, même en pleine crise économique, comme nous le savons, maintient sa production, à 1 p. 100 près, au même niveau.

Ainsi, l'année 1964 s'annonce réellement, dans tous les pays producteurs du monde, une année exceptionnellement favorable, sauf en France.

Dans le domaine de l'exportation, les Américains progressent cette année de 10 p. 100, les Italiens de 11 p. 100, les Allemands de 14 p. 100, les Britanniques de 20 p. 100. Nous allons, nous, chuter de 6 à 7 p. 100.

L'objectivité nous interdit donc de prétendre que nous ne sommes pas en période de récession. D'ailleurs, depuis une dizaine d'années, en dépit de bulletins de santé optimistes et d'un développement industriel qu'on affirme satisfaisant, la France perd pied dans beaucoup de domaines et l'industrie de l'automobile n'est qu'une illustration spectaculaire de cette régression, de cette dégradation de nos positions.

Je voudrais prendre un exemple. En 1954, les constructeurs français et allemands étaient à égalité. En 1964, l'Allemagne produit 1.600.000 véhicules de plus que nous, c'est-à-dire que lorsque la France construit une voiture, nos voisins d'outre-Rhin en construisent deux.

En 1954, nous produisions trois fois plus de voitures que l'Italie. En 1964 ce rapport est tombé à une fois et demie. En 1962, la production anglaise était inférieure à la nôtre mais elle la dépassera cette année d'au moins 600.000 véhicules.

Tels sont, monsieur le ministre, les éléments objectifs de jugement que nous vous soumettons.

Quels sont les vrais motifs de cette crise? Sur le plan intérieur, essentiellement le prix exagéré des carburants, une fiscalité trop lourde, des assurances trop chères, un réseau routier et urbain inadapté.

Les conséquences directes du prix des carburants, la difficulté de circuler et de stationner font que les Français — nous l'a dit fort judicieusement tout à l'heure — utilisent

peu leur voiture. Ils font moins de dix mille kilomètres par an en moyenne alors que les Allemands et les Italiens — il convient de le répéter — en font presque le double.

C'est une vérité de La Palice : lorsqu'on roule peu, on use peu sa voiture ; on éprouve moins souvent le besoin d'en changer. C'est pourquoi le parc automobile français est également le plus âgé d'Europe.

Or — et c'est sur ce point précis, monsieur le ministre, que je veux attirer tout spécialement votre attention — c'est la capacité d'absorption du marché intérieur qui détermine finalement le prix de revient et c'est le prix de revient qui conditionne la présence sur les marchés extérieurs et permet d'y demeurer compétitif.

Il est de mise de se préoccuper de la supériorité financière d'entreprises géantes des Etats-Unis. Mais l'écart qui grandit sans cesse entre la France et l'Allemagne de l'Ouest, en matière de production automobile, me paraît encore infiniment plus dangereux. En effet, les Etats-Unis sont spécialisés dans la construction de véhicules d'une puissance telle qu'ils n'entrent pas directement en concurrence avec la production française. En revanche, l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Angleterre, sont directement en concurrence sur les marchés européens et s'adressent pratiquement à la même clientèle.

Les conséquences de l'évolution actuelle ne peuvent pas être ignorées. La supériorité des dimensions d'une industrie finit toujours par lui conférer une supériorité financière, puis technique, enfin commerciale.

En 1964, notre pays se trouve dans une situation sérieuse. Nous ne sommes pas dépassés en matière automobile seulement ; nous sommes, en fait, véritablement surclassés par un certain nombre de nos concurrents.

C'est peut-être le travers des spécialistes que d'attacher une grande importance à leur spécialisation et certains pourraient croire que j'exagère la gravité du problème de l'automobile et l'importance de son incidence sur l'économie nationale. J'estime cependant qu'il s'agit là d'une industrie-pilote et que les conséquences de la crise qu'elle subit rejaille sur l'ensemble de l'économie du pays d'ici quelques années.

Le mal est profond. La crise actuelle n'est pas celle dont on a parlé jusqu'à présent, mais la véritable crise de l'automobile dépasse singulièrement le simple incident de conjoncture que votre optimisme vous avait porté à y voir ; elle préfigure, en fait, la grande crise de demain, celle qui risque d'évincer des marchés étrangers notre industrie de l'automobile et qui, sans doute, la menacera également à l'intérieur de nos frontières et la contraindra peut-être à accepter l'introduction massive de capitaux étrangers, d'où une certaine « satellisation ».

Monsieur le ministre, il faut que le Gouvernement le sache bien — il le sait sans doute mais je dois le dire, quitte peut-être à heurter les membres de cette Assemblée — la France est en train de devenir une puissance industrielle secondaire dans l'Europe. En 1964, nous aurons consommé moins de la moitié de l'énergie consommée par la seule Allemagne de l'Ouest, et c'est là un étalon qui ne trompe pas. Nous allons cesser d'avoir dans bien des domaines, et tout spécialement dans celui de l'industrie automobile, ce que j'appellerai la dimension opérationnelle internationale, et c'est cela qui est particulièrement grave pour l'avenir.

Les remèdes immédiats, nous les connaissons bien. Ils permettront de développer avant tout le marché intérieur, et par voie de conséquence de nous maintenir dans la compétition sur les marchés extérieurs.

J'ai parlé du prix de l'essence, mais plus encore des déficiences de notre infrastructure routière. La France ne restitue à la route que 18 p. 100 des recettes assurées par l'automobile, c'est le pourcentage le plus bas d'Europe. Même la Grèce réinvestit 50 p. 100 de ses recettes et l'Allemagne environ 70 p. 100. Certains pays scandinaves consacrent à la route plus qu'ils ne perçoivent sur l'ensemble de l'industrie de l'automobile.

Monsieur le ministre, avant de conclure ce débat sur une note particulièrement optimiste quant à la conjoncture actuelle, je vous demande de songer à la conjoncture à plus long terme. Et je voudrais me permettre de vous poser, en conclusion, trois questions :

Est-il exact que l'année 1964 est particulièrement favorable pour l'automobile dans le monde entier à l'exception de la France ?

Est-il exact que la production allemande sera en 1964 le double de celle de la France, alors qu'elles étaient à égalité en 1954 ?

Enfin, devant de tels chiffres, quels sont les moyens et les remèdes que le Gouvernement français envisage d'apporter à

une situation qui ne cessera de devenir de plus en plus préoccupante ? (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement démocratique.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Industrie. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'Industrie. Monsieur le président, mesdames, messieurs, c'est avec le plus grand intérêt que j'ai entendu MM. Le Gallo, Barbet, Roux, Davoust et Hersant développer leurs questions orales. Je comprends parfaitement l'inquiétude qui a été la leur au moment où ils ont posé ces questions, c'est-à-dire au moment où la plupart des constructeurs annonçaient des réductions d'horaire.

Cette inquiétude s'est traduite par des expressions telles que crise, nette récession, marasme, lesquelles me semblent nettement exagérées quand il s'agit de qualifier un palier dans la production automobile française. Et, pour prouver le bien-fondé de mon assertion, je voudrais procéder très brièvement, car cela a été excellemment fait par tous les orateurs qui se sont succédés à cette tribune, à une analyse de la situation de cette industrie durant ces dernières années.

Il faut bien savoir que l'évolution de la production de l'industrie automobile française est fortement déterminée par la situation de son marché intérieur, c'est-à-dire qu'il faut se référer aux immatriculations. Je rappelle qu'en comparant les immatriculations de voitures particulières et commerciales des premiers semestres de chaque année par rapport à celles de l'année précédente, on peut voir que 1961 marquait un progrès de 13,4 p. 100, 1962 de 22,7 p. 100, 1963 de 18,4 p. 100 et 1964 de 6,5 p. 100.

Il est clair qu'à certains moments ce développement a dépassé nettement ce qui correspondait à l'accroissement du revenu national. Il y avait donc un effet d'anticipation dans les achats de la clientèle. Il est d'ailleurs d'une observation constante qu'un climat inflationniste est générateur de ce genre d'anticipation.

En tout état de cause, il est insoutenable d'affirmer, dans l'état actuel des échanges internationaux, que les constructeurs français auraient dû faire comme ils avaient fait en d'autres temps, c'est-à-dire ne pas suivre de près le développement de la demande.

Les barrières contingentaires sont, en effet, totalement supprimées. Les barrières douanières sont, elles, abaissées à un niveau suffisamment bas pour que nos constructeurs se trouvent en situation de concurrence active sur le marché intérieur, si bien que l'accroissement des délais de livraison aurait entraîné le transfert au profit de la concurrence étrangère d'une bonne part des demandes non satisfaites dans des délais raisonnables. Dans ces conditions, on pourrait certainement — soyez-en sûr ! — parler aujourd'hui d'une crise de l'automobile française.

L'effet d'anticipation des achats ayant cessé, les ventes s'établissent actuellement à un niveau plus bas que précédemment, quoique toujours très élevé en valeur absolue et, de ce fait, les constructeurs et leurs principaux fournisseurs — qui, ces dernières années, avaient été obligés, pour suivre le mouvement, de renforcer leurs moyens en matériel comme en personnel — sont donc amenés à marquer une pause.

Dans l'état actuel des choses, je m'empresse de dire qu'il n'est absolument pas dans l'intention du Gouvernement d'intervenir artificiellement pour modifier le désir de la clientèle, pas plus d'ailleurs que le Gouvernement n'était intervenu en sens contraire les années précédentes, pour freiner ou pour brider le développement des ventes automobiles.

Le Gouvernement considère que la vente des véhicules automobiles est soumise par nature à certaines fluctuations et que la fabrication doit suivre d'assez près la vente. De ce fait, une certaine souplesse de marche est dans la nature même de cette industrie. On a pu le constater dans d'autres pays que l'on citait tout à l'heure et qui sont sur le marché de l'automobile plus avancés que la France. Mais ce point fondamental a été, depuis longtemps déjà, perdu de vue dans notre pays, la régularisation de la demande ayant été assurée, pendant les dix ans qui ont suivi la Libération, par le maintien à peu près constant d'une pénurie dont les usagers ont beaucoup souffert.

Au surplus, à ceux qui sacrifieraient volontiers le plan de stabilisation et l'équilibre de la fiscalité française au développement de la production française automobile, et qui se présentent ainsi comme de très honorables porte-parole de la tentation qui fait de l'automobile une des fins majeures de l'activité de l'homme...

M. Michel de Grally. Très bien !

M. le ministre de l'industrie. ... il ne semble pas utile de rappeler que le groupe de travail automobile du IV^e plan, essentiellement composé de représentants de l'industrie de l'automobile, n'avait pas craint d'introduire ses recommandations par le paragraphe suivant que je vais me permettre de vous citer :

« Pour les membres du groupe, il est clair que fabriquer et vendre des véhicules automobiles ne sont pas des buts en soi ; ce sont des moyens dont les fins véritables sont les suivantes : contribuer à satisfaire aux besoins de transport de plus en plus grands d'une société moderne dont l'activité économique et le niveau de vie s'accroissent et contribuer à l'équilibre des échanges commerciaux de la France avec l'étranger. »

Voilà ce que disait le groupe de travail du IV^e plan.

Dans ce même esprit, nous pensons que l'homme a des besoins essentiels comme celui de manger à sa faim, d'être logé convenablement, de pouvoir travailler et élever ses enfants dans la sécurité et dans la dignité, mais que l'usage de l'automobile et, partant, sa fabrication ne sauraient constituer des objectifs auxquels il conviendrait de sacrifier tout le reste. Une place raisonnable doit, à notre sens, être attribuée à l'automobile, assurément beaucoup plus importante que celle qui, par exemple, lui est réservée dans les pays de l'Est où la planification ne prévoit, chaque année, que la construction d'un nombre très réduit de voitures particulières.

Je rappellerai que l'U.R.S.S., dont la population est de 225 millions d'habitants, n'a guère construit en 1963, d'après les renseignements dont nous disposons, que de 180.000 à 190.000 voitures particulières, alors que, pour une population cinq fois plus faible, la France produit dix fois plus de voitures.

Je pense que le nouveau Gouvernement soviétique pourrait utilement s'adjoindre les bons services de M. Barbet qui a donné de si utiles conseils au Gouvernement français pour le développement de sa propre production automobile. (*Sourires.*)

M. Raymond Barbet. Il n'en a pas besoin.

M. le ministre de l'industrie. Je le regrette pour lui.

Aujourd'hui, d'après les renseignements que nous avons et le climat satisfaisant dans lequel le Salon de l'automobile s'est déroulé, il semble bien que l'on soit arrivé au point d'équilibre entre les niveaux actuels de la production et de la consommation.

Comme, d'autre part, les constructeurs, alarmés à juste titre par la situation depuis un an, ont fait le nécessaire pour limiter sévèrement leurs stocks qui n'excèdent pas quinze jours de production — ce qui est plutôt bas pour la saison — la situation semble saine au niveau de production actuel.

Les importations de voitures étrangères ont certes augmenté de façon sensible : plus de 20 p. 100 en l'espace d'un an. C'est là une des conséquences naturelles et prévisibles de l'ouverture des frontières, découlant de la mise en place du Marché commun qui, loin de jouer à sens unique, nous permet de vendre nos productions à l'étranger.

Si l'on souligne volontiers que sur sept voitures immatriculées dans l'année, une est d'origine étrangère, on oublie trop souvent de mentionner que la balance du commerce extérieur de l'automobile est encore très largement positive, que la régie Renault, pour sa part, vend plus d'un tiers de sa production à l'étranger, en dépit de la perte quasi totale du marché italien, perte qui correspond, à peu de choses près, aussi bien à la diminution de notre production qu'à la réduction globale de nos exportations.

Comme je l'ai souvent répété, le Marché commun, c'est l'heure de la vérité pour la construction automobile ; c'est d'ailleurs l'heure de la vérité pour l'ensemble des constructions françaises, enfermées jusqu'à ces dernières années dans le cocon du protectionnisme.

Dans cette confrontation sévère, mais en fin de compte stimulante, notre construction automobile — il convient de le souligner — ne supporte manifestement pas de handicap, que ce soit dans le niveau des charges salariales ou dans les autres éléments du prix de revient.

Mais il n'est pas contestable que, dans leur isolement actuel, nos entreprises automobiles, au même titre que les autres constructeurs européens, ne sont pas à la mesure des grands groupes américains qui, par l'intermédiaire de leurs filiales et de réseaux de concessionnaires construits à grands frais et particulièrement privilégiés, manifestent sans aucune équivoque leur intention de conquérir le marché européen.

Le moment est certainement venu pour nos constructeurs de s'engager résolument dans la voie d'une politique de coopération étroite, de conclure des accords appropriés entre eux, même de passer des accords avec quelques-uns des principaux constructeurs européens au Marché commun, ce qui les mettra en mesure d'affronter valablement la concurrence étrangère.

M. Michel de Grailly. Très bien !

M. le ministre de l'industrie. Si du point de vue de la production, on ne peut considérer le tassement actuel comme un événement conjoncturel véritablement anormal, ne nécessitant absolument pas, par conséquent, la mise en œuvre de mesures exceptionnelles, on pourrait, par contre, être inquiet sur le plan de l'emploi, du prolongement de la situation actuelle qui a entraîné des réductions d'horaires quelquefois sévères pour de nombreux travailleurs.

Or, on constate que les processus classiques d'adaptation jouent assez lentement mais régulièrement et que les effectifs des grands constructeurs s'ajustent aux nouveaux besoins par le jeu des mouvements normaux de la main-d'œuvre.

L'existence d'une certaine mobilité de la main-d'œuvre suffirait à prouver, s'il en était besoin, que la situation générale de l'emploi dans l'industrie mécanique reste satisfaisante.

C'est ainsi que la partie des effectifs de la régie Renault affectée à la construction automobile — la régie a été, en effet, le premier constructeur à être touché par ce tassement — a évolué de la façon suivante à partir de la pointe du 31 décembre 1962, moment où 55.449 personnes étaient employées. A la fin du premier trimestre 1963, ces effectifs étaient ramenés à 54.200, pour tomber à 49.000 au deuxième trimestre 1964 — et j'y insiste — sans aucun licenciement.

Si M. Barbet a parlé de licenciements et de chômage, il l'a fait de bonne foi, mais en omettant de dire que ces licenciements et ce chômage touchent quelques constructeurs marginaux ne fabriquant que quelques centaines, voire quelques dizaines de véhicules par an. Aucun des quatre ou cinq grands constructeurs français n'a eu à procéder à des licenciements.

Dans l'hypothèse, qui apparaît maintenant comme plutôt pessimiste, où le marché total — c'est-à-dire le marché intérieur augmenté des exportations — se maintiendrait encore pendant plusieurs mois au palier que nous connaissons aujourd'hui, ce processus d'ajustement permettra, à production égale, de restreindre, puis de supprimer l'usage de l'expédient constitué par les jours chômés, puis permettra certainement de revenir à des horaires plus élevés assurant par conséquent aux salariés un retour progressif aux conditions de vie antérieures.

En ce qui concerne les répercussions éventuelles du tassement constaté dans l'industrie automobile sur les industries situées en amont, la branche la plus importante directement affectée par les variations d'activité de la construction automobile est celle de l'équipement qui lui fournit bon nombre d'organes ou de pièces détachées.

Cette industrie emploie environ, d'après les statistiques en ma possession, 84.000 personnes. Elle subit assez directement le contrecoup des mesures prises par la construction, mais ce contrecoup est atténué par le fait qu'elle doit également faire face aux besoins du parc automobile, lesquels auraient plutôt tendance à croître en période de mévente, puisque les usagers sont amenés à réparer les véhicules qu'ils gardent, alors qu'ils auraient dû normalement les remplacer.

Il existe d'autre part un certain nombre d'entreprises qui travaillent de façon quasi exclusive en qualité de façonniers de l'industrie automobile, appelées à compléter la production des propres ateliers des constructeurs. Tel est le cas, par exemple, de certaines forges, de certaines entreprises de décolletage ou de mécanique générale.

Ces entreprises ont souvent connu, en raison de cette option, des développements rapides à la mesure des risques qu'elles prenaient, puisqu'elles interviennent comme chevaux de renfort dans les moments de pointe et qu'elles sont peu ou mal alimentées dès que l'activité de la construction automobile baisse.

Il faut donc se garder de considérer des entreprises aussi vulnérables et ainsi orientées comme représentatives de la moyenne de la profession et il n'est possible de porter de jugement sur la situation d'une branche industrielle qu'au vu de renseignements statistiques complets.

Or, pour le moment, je puis donner l'assurance au Parlement que nous n'avons pas constaté dans l'ensemble de l'industrie mécanique, comme je le faisais remarquer tout à l'heure, de répercussions du tassement de l'industrie automobile qui puisse être qualifiées de graves ou d'inquiétantes.

Après cette analyse de la situation actuelle, on peut s'attendre raisonnablement à une reprise dès le printemps prochain, tant en raison de l'influence saisonnière que de la sortie de nouveaux modèles.

A plus long terme, le Gouvernement est parfaitement conscient que le développement de l'automobile est lié au développement de l'infrastructure. L'opinion publique est sensibilisée sur la question des routes et spécialement des autoroutes. Mais ayant

pris la mesure du problème, on est maintenant fondé à penser que nous pourrions le résoudre à condition de l'attaquer avec détermination, comme le fait actuellement le Gouvernement, dans la mesure de ses possibilités financières et compte tenu des autres priorités nationales.

A tout prendre, créer un réseau national d'autoroutes n'est pas, pour notre génération, une tâche plus lourde ou plus difficile, toutes proportions gardées, que celle dont nos pères sont venus à bout en créant le réseau ferroviaire français.

Nous ne pouvons que constater, comme l'a fait avant moi M. Roux, que nous sommes les premiers à aborder de front ce problème, soigneusement esquissé par tous les gouvernements de la III^e et de la IV^e République.

M. Tanguy Prigent. Il ne faut tout de même pas oublier la création du fonds national routier !

M. le ministre de l'Industrie. En revanche, le problème de la voirie urbaine apparaît comme plus lourd, plus coûteux et plus long à résoudre.

Sans solution vraiment satisfaisante dans une bonne partie des villes actuelles, il ne pourra être traité valablement que dans le cadre d'un urbanisme nouveau où la voiture particulière pourra jouer son rôle de transport des personnes, rôle qui vraisemblablement sera très loin d'être exclusif.

Pour ce qui est de l'infrastructure, de la fiscalité et plus généralement de tout ce qui conditionne largement le développement de l'industrie automobile et qui n'entre pas, comme l'a fait clairement remarquer M. Hersant, dans le cadre strict de la compétence de mon département, je me réjouis de l'entretien qu'a eu tout récemment une délégation parlementaire avec M. le Premier ministre, à qui échoit tout naturellement la charge de coordonner l'action gouvernementale. A ceux — et M. Hersant paraît être du nombre — qui pourraient avoir l'air de s'en étonner, je répondrai qu'il s'agit là d'une manifestation courante et pour nous, gaullistes, toute naturelle de la cohésion du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Tous ces problèmes évoqués avec beaucoup de sérieux à cette tribune aujourd'hui ne pourront donc trouver leur solution que dans le cadre d'efforts patients, prolongés, méthodiques, se traduisant par l'affectation régulière de crédits importants s'inscrivant dans des finances saines et des budgets honnêtes et équilibrés. Le maintien du volume des ressources fiscales actuelles et celui de la valeur de la monnaie sont les deux assises essentielles, les fondations indispensables d'une véritable politique de développement de l'automobile s'inscrivant harmonieusement dans le cadre de l'élévation du niveau de vie général du pays (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. J'informe l'Assemblée que se sont fait inscrire dans le débat MM. Westphal, Becker, Brousset, Catroux, Girard et Neuwirth.

La parole est à M. Westphal, premier orateur inscrit.

M. Alfred Westphal. Mesdames, messieurs, après avoir entendu tous les orateurs, en particulier M. le ministre de l'Industrie, je crois qu'il faut se garder dans cette discussion de tout excès d'optimisme ou de pessimisme.

Aujourd'hui, abandonnant pour quelques instants la dépouille du parlementaire, je céderai la parole au médecin omnipraticien de campagne pour qui l'automobile est un instrument de travail depuis trente-cinq ans.

Mon souci sera d'ailleurs de défendre, non pas les intérêts des propriétaires de grosses voitures dont le prix d'achat dépasse plusieurs dizaines de milliers de francs, mais ceux des innombrables automobilistes moyens qui, pour des raisons bien connues, sont obligés de se contenter d'une voiture moyenne, voire d'une petite voiture.

Les auteurs des questions posées aujourd'hui à M. le ministre de l'Industrie ont parlé de crise et de marasme de l'industrie automobile.

Tout comme M. le ministre et comme M. Roux, je me demande si l'on peut vraiment parler de crise. Dans mon esprit, la crise est un phénomène de longue durée dont les répercussions économiques sont importantes non seulement pour l'industrie automobile, mais encore pour toutes les industries annexes : fabrication d'accessoires, pneumatiques notamment.

Il me semble que le bilan du premier semestre de 1964 soit satisfaisant, puisqu'il marque une progression des ventes de l'ordre de 6 p. 100, chiffre que vous avez vous-même cité,

monsieur le ministre, alors que, au cours du deuxième semestre de cette même année, on enregistre une diminution des commandes entraînant un ralentissement des cadences de la production, dû au fait que les constructeurs n'aiment pas stocker au début de l'hiver. Il en résulte également une réduction du nombre d'heures de travail hebdomadaire dans certaines entreprises.

Cependant, d'après les déclarations des constructeurs eux-mêmes, les résultats du dernier salon de l'automobile qui vient de fermer ses portes sont bons.

On admet en général une augmentation du chiffre d'affaires de 10 à 30 p. 100 par rapport à 1963. Simca parle de reprendre son rythme hebdomadaire de travail de quarante-cinq heures. A la Bourse, Peugeot regagne une partie du terrain perdu. Les perspectives d'avenir sont donc encourageantes.

On ne peut néanmoins nier l'existence d'un malaise qui pourrait se transformer en crise si des mesures adéquates n'étaient prises.

La balance des importations et des exportations semble être déficitaire.

Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous sous ce rapport, monsieur le ministre, car, en considérant uniquement le nombre des voitures de tourisme, il y aurait quand même, d'après mes informations, une diminution de 8 p. 100 des exportations, tandis que les importations se sont accrues de 20 p. 100, ce qui revient à dire, si on compare la situation de 1964 à celle de 1963, que 20.000 voitures étrangères ont été importées en plus, alors que 23.000 voitures françaises ont été exportées en moins.

Si les chiffres que je cite ne sont pas exacts, monsieur le ministre, vous les rectifierez tout à l'heure.

Y a-t-il une explication de ce phénomène ?

Les voitures étrangères ne sont certainement ni meilleures ni plus belles que les voitures françaises. On peut évidemment se demander comment font les constructeurs étrangers pour être compétitifs sur le marché intérieur français, en dépit des taxes douanières qui s'élèvent à 12 p. 100 pour les pays du Marché commun et à 25 p. 100 pour les autres.

Dans les catégories de voitures moyennes, celles de 1.500 centimètres cubes de cylindrée, par exemple les voitures allemandes, gagnent du terrain. Dans la catégorie des voitures de 800 à 1.100 centimètres cubes, les voitures anglaises se vendent bien et, dans les petites cylindrées, Fiat est moins cher que Renault et Citroën.

Je ne parle pas des grosses voitures américaines qui n'ont qu'une clientèle très limitée.

Il n'y a, selon moi, qu'une seule explication à cela : c'est la fiscalité qui pèse trop lourdement sur cette branche de notre économie nationale.

L'automobiliste français paie non seulement toutes les taxes ordinaires aux divers stades de la production, la T. V. A., la taxe locale, mais aussi des taxes spécifiques, c'est-à-dire la vignette, la carte grise, la taxe sur les carburants. Si on les additionne, on constate qu'en trois ans, si le propriétaire d'une 404 parcourt environ 50.000 kilomètres, il fait cadeau d'une voiture à l'Etat.

Nous ne vivons pas à Monte-Carlo où il n'existe pas d'impôts. L'automobiliste français veut bien, comme tout le monde, s'acquitter de sa contribution à l'égard du fisc, mais il ne veut pas être imposé plus lourdement.

Examinons rapidement sa situation, particulièrement en ville.

Les garages sont en nombre insuffisant et chers. Il faut compter au moins 80 F par mois de frais de location de garage. La circulation est difficile mais le stationnement est encore plus difficile, surtout en zone bleue. Les contraventions ne résolvent pas le problème du stationnement. Enfin, les assurances sont chères, très chères même.

M'entretenant avec des professionnels, j'ai été frappé d'apprendre que, dans les grandes villes, de nombreux automobilistes renonçaient à l'achat d'une voiture pour s'orienter vers la location qui a beaucoup progressé ces dernières années. Ils en louent une pour le week-end et pour les grandes vacances.

En 1964, la location d'une voiture moyenne revenait à 1.300 F pour une durée de quatre semaines. Dans ce prix sont compris les frais de vignette, de carte grise et d'assurance tous risques. Même en cas d'accident, le locataire n'a rien à déboursier. Au retour des vacances, il rend la voiture et n'a plus de soucis de garage ou de stationnement.

J'ai évoqué le problème de la fiscalité dans son ensemble, mais j'insisterai sur deux points spécifiques : la vignette et le prix de l'essence.

Je rappelle qu'avant 1933 existait déjà une carte rose qui avait sur la vignette actuelle l'avantage d'être exigible uniquement pendant la période de mise en circulation de la voiture. Si, en hiver par exemple, un automobiliste entendait renoncer à l'usage de sa voiture, il lui suffisait d'en faire la déclaration et il ne payait pas d'impôts.

Le prix de l'essence était stable. Le gouvernement de l'époque, ayant manifesté le désir de majorer les taxes sur les dérivés internes, sur les produits du pétrole, avait dû supprimer cette carte rose parce que le Parlement n'admettait pas que les automobilistes soient imposés deux fois, une fois sous forme d'un impôt direct représenté par la carte, une deuxième fois sous forme d'impôt indirect en achetant de l'essence.

Depuis sont intervenues de multiples augmentations du prix de l'essence. Il faut cependant porter à l'actif de la V^e République que, depuis 1958, le prix de l'essence n'a plus augmenté et qu'il a même diminué de deux centimes, il y a deux ans.

En 1956, M. Ramadier ressuscita la vignette pour alimenter le fonds national de solidarité. Ce fonds constitue sans aucun doute une initiative extrêmement intéressante et louable, du point de vue humain et social, mais son mode de financement est détestable.

L'automobiliste est considéré comme une véritable vache à lait. En effet, il paie ses impôts comme tout le monde et contribue donc, déjà, à assurer les dotations budgétaires du fonds de solidarité. De plus, par un impôt supplémentaire réservé à lui seul, il verse encore 580 millions de francs, alors que le total du budget du fonds national s'élève à 1.214 millions de francs.

Cette double imposition est une injustice contre laquelle les automobilistes s'élèvent. Ils demandent un mode de financement plus équitable réparti sur tous les contribuables, sans exception.

Pour conclure sur ce point, je rappelle qu'il y a deux ans, le conseil général du Bas-Rhin avait déjà, sur ma proposition, adopté un vœu demandant la suppression de la vignette qui ne fut suivi d'aucun résultat. C'est pourtant ce même vœu que je reprends aujourd'hui.

Pour inciter et décider un client éventuel à l'achat d'une voiture, il existe d'autres possibilités.

On peut améliorer l'infrastructure — je n'en parle pas parce qu'elle est du domaine du ministre des travaux publics et des transports — et on peut agir sur le prix de l'essence.

L'essence française est la plus chère du monde et l'Etat français celui qui prélève le plus grand bénéfice sous forme de taxes diverses. Le résultat de cette politique, c'est que le kilométrage annuel moyen de l'automobiliste français — cela a déjà été dit — ne dépasse pas 10.000 kilomètres, alors que l'automobiliste allemand, anglais, italien ou suisse parcourt au moins de 15.000 à 18.000 kilomètres par an.

Il était question, à un moment donné, d'aligner le prix français sur le prix moyen européen. Il faudrait pour cela opérer une baisse d'au moins 18 centimes par litre. C'est à proprement parler inconcevable dans les circonstances actuelles et à bref délai.

En revanche, ce qui semble parfaitement réalisable, c'est de réparer un oubli et de revenir à une situation normale modifiée dans des circonstances exceptionnelles par une mesure exceptionnelle. Je veux parler de l'affaire du canal de Suez.

Ce n'est pas par cruauté mentale que je fais allusion à cet épisode, mais c'est parce que le gouvernement français de l'époque avait augmenté le prix du litre d'essence de 6 francs pour compenser les frais élevés du transport.

En effet, le passage du canal étant interdit, les pétroliers devaient faire le tour du Cap. Il en résultait une perte de temps et une augmentation certaine des tarifs de transport.

Cette surtaxe était donc adaptée à une situation spéciale de durée limitée. Dès la réouverture du canal, elle aurait dû être supprimée. Malheureusement, le gouvernement qui aurait dû prendre cette mesure de régularisation s'en est bien gardé.

Tout cela, évidemment, est déjà de l'histoire ancienne. Qu'il s'agisse de l'absence d'infrastructure, de la réinvention de la vignette, de la surtaxe de 6 francs de l'essence, ce sont des gouvernements antérieurs à la V^e République qui ont pris ces mesures.

Il faut porter à l'actif du Gouvernement actuel une baisse de 2 centimes sur le litre d'essence, et une nouvelle baisse d'un centime est annoncée. Il reste donc un rattrapage de 3 centimes à faire. Je reconnais que cela pose un problème au ministre des finances. Pour l'automobiliste, par contre, ce serait déjà un allègement sensible de ses charges.

L'expérience prouve d'ailleurs qu'en diminuant le prix de l'essence, le propriétaire d'une voiture est encouragé à circuler davantage. Il y a donc consommation accrue et ce que le fisc perd d'un côté, il le retrouve largement de l'autre.

Ayez donc, monsieur le ministre, le courage de tenter l'aventure. Je suis sûr que les événements vous donneront raison.

Pour conclure, monsieur le ministre, je vous prie de n'avoir pas peur de vous attaquer à la vignette, ni d'agir sur le prix de l'essence.

Ni la vignette ni la surtaxe ne sont vos enfants. Financez le fonds national de solidarité par des dotations budgétaires normales, encouragez l'industrie automobile en diminuant le prix de l'essence, faites pression sur les compagnies d'assurances pour établir les tarifs à un niveau raisonnable et tous les automobilistes vous en seront reconnaissants.

Vous ferez ainsi œuvre utile. Vous donnerez un nouvel essor à cette importante industrie et à toutes ses industries annexes qui font vivre des centaines de millions d'ouvriers avec leurs familles.

Soyez celui dont on dira plus tard : « Il a osé ». Faire quoi ? Du neuf et du raisonnable, comme c'est toujours l'ambition de la V^e République. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Becker. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Georges Becker. Mesdames, messieurs, pour comprendre vraiment le problème que pose aujourd'hui l'industrie automobile, il est bon, me semble-t-il, de remonter quelque peu en arrière et d'examiner comment il s'est établi chez nous.

Il y a une trentaine d'années — les moins jeunes d'entre nous s'en souviennent — un monsieur qui possédait une automobile passait pour un horrible capitaliste, bon pour élaborer ses contemporains en passant sur les routes pleines de nids de poules ; on le maudissait comme on maudissait déjà, au xviii^e siècle, les gens qui avaient de trop beaux carrosses et que l'on n'aimait pas beaucoup.

Peu à peu, grâce au génie de nos constructeurs et de nos techniciens, la voiture, d'objet de luxe qu'elle était du temps où elle exigeait un chauffeur, un entretien énorme et où son prix d'achat était très élevé, peu à peu, dis-je, la voiture a coûté moins cher et, comme on dit dans le jargon d'aujourd'hui, s'est démocratisée.

Elle est devenue une ambition à la portée d'un nombre de plus en plus grand de gens modestes et, aujourd'hui, des gens de situation très simple peuvent prétendre à la possession d'une voiture. Non seulement ils le peuvent mais ils le veulent.

Pour la plupart des Français, la voiture est devenue l'objet d'un désir, une obsession. Elle n'est pas seulement un instrument de transport, un moyen de travail, comme on le dit d'habitude, elle est avant tout un outil de prestige. On veut avoir sa voiture pour « être quelqu'un ».

J'ai lu récemment, sous la plume d'un syndicaliste, que les ouvriers français éprouvaient tellement le besoin d'une voiture que ceux qui n'en possédaient pas se sentaient aliénés de la nation et proposaient la création d'un fonds spécial de crédit automobile, afin de permettre à chacun d'avoir la sienne et de placer ainsi tout le monde sur un plan d'égalité.

Cette idée peut paraître extravagante. En tout cas, elle est significative.

La voiture est aujourd'hui un mythe, une idole et ce n'est pas par hasard qu'un de nos plus grands constructeurs a appelé sa plus belle voiture D. S., par un jeu de mots sur deux initiales. La voiture est véritablement devenue une divinité.

On s'étonne que les Français roulent moins que les habitants des autres pays. Or ce n'est pas parce qu'ils ont moins envie de rouler, c'est parce qu'ils n'ont pas envie de rouler du tout. Ils veulent simplement avoir une voiture.

M. Michel de Grailly. Voilà le problème !

M. Georges Becker. Puisque tout le monde possède une voiture et que les voitures doivent rouler quand même, puisque l'industrie de l'automobile est devenue la plus grande industrie de la nation, qu'elle fait vivre ou occupe environ cinq millions de personnes, c'est-à-dire tout juste un peu plus que ceux qui, en France, vivent de la boisson et de l'alcool — et ce n'est pas plus criminel — puisque la voiture occupe un si grand nombre de gens, elle pose un véritable problème social et fait d'abord apparaître un phénomène sociologique dont on doit tenir compte.

D'autres pays, tels que la Russie, n'ont pas voulu construire de voitures, considérant qu'il fallait accorder la priorité à des investissements plus intéressants et plus importants.

M. Michel de Grailly. Très juste !

M. Georges Becker. Nous autres, en économie libérale, nous avons dû construire des voitures parce que chacun voulait la sienne. Nous nous sommes conformés au désir de la population d'une façon très démocratique, mais c'est à l'Etat d'en tirer les conséquences. Puisqu'il y a des voitures, il faut que l'on puisse s'en servir correctement.

J'en arrive maintenant aux problèmes de technique routière, de technique financière, de technique tout court, qui conditionnent l'existence même du marché de l'automobile et qui expliquent en partie la crise, le commencement de crise ou de récession, ou le palier — comme on voudra — dont ce marché souffre aujourd'hui.

Nombreux sont ceux qui hésitent à renouveler leur voiture soit parce qu'elle ne roule pas suffisamment — je vous ai déjà dit pourquoi il y a quelques instants — soit parce qu'ils ne peuvent plus circuler convenablement. Nombre de Parisiens ont maintenant renoncé à passer leur week-end hors de la capitale, parce qu'il est difficile d'en sortir et encore plus difficile d'y rentrer.

Notre structure routière, dans les voies de dégroupement des grandes villes, est insuffisante. C'est un tel lieu commun que j'ai presque honte de le rappeler, tant il est vrai que nous en avons obtenu l'explication aujourd'hui.

Cette crise de l'industrie de l'automobile revêt d'autres aspects psychologiques dont certains sont plus irritants que vraiment graves.

On critique toujours l'institution de la vignette. Certes, la vignette est très ennuyeuse. Elle est un de ces héritages empoisonnés que la V^e République a trouvés dans son berceau, tout comme les zones de salaires, et dont elle ne parvient pas à se débarrasser. Espérons qu'elle y réussira un jour!

On oublie de dire que la voiture n'est pas frappée par l'impôt direct et régulier, comme cela existe dans d'autres pays. La vignette constitue un impôt indirect, une sorte de taxe annuelle qui, après tout, est supportable. La voiture n'étant pas une nécessité, il est tout naturel que son utilisateur paie pour un objet qui demeure sinon un luxe, du moins un demi-luxe et très souvent une simple fantaisie.

Nous devons nous préoccuper sérieusement de la crise proprement dite. Il est évidemment tragique, en tout cas douloureux, que de nombreux ouvriers voient aujourd'hui leurs ressources diminuer en raison d'une crise dont ils ne sont évidemment pas responsables.

Mais il faut aussi admettre qu'une industrie peut connaître des à-coups, qu'il n'est pas obligatoire que sa marche soit constamment ascendante. Elle peut connaître une saturation du marché et se heurter à des obstacles, à des concurrences.

J'ai consulté de nombreux spécialistes ces temps derniers et, comme M. le ministre de l'industrie nous l'a dit cet après-midi, la plus grande crainte n'est pas pour l'avenir immédiat mais pour plus tard.

M. le ministre des finances a déclaré l'autre jour, à la tribune, que nous entrons dans un monde où la concurrence internationale allait devenir « épouvantable et même terrifiante ». C'est en ces termes qu'il s'est exprimé. Il est évident que les adjectifs qu'il a employés conviendront parfaitement, hélas ! à la concurrence dans l'industrie automobile.

Il faudra que, par des regroupements, par des alliances, nos industriels, dont la dimension est trop faible pour leur permettre de lutter seuls, constituent un tout cohérent capable d'offrir un front uni à la concurrence étrangère.

Dans ce domaine, des remèdes à la fois financiers, techniques et commerciaux seront nécessaires, mais c'est un point sur lequel je suis moins documenté car ce n'est pas ma spécialité.

J'ai voulu simplement vous faire toucher du doigt le fond du problème.

Ce n'est pas seulement un problème technique. Comme tous les problèmes industriels, c'est avant tout un problème humain, un problème de sociologie générale, un problème d'évolution de la société.

Quiconque aujourd'hui veut une voiture et la possède a l'impression d'échapper à la condition de prolétaire et, dans ce sens, cela représente un progrès considérable. Il ne faut pas l'oublier. Et puisqu'il est bon, puisqu'il est nécessaire d'élargir le marché intérieur et plus encore le marché extérieur, il faut que tous ceux qui ont besoin ou envie d'une voiture puissent la posséder dans des conditions raisonnables, et qu'ils aient aussi les moyens de s'en servir.

Que le Gouvernement consente les efforts nécessaires afin de rendre l'usage de la voiture plus facile et plus normal. C'est toute la tâche dont il est capable, car il n'a pas à entrer dans

les considérations techniques ou financières qui concernent l'industrie automobile elle-même qui, elle, est assez grande pour vivre toute seule et pour savoir ce qu'elle doit faire ; il suffit qu'on ne lui impose pas d'entraves, qu'on lui offre le moyen d'écouler sa marchandise et que l'on fasse en sorte que chacun puisse l'utiliser correctement.

Je crois que c'est la sagesse et que, si simple que soit cette conclusion, c'est le fond du problème. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Brousset. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Amédée Brousset. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais vous rendre attentifs à certains aspects actuels du marché français de la voiture d'occasion.

J'estime, en effet, que, cet après-midi, nous n'aurions pas fait le tour complet des problèmes que pose l'économie de la voiture automobile, si nous en néglignons cet aspect très important. Mais je voudrais le faire, comme je le fais souvent en d'autres occasions à cette tribune, non pas du tout en spécialiste de l'industrie automobile, mais en spécialiste des marchés de gros, qu'ils soient agricoles, industriels ou commerciaux.

Je vous exposerai trois faits. Voici le premier.

Cet été, courait la ville une histoire qui me semble pleine d'enseignement. Aux acheteurs qui, d'août à septembre, se proposaient l'achat d'une voiture neuve, de l'une quelconque de nos marques nationales, il était proposé un « prix de saison » inférieur au prix d'achat habituel de l'ordre de 10 à 15 p. 100 environ. Par exemple, pour une voiture d'un million de francs, la ristourne était de l'ordre de 100.000 ou 150.000 francs. Mais lorsque le chaland ainsi intéressé s'appretait à conclure l'affaire et s'inquiétait de savoir à quel prix lui serait reprise sa voiture ancienne, il lui était proposé un prix généralement inférieur de 10 à 15 p. 100 à celui de l'Argus, c'est-à-dire que, ce qui sortait de la main droite était repris de la main gauche.

Depuis longtemps, la sagesse populaire a condamné de semblables pratiques : « Donner et retenir ne vaut ».

Et cependant un prix de saison n'est pas en soi commercialement condamnable ; un tel prix est bien pratiqué pour le charbon, les fourrages ou le fuel domestique. Mais dans le domaine des transactions automobiles le fait est fort peu courant et mérite d'être signalé, parce qu'à coup sûr il démontre le malaise des deux marchés de la voiture neuve et de la voiture d'occasion.

Le deuxième fait que je désire porter à votre connaissance est le suivant.

Les dirigeants et les exposants du récent marché de la voiture d'occasion, qui s'est tenu porte de Versailles sensiblement à la même époque que le marché de la voiture neuve, avaient évidemment beaucoup de préoccupations. Cependant il y eut 30 p. 100 d'entrées de plus que l'an dernier, et en valeur absolue, le montant des transactions sur les voitures d'occasion a été de 20 p. 100 supérieur à celui de l'an dernier. Et généralement les voitures achetées étaient celles qui n'excédaient pas cinq ans d'âge et étaient encore en bon état. Leur prix était de l'ordre de 200.000 ou 300.000 anciens francs, l'acheteur bénéficiant du crédit habituel, ce qui semble démontrer que la clientèle intéressée par ces voitures jugeait excessif le prix des voitures neuves.

Le troisième fait que je voudrais citer est le suivant. Dans le journal *Paris-Jour* du 14 septembre dernier, j'ai lu l'article que voici :

« A l'eau ! A l'eau les vieilles voitures de plus de cinq ans d'âge. Les vieilles voitures de plus de cinq ans d'âge seront interdites sur les routes de Suède à partir de janvier prochain. La loi obligera les Suédois — un sur cinq a son auto — à s'en débarrasser. Une société s'est montée pour les aider. Pour 150 francs, la société prend en charge le « tacot » et va tout simplement le jeter à la mer. Double avantage : pas de cimetière terrestre laid et envahissant et empoisonnement des régions côtières, car les épaves d'autos devenant des colonies de coquillages attirent les poissons ». (Sourires.)

Il résulte de ces trois faits qu'il devient nécessaire de légiférer au sujet de la voiture d'occasion.

Du fait de la guerre et des difficultés de l'après-guerre, la voiture a connu une longévité extraordinaire, mais le moment n'est-il pas venu maintenant, monsieur le ministre — et je vous en laisse juge, bien entendu — de nous soumettre un projet de loi tendant à réglementer la longévité des voitures, et plus particulièrement le marché de la voiture d'occasion ?

Quel serait le critère ? A vos services, à vous-même, monsieur le ministre, de le déterminer : ancienneté, kilométrage, état d'entretien ? Faudra-t-il instituer le livret automobile comme on institue un livret du conducteur ?

A la faveur de ces observations, j'espère que, lors de la prochaine session de notre Assemblée, nous trouverons, déposés sur son bureau, les projets de loi nécessaires. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R. - U.D.T.)

M. le président. La parole est à M. Catroux. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R. - U.D.T.)

M. Diomède Catroux. Je vous remercie tout d'abord, monsieur le ministre, d'avoir précisé clairement la situation présente de l'industrie automobile française.

Nous ne sommes pas, comme certains l'ont prétendu non sans complaisance, en présence d'une crise générale encore moins, d'un drame social: l'industrie automobile française se porte fondamentalement bien et nous sommes satisfaits que vous abordiez le problème avec libéralisme, et que, selon vos propres paroles, le Gouvernement n'intervienne pas de façon artificielle dans ce secteur économique.

Nous vous demanderons également, monsieur le ministre, de ne pas intervenir de façon partisans, et je crois que nous nous comprenons.

Vous avez également abordé un problème très important pour l'avenir de l'industrie automobile européenne: celui de l'intervention des Etats-Unis d'Amérique sur le marché de l'Europe des Six. Les Etats-Unis d'Amérique, les constructeurs américains à tout le moins, recherchent la mainmise sur un marché européen qui compte 200 millions de consommateurs au pouvoir d'achat important. Les pratiques actuelles des constructeurs américains aboutissent à un phénomène assez curieux: quand on sait que l'Europe des Six ne pourra pas, probablement, compter plus de seize constructeurs en 1967, date de l'union douanière entre les pays membres du Marché commun, pour faire face à la concurrence américaine, il est intéressant de noter que, dès à présent, la concentration nécessaire est opérée par les Américains entre constructeurs européens, qui eux n'abordent ce problème qu'avec réserve et retard.

C'est ainsi que, lorsque le groupe Chrysler prend la majorité des actions de Simca, la majorité des actions de Rootes, lorsqu'il essaye de prendre la majorité dans une firme allemande et dans une firme italienne, et s'implante sur le marché espagnol, nous nous trouvons en présence d'une concentration de moyens réalisée de l'extérieur de l'Europe et qui aboutit, en fait, à deux conséquences possibles.

La première est que la politique des investissements dans l'industrie automobile européenne ne sera plus dictée par les nécessités du marché européen appréciables en tant que telles, mais bien par rapport aux intérêts spécifiques des constructeurs américains intéressés à travers le monde.

Une autre conclusion s'impose: cette prise de position des constructeurs américains en Europe aboutit, en fait, à ce que le traité de Rome avait soigneusement voulu interdire, c'est-à-dire à la conclusion d'accords de marchés malthusiens entre constructeurs américains et filiales européennes. C'est ainsi que l'on peut craindre que les modèles européens de ces filiales européennes ne soient plus exportés dans les pays d'Amérique du Sud, du Moyen-Orient, d'Afrique ou d'Orient, là où ils se trouveraient en concurrence directe avec des productions américaines similaires. C'est là un élément très important pour la balance commerciale des Etats du Marché commun, et notamment de la France.

Nous serions donc heureux, monsieur le ministre, que le Gouvernement français soit en mesure de soumettre cette question aux organismes du Marché commun, et peut-être même à l'échelon du conseil de ministres du Marché commun. En effet, quand les capitaux américains s'investissent en Europe, par exemple, pour prendre une part prépondérante dans la biscuiterie, il peut en résulter, sans dommage, que les producteurs européens fabriqueront moins de biscuits sucrés de dessert et plus de biscuits salés d'apéritif; cela importe peu et n'est d'aucun effet sur la balance commerciale des Etats européens. Mais quand il s'agit de secteurs industriels aussi importants que l'automobile, qui doivent obéir à la loi de la liberté des marchés, de telles pratiques sont potentiellement dangereuses et nécessitent une intervention des gouvernements des Etats du Marché commun, à tout le moins une étude et des garanties. D'ailleurs vous devriez, monsieur le ministre, rencontrer, à cet égard, l'approbation du Gouvernement américain qui applique chez lui, strictement, des lois et règlements anti-trust.

Vous avez bien voulu nous montrer quelque optimisme pour le printemps prochain.

Nous devons nous féliciter de la conscience que les constructeurs français ont de leurs responsabilités. Elle les conduit à rationaliser leur production et leur commercialisation. Elle aboutit à la création de centrales d'achat tendant à standardiser un certain nombre de pièces d'automobile, voire à l'utilisation

rationnelle en commun d'usines. C'est ainsi que nous nous félicitons de l'entente, non seulement de sociétés françaises entre elles, mais de sociétés allemandes et de sociétés françaises en vue de la fabrication de modèles communs. A cet égard, je souligne l'intérêt du récent accord entre N. S. U. et Citroën.

Monsieur le ministre, je voudrais que nos collègues et le Gouvernement se rendent bien compte qu'une industrie qui occupe, directement ou indirectement comme on l'a rappelé, plus de 5 millions de personnes, qui porte sur des investissements de l'ordre de milliards de nouveaux francs, ne vit ni au jour le jour, ni en tablant sur des prévisions à terme de six mois ou même de deux et trois ans.

La définition d'un modèle en prévision d'un marché probable-intervient parfois sept ou huit ans à l'avance. La nécessité de réunir les investissements et, lorsque ces investissements sont réunis, de lancer les chaînes — et quand les chaînes sont montées il n'est plus possible de revenir en arrière, ce qui exclut toute erreur de calcul avant le montage — fait que l'industrie automobile doit établir ses prévisions dix ou quinze ou vingt ans à l'avance, quelle est une industrie d'avant garde et on ne doit pas considérer les pauses suivies d'accroissements de production sous leur angle accidentel. Il est nécessaire, monsieur le ministre, que la définition d'une politique de l'automobile soit celle que vous avez bien voulu donner vous-même. Cette politique doit être celle de la liberté. (Applaudissements sur les bancs de l'U.N.R. - U.D.T.)

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

M. Florimond Girard. Monsieur le ministre, plusieurs de nos collègues viennent de nous faire part de leurs préoccupations en présence des signes d'essoufflement que donne l'industrie française de l'automobile, dans la crainte des conséquences que cette situation risque d'entraîner sur le plan économique et social.

Mon intention n'est pas de revenir sur les aspects de la question qui ont déjà été développés.

Je m'associe, bien entendu, entièrement aux propos tenus par mes collègues, mais je voudrais, monsieur le ministre, insister sur un point particulier: les incidences de toute récession de l'industrie automobile sur la marche des entreprises dont l'activité est liée à ce secteur.

Nombreux sont en effet, les ateliers et les usines qui travaillent pour les grandes firmes automobiles. Ils jouent un rôle considérable dans l'économie du pays et occupent une masse importante de salariés. Ces entreprises sont évidemment tributaires du niveau des commandes passées par les fabricants d'automobiles. Si certaines d'entre elles ne leur sont pas étroitement liées en raison de la diversité de leurs fabrications, il en est d'autres qui sont dans une entière dépendance économique, leurs fournitures étant destinées à un seul client. La position de ces dernières devient critique dans une période comme celle que nous traversons et justifie les inquiétudes qui se manifestent déjà très sérieusement au sein du personnel qu'elles emploient.

Ainsi, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, une usine traitant des aciers spéciaux pour le compte de la Régie nationale des usines Renault a été obligée de ramener la durée hebdomadaire du travail dans ses ateliers de quarante-huit heures à quarante heures par suite d'une réduction considérable de ses commandes. Cette mesure vise la totalité du personnel du seul établissement industriel du canton, soit 720 salariés. Elle affecte environ 2.500 personnes sur 7.000 habitants.

La population de la région est donc inquiète et se demande si cette situation va se prolonger ou même s'aggraver, entraînant une nouvelle diminution de son niveau de vie.

Il conviendrait de la rassurer, monsieur le ministre. Le meilleur moyen de la faire, me semble-t-il, serait d'annoncer les mesures envisagées par les pouvoirs publics. Ainsi serait dissipé le malaise que l'on constate aujourd'hui.

Dans le cas particulier que j'évoque, nous sommes autorisés à attendre d'autant plus de vous que l'usine de Saint-Michel-de-Msurienne est pratiquement un atelier de la Régie Renault, qui est une entreprise nationalisée placée sous votre tutelle directe.

Au nom des salariés de cette entreprise et de leurs familles, je vous remercie à l'avance, monsieur le ministre, des dispositions que vous voudrez bien prendre en leur faveur. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Neuwirth, dernier orateur inscrit.

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'avais pas l'intention d'intervenir dans ce débat. Si

je le fais, c'est parce qu'un point particulièrement important n'a pas été, à mon avis, suffisamment mis en lumière.

Certes, monsieur le ministre, vous n'êtes pas à vous seul le détenteur de la clé des problèmes posés par l'industrie automobile. Les autoroutes, notre infrastructure routière dépendent du ministère des travaux publics, les problèmes financiers sont réglés par votre collègue des finances et il serait injuste de tirer sur le seul pianiste alors que plusieurs solistes de l'orchestre gouvernemental sont intéressés à ces questions.

Un point me paraît spécialement important, celui de l'exportation. Nous entendons tous les jours évoquer et nous voyons se préciser les orientations du V^e plan dans le sens d'un développement des biens d'équipement, ce qui signifie qu'une certaine restriction pourrait être apportée à la production des biens de consommation. Cette restriction se traduit déjà par les limitations imposées au crédit, par les incitations données dans le secteur des biens d'équipement. Une telle situation ne manque pas de nous inquiéter, car si le marché français était tant soit peu tari, le seul débouché possible pour nos industries, si nous voulons non seulement maintenir leur rythme actuel — ce qui serait insuffisant — mais l'augmenter, serait l'exportation.

Et là, parlons franchement. J'ai eu l'occasion, comme d'autres de mes collègues, de me rendre à l'étranger et j'ai été fâcheusement impressionné par le fait que nos exportateurs ne sont pas protégés comme ceux des pays étrangers.

Nous avons eu la démonstration que nos réseaux de vente sont ridicules, particulièrement en Amérique du Nord, comparativement, par exemple, aux réseaux de vente d'une célèbre marque de voiture allemande.

M. Michel de Grailly. Voilà !

M. Lucien Neuwirth. Nous avons constaté que rien n'est fait sur le plan de la coordination dans l'assaut à lancer contre les marchés étrangers.

A quoi servirait-il de nous ouvrir les portes de continents entiers, si ce n'est pas pour assurer l'écoulement d'une production qui doit sans cesse augmenter ? (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Monsieur le ministre, cette inquiétude correspond à des réalités profondes. Nous en sommes — et, à ce propos, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'intervention de M. Catroux — à l'ère des grandes dimensions. Il est vrai, il est indiscutable que, seules, les entreprises de grande dimension, les entreprises qui se seront groupées pour faire face à la concurrence, non plus intereuropéenne mais intercontinentale, pourront survivre.

Or nous avons le pénible sentiment que le Gouvernement n'est pas complètement conscient de ce problème. La preuve en est que, aujourd'hui, notre commerce extérieur est dépourvu de tout véritable moteur.

Cette situation est déjà grave dans certains domaines — je songe au textile, que je connais bien — mais elle l'est aussi dans le secteur de l'automobile, que je connais bien également parce que des régions entières, comme celle que je représente, vivent de ce que l'on appelle la sous-traitance. Elles sont ainsi les premières affectées par les mouvements récessionnistes qui affectent l'industrie automobile.

Je suis, dans ces conditions, persuadé que votre action personnelle la plus urgente, c'est, non sans doute de créer un véritable Board of Trade pour le commerce extérieur français, mais de promouvoir une action pensée, coordonnée, puis poursuivie avec volonté.

J'affirme que, dans les cinq années qui viennent, une industrie automobile qui n'exportera pas 40 p. 100 de sa production sera condamnée à disparaître ou à passer sous les fourches caudines de l'étranger. Et vous le savez. (Très bien ; très bien ! sur plusieurs bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Ce n'est pas un nationalisme exacerbé qui dicte mes paroles. Je suis partisan, si je puis dire, d'un écrémage de la qualité. Il faut, certes, que les meilleures entreprises subsistent, mais je souhaite que ces entreprises soient, d'abord, les entreprises françaises.

Au moment même où cette pression se fait sentir dans tous les milieux et dans toutes les classes, au moment où l'on perçoit cette volonté d'ouvrir les portes sur l'avenir, il serait inexplicable que nous n'adoptions point cette dynamique de l'exportation.

Un de nos collègues a déclaré, et je le regrette vivement, que l'automobile est un luxe, ou un demi-luxe, voire une fantaisie. C'est faux. L'automobile fait partie de notre vie de tous les jours et nous ne saurions, maintenant, nous en passer. M. Catroux l'a rappelé : l'industrie automobile occupe plus de cinq millions de nos travailleurs.

Monsieur le ministre, nous devons, vous devez, vous qui êtes le tuteur de cette industrie, même si certains de vos collègues ont, au Gouvernement, d'autres préoccupations, vous devez, dis-je, prendre les initiatives que les constructeurs, que tous ceux qui concourent à faire vivre ces entreprises attendent de vous ; vous devez, en première urgence, organiser la politique de l'exportation. Voilà ce que, nous, nous attendons de vous. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. le ministre de l'industrie. Je vais répondre rapidement aux orateurs qui sont intervenus à la fin de ce débat.

Je dirai à M. Westphal que la balance commerciale de l'industrie automobile, contrairement à ce qu'il pense, n'est pas déficitaire cette année. La marge bénéficiaire a été de 2 milliards et demi de francs en 1963 et nous estimons qu'elle sera de 2 milliards cette année.

M. Westphal me permettra de lui dire que je ne suis pas tout à fait aussi sûr que lui des répercussions que pourrait avoir sur le marché de l'automobile une diminution du prix de l'essence.

Je crois beaucoup plus, comme M. Becker, à l'aménagement du réseau routier et à la création de grands parcs pour faciliter la circulation.

Comme M. Neuwirth, je ne suivrai pas M. Becker dans ses conclusions sur l'automobile, symbole de réussite sociale. C'est peut-être le cas pour certains mais il n'y a certainement pas lieu de généraliser.

Je répondrai à M. Brousset que je suis très intéressé par le concours, que je sens positif, de la majorité du Parlement pour chercher une solution au problème de la voiture d'occasion. Je ne pense pas qu'on puisse systématiquement « casser » les voitures quand elles ont dépassé un certain âge, mais il y a certainement une question de sécurité à résoudre à cet égard. Mes services se sont déjà entretenus de ce problème avec ceux de mon collègue des travaux publics et il est fort possible que nous puissions, d'ici quelque temps, déposer un projet de loi à ce sujet.

J'ai été réconforté par l'appui que m'a apporté M. Catroux dans le domaine de l'action que nous devons mener en ce qui concerne les investissements étrangers en France. Il ne s'agit pas d'une politique hostile, ou même inamicale, à l'égard de nos concurrents dès l'instant où ils jouent le jeu, mais d'une politique conforme aux vrais intérêts européens.

Nous avons déjà essayé — vous le savez bien, monsieur Catroux — de porter cette importante question des investissements étrangers devant les hautes instances du Marché commun. Je dois reconnaître que, jusqu'à présent, nous ne pouvons ni nous réclamer d'un succès ni même nous féliciter de l'accueil qui nous a été réservé.

Néanmoins, au-delà des gouvernements — hostiles par principe, par tradition ou par politique, à la solution que nous préconisons — je sens que les industriels des pays considérés marquent un réel intérêt pour notre position. Peut-être pourront-ils, dans ces conditions, exercer quelque influence sur leurs gouvernements dans le sens que nous souhaitons tous.

M. Diomède Catroux. En effet.

M. le ministre de l'industrie. Monsieur Girard, mon collègue M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, m'a informé de la situation délicate des aciéries du Temple à Saint-Michel-de-Maurienne. J'ai demandé à mes services d'étudier les conditions dans lesquelles nous pourrions faire fonctionner cette usine sans qu'il soit porté préjudice à ses ouvriers.

Enfin, M. Neuwirth nous a fait part de ses sentiments au sujet du réseau de concessionnaires d'une certaine firme française aux Etats-Unis.

M. Neuwirth connaît aussi bien que moi les difficultés que nous avons dû vaincre pour implanter, avec des fortunes diverses, cette firme dans ce pays. Néanmoins, quels qu'aient été nos efforts, nos déceptions, nos sacrifices, le solde de l'opération est positif. Le nombre des voitures exportées par cette firme est, certes, tombé de 50.000 à 25.000, mais le produit de nos ventes n'est pas négligeable dans notre balance commerciale.

M. Neuwirth aimerait que nous menions plus activement notre politique d'exportation. C'est là un problème qui me dépasse.

Je connais, à ce sujet, les sentiments de M. Neuwirth. J'espère que le Gouvernement pourra, un jour, mener une action susceptible de lui donner satisfaction, ainsi qu'à toutes les forces vives de notre industrie, car celle-ci, j'en suis d'accord avec lui, a besoin d'exporter sans peine et disparaît.

Une politique de coordination de tous les organismes qui travaillent pour l'exportation sera certainement bénéfique pour notre pays.

Je veux dire, en concluant, et au retour d'un voyage que j'ai effectué en Espagne, au cours duquel j'ai eu l'occasion d'inaugurer l'exposition technique française à Madrid et de prendre contact avec de nombreux industriels français, que je suis satisfait de la conscience qu'ils ont, non pas seulement de leurs intérêts, mais aussi de leur devoir national. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.*)

M. le président. Le débat est clos.

— 2 —

DECISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'informe l'Assemblée que le Conseil constitutionnel, saisi d'une résolution, adoptée le 6 octobre 1964, modifiant les articles 41, 50, 60, 134 et 137 du règlement de l'Assemblée nationale, m'a fait parvenir le texte de sa décision, rendue le 15 octobre 1964, en application de l'article 61 de la Constitution, déclarant conformes à la Constitution les dispositions contenues dans cette résolution.

Ces dispositions sont donc immédiatement applicables.

La décision du Conseil constitutionnel sera publiée à la suite du compte rendu intégral de la présente séance.

— 3 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Béraud un avis, présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087) — anciens combattants et victimes de guerre.

L'avis sera imprimé sous le numéro 1110 et distribué.

J'ai reçu de M. Bettencourt un avis, présenté au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi de finances pour 1965 — Coopération — (n° 1087).

L'avis sera imprimé sous le n° 1111 et distribué.

— 4 —

COMMUNICATION DU RAPPORT D'ACTIVITE DU CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre, en application de l'article 6 de la loi n° 61-1382 du 19 décembre 1961, le rapport d'activité du Centre national d'études spatiales pour la période du 1^{er} juillet 1963 au 1^{er} juillet 1964.

Ce document sera mis en distribution.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 20 octobre, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1965 (n° 1087). (Rapport n° 1108 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.)

Anciens combattants et victimes de guerre et articles 55 à 58. (Annexe n° 6. — M. Fossé, rapporteur spécial, avis n° 1110 de M. Béraud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Travail. (Annexe n° 25. — M. Boisdé, rapporteur spécial. — Avis n° 1107 de M. Degraeve, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

A seize heures, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique : Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures cinquante minutes.)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Désignation, par suite de vacances, de candidatures pour des commissions.

(Application de l'article 25 du règlement.)

Le groupe de l'Union pour la Nouvelle République-Union démocratique du travail a désigné :

1^o Mme Nicole de Hauteclocque pour remplacer M. Neuwirth à la commission des affaires étrangères ;

2^o M. Neuwirth pour remplacer Mme Nicole de Hauteclocque à la commission des lois constitutionnelles, de législation et de l'administration générale de la République.

Décision du Conseil constitutionnel rendue en application de l'article 61 de la Constitution sur la résolution modifiant les articles 41, 50, 60, 134 et 137 du règlement de l'Assemblée nationale.

Le Conseil constitutionnel,

Saisi le 8 octobre 1964 par le président de l'Assemblée nationale, conformément aux dispositions de l'article 61 de la Constitution, d'une résolution tendant à modifier les articles 41, 50, 60, 134 et 137 du règlement ;

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, et notamment ses articles 17 (alinéa 2), 19 et 20 ;

Considérant que les dispositions des articles 41 (1^{er} alinéa), 50 (alinéas 1, 3 et 6), 60 (alinéas 1 et 2), 134 (1^{er} alinéa) et 137 (alinéa 2, deuxième phrase) du règlement de l'Assemblée nationale, dans la rédaction qui leur a été donnée par la résolution susmentionnée, ne sont contraires à aucune disposition de la Constitution,

Décide :

Art. 1^{er}. — Sont déclarées conformes à la Constitution les dispositions des articles 41 (1^{er} alinéa), 50 (alinéas 1, 3 et 6), 60 (alinéas 1 et 2), 134 (1^{er} alinéa) et 137 (alinéa 2, deuxième phrase) du règlement de l'Assemblée nationale, dans la rédaction qui leur a été donnée par la résolution en date du 6 octobre 1964.

Art. 2. — La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 15 octobre 1964.

Le président,
LÉON NOËL.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée par M. le président pour le mercredi 21 octobre 1964, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

11196. — 16 octobre 1964. — Mme Veillant-Couturier demande à M. le Premier ministre : 1^o quelles conséquences pratiques il tire des déceptions causées par l'application du traité franco-allemand dont a fait état M. le Président de la République dans sa conférence de presse du 23 juillet 1964 ; 2^o s'il ne croit pas que le but affirmé par les signataires de ce traité, à savoir la réconciliation franco-allemande, devrait être recherché de façon à ne pas encourager les forces du nationalisme et du militarisme allemands, mais à soutenir les forces démocratiques et pacifiques.

QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés. »

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

11197. — 16 octobre 1964. — M. Jean Lainé expose à M. le ministre de l'agriculture que les décisions de la commission communale de remembrement ne sont portées à la connaissance des intéressés que par affichage en mairies ou envoi d'une lettre ordinaire. De ce fait, certains propriétaires, absents de leur domicile habituel pour raisons professionnelles ou autres, ne reçoivent notification de cette décision qu'après l'expiration des délais d'opposition — lesquels ne sont d'ailleurs que de quinze jours — de sorte qu'ils se trouvent dans l'impossibilité absolue de présenter leurs observations devant la commission départementale. Il lui demande s'il ne juge pas indispensable que soit modifiée l'actuelle réglementation administrative, afin que tous les propriétaires intéressés par une opération de remembrement soient prévenus des décisions de la commission communale par lettre recommandée avec accusé de réception.

11198. — 16 octobre 1964. — M. Boisson attire l'attention de M. le Premier ministre sur les mesures récentes prises à l'égard de la production linière et qui ont provoqué une grande inquiétude parmi les liniculteurs de Seine-Maritime, département premier producteur de lin en France. Il lui rappelle que par lettre du 10 décembre 1963, il soulignait à la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles, la nécessité d'encourager par priorité les productions « déficitaires », ce qui est le cas pour le lin. Il lui demande, la commercialisation du lin s'effectuant sans aucune protection douanière et librement entre tous les pays du monde, pour quelles raisons il a fixé le taux global de protection à 10 p. 100, alors que le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles avait adopté le taux de 15 p. 100, taux adopté également à l'unanimité par la confédération internationale de lin et de chanvre groupant 12 pays. Le taux de 10 p. 100, nettement insuffisant, met la liniculture française dans une position défavorable sur le marché mondial et plus particulièrement face aux prix américains du coton (concurrent direct du lin), généralement plus bas et bénéficiant en sus d'un taux de protection de 35 p. 100 permettant le dumping à l'exportation. Il lui demande également si cette décision peut se justifier par le plan de stabilisation, généralement invoqué contre toute hausse des prix agricoles, alors que : 1° le prix de vente dépend du cours mondial ; 2° l'objectif était de faire produire plus pour faire baisser les prix ; 3° l'augmentation de l'encouragement ne nécessitait aucune recette nouvelles, puisque le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles disposait de ressources importantes et que la taxe textile instituée pour financer l'encouragement continuait à être perçue.

11199. — 16 octobre 1964. — M. Boisson attire l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'émotion provoquée chez le personnel et les cadres des organismes agricoles de la Seine-Maritime par sa décision de n'avoir homologué la reclassification des emplois de la mutualité sociale agricole que sous réserve du rétablissement des abattements de zones. Par lettre du 5 mai 1964, M. le ministre de l'agriculture a rendu effectif au 1^{er} avril 1964 le rétablissement des abattements de zones. Cette décision arbitraire est contraire aux accords conclus librement entre les organisations patronales et ouvrières, conformément à la loi du 11 février 1950 qui a rendu la liberté absolue de la fixation des conditions de travail et de rémunérations de salaires au moyen de convention ou d'accord d'entreprises. L'abattement de zone pour Rouen ayant été supprimé, conformément à la loi du 1^{er} janvier 1960, il lui demande s'il n'envisage pas de revenir sur sa décision, qui va à l'encontre des déclarations et promesses gouvernementales, puisqu'elle a en fait rétabli dans le cas évoqué les abattements de zones là où ils avaient été supprimés.

11200. — 16 octobre 1964. — M. Boisson attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur l'émotion provoquée chez le personnel et les cadres des organismes agricoles de la Seine-Maritime à la suite de l'homologation, sous réserve du rétablissement des abattements de zones, de la reclassification des emplois de la mutualité sociale agricole. Il lui rappelle que la loi du 11 février

1950 avait rendu la liberté absolue de la fixation des conditions de travail et de rémunération des salaires au moyen de conventions ou d'accords. L'abattement de zone pour Rouen avait été supprimé le 1^{er} janvier 1960. Ce rétablissement, rendu effectif le 1^{er} avril 1964, est une décision arbitraire et contraire aux accords librement conclus. Il lui demande si, dans un souci de justice sociale et de respect de la loi du 11 février 1950, il n'envisage pas d'annuler sa décision prise par lettre du 5 mai 1964 avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1964.

11201. — 16 octobre 1964. — M. Gilbert Faure expose à M. le ministre du travail que des assurés sociaux se voient refuser le remboursement des actes médicaux, leur médecin traitant ayant été récemment radié de l'aide médicale par un arrêté préfectoral, qu'une telle décision a été prise par la direction régionale de la sécurité sociale en vertu de l'article 1^{er} du décret du 9 juin 1934 et d'un arrêté du Conseil d'Etat rendu le 5 décembre 1941, alors que la section des assurances sociales du conseil régional de discipline ne s'est pas encore prononcée, comme le prévoit l'article 9 du décret n° 60-451 du 12 mai 1960. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser d'urgence une situation particulièrement préjudiciable aux intérêts des assurés sociaux qui, d'après les textes en vigueur, ont le libre choix du médecin, celui-ci ayant également le droit d'exercer sa profession tant que le conseil régional de l'ordre n'en aura pas décidé autrement.

11202. — 16 octobre 1964. — M. Gilbert Faure expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'aux termes de l'article 270 ter du code général des impôts « les ventes passibles de la taxe sur la valeur ajoutée peuvent être soumises à la taxe sur les prestations de services chez les redevables dont le chiffre d'affaires soumis à l'une et l'autre de ces taxes n'a pas dépassé 400.000 F au cours de l'année précédente. L'option est ouverte aux intéressés sur leur demande : elle est valable pour au moins une année civile entière ». Il ne résulte pas du texte cité que l'option pour la T. P. S. a un caractère global. Il lui demande si l'administration des contributions indirectes est fondée dans ces conditions à réclamer la T. P. S. à un contribuable qui, nonobstant son option, a acquitté la T. V. A. sur des affaires normalement passibles de cette taxe (fabrications, reventes en gros de marchandises en l'état).

11203. — 16 octobre 1964. — M. Gilbert Faure rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'aux termes de la réponse faite au J. O., débats A. N. du 22 août 1964 à la question écrite n° 9471, un ancien commerçant, déclaré en faillite et devenu salarié, reste débiteur de tous impôts directs mis en recouvrement à son nom et demeurés impayés, y compris ceux dus à l'occasion de l'exercice de son commerce. Il lui demande, compte tenu du caractère fragmentaire de cette réponse, s'il faut en conclure que ce même commerçant ne devrait plus, à compter de la date de clôture de faillite, être recherché en paiement des taxes sur le chiffre d'affaires et impôts indirects de toute nature, exigibles à raison des affaires réalisées ou de l'existence dudit commerce.

11204. — 16 octobre 1964. — M. Abelin appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les dispositions de l'article 4 du décret n° 84-902 du 31 août 1964 relatif à la production viticole et à l'organisation du marché du vin, et en particulier sur le 3^e alinéa dudit article, d'après lequel pour apprécier l'importance globale des quantités de vins à bloquer, il est tenu compte, d'une part, de l'importance de la récolte et des quantités reportées de la récolte précédente, et d'autre part, des importations prévisibles en fonction des engagements internationaux. Il lui fait observer que, depuis l'accession de l'Algérie à l'indépendance, il n'y a plus en France d'excédents de production, sauf dans le cas d'une récolte extrêmement abondante. Il s'agit donc, dans les dispositions de ce décret, d'instituer un blocage éventuel, destiné à permettre l'entrée en France de vins étrangers et leur commercialisation. Il lui demande s'il estime normal d'interdire à des producteurs français la vente d'une partie de leur production afin de laisser la place, sur les marchés français, à des produits étrangers.

11205. — 16 octobre 1964. — M. Carmoiesse rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports que le corps des ingénieurs des travaux de la météorologie doit faire l'objet incessamment d'une réforme statutaire, qui pose le problème de la transposition des classes actuelles dans les nouveaux échelons. Un tableau de transposition, prenant effet du 1^{er} janvier 1961, a été adopté à l'unanimité par le comité technique paritaire de la météorologie du 11 décembre 1963. Ces dispositions ont reçu depuis cette date l'accord de principe du secrétariat général à l'aviation civile, du ministère des travaux publics et des transports et du ministère des finances, sans cependant qu'une décision formelle de publication ait été prise. Les ingénieurs des travaux de la navigation

aérienne ont, pour leur part, bénéficié par décret n° 64-773 du 20 juillet 1964 d'un statut nouveau, applicable au 1^{er} janvier 1961 et assorti d'une transposition très satisfaisante. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour obtenir une publication rapide du statut des ingénieurs des travaux de la météorologie, comportant le tableau de transposition, applicable au 1^{er} janvier 1961, qui a fait l'unanimité du personnel et des organismes supérieurs.

11206. — 16 octobre 1964. — M. Vial-Massat attire l'attention de M. le ministre du travail sur la situation des travailleurs du textile dans la région de Bourg-Argental (Loire). Ceux-ci, en effet, étaient en droit d'attendre qu'après l'avis favorable à l'extension de l'accord du 27 février 1964, un arrêté étendant cet accord à toutes les entreprises de textile soit publié rapidement. Sept mois se sont écoulés et les accords ne sont toujours pas étendus, ce qui porte un grave préjudice matériel et moral aux salariés du textile de la région de Bourg-Argental, pourtant déjà très défavorisés. Il lui demande s'il envisage de publier d'urgence l'arrêté d'extension de l'accord du 27 février, afin de réparer cette injustice.

11207. — 16 octobre 1964. — M. Le Theule expose à M. le ministre des armées que les salaires des ingénieurs, pilotes et cadres du centre d'essais en vol sont restés figés depuis le 1^{er} janvier 1963, et ceux des techniciens de ce même C. E. V. depuis le 1^{er} juillet 1962. En effet, bien que leurs rémunérations doivent suivre l'évolution des salaires dans la métallurgie, la périodicité des modifications des barèmes des conventions collectives — environ tous les deux ans — n'est pas adaptée à l'augmentation progressive réelle du coût de la vie et, de plus, les décisions d'augmentation n'ont aucun effet rétroactif. Il lui demande s'il est envisagé de remédier à cet état de choses par une modification des clauses de réévaluation des salaires inscrites aux contrats de ces personnels. Il lui demande également s'il ne pourrait être envisagé de leur accorder immédiatement une augmentation rétroactive de leurs salaires.

11208. — 16 octobre 1964. — M. Arthur Richards expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une commission départementale des impôts, statuant en matière de chiffre d'affaires, a donné un avis sur le mode de détermination du bénéfice fiscal aux deux tiers des recettes dites « non déclarées », ces dernières à la suite d'un contrôle fiscal. Il lui demande si cette formule ne représente pas un vice de forme, car le contribuable, en aucune manière, ne peut être mis en possession d'éléments lui permettant de se défendre sur ce point. En effet, les documents mis à sa disposition ne lui permettent jamais d'établir, par comparaison, si le contrôle a ou n'a pas judicieusement effectué son travail dans les mêmes conditions que pour les commerces similaires. Il en résulte, trop souvent, que c'est à la discrétion du contrôleur, à son interprétation des éléments comptables qu'il a consultés, que le chiffre d'affaires soi-disant « non déclaré » a été établi. Trop souvent, les vérificateurs ne veulent pas admettre les observations de l'assujetté, et prennent ou laissent de côté ce qui peut détruire leur conviction. Cet état de fait est très préjudiciable pour les vérifiés, lesquels sont désarmés et ne peuvent réellement se défendre devant les dires des vérificateurs, lesquels possèdent de la puissance publique tout l'appareil propre à ruiner le vérifié, même s'il a raison.

11209. — 16 octobre 1964. — M. Arthur Richards expose à M. le ministre du travail que, dans la réponse qui a été donnée à sa question écrite n° 10507 (Journal officiel, débats A. N., séance du 2 octobre 1964, p. 2930), relative aux conditions de retraites des fonctionnaires de l'Etat et du régime général de la sécurité sociale, il lui a été indiqué *in fine* « qu'aucune comparaison ne peut être faite entre les pensions de réversion servies par le régime des fonctionnaires et celles qui sont attribuées par le régime général de l'assurance sociale en raison, notamment, des conditions de financement qui sont entièrement différentes ». Il lui demande : 1° de lui indiquer les conditions de financement : a) des retraites des fonctionnaires ; b) des retraites au régime général de la sécurité sociale ; 2° si, alors qu'il est de pure justice d'assurer aux serviteurs de l'Etat une juste et sereine retraite, il n'existe pas une iniquité flagrante dans la création, par des différences hors de mesure, d'une catégorie de déshérités, dont le motif semblerait prendre sa source dans ce que les salariés qui travaillent dans les industries privées se trouveraient privés, en ce qui regarde leurs veuves, de la sécurité qu'ils sont en droit d'espérer, pour elles, de la politique sociale du Gouvernement au nom même de l'égalité dans la nation ; 3° s'il est pensable de dire qu'un revenu de 2.200 francs par an ou de 5,83 francs par jour peut permettre d'assurer les moyens normaux de la vie, c'est-à-dire : le vivre, le couvert et les frais inhérents à une existence normale, voire même pour régler les « tickets modérateurs » de maladie, pour des personnes âgées ; 4° s'il n'est pas injuste de traiter en citoyennes de deuxième zone les veuves des salariés de l'industrie privée, en leur opposant ce que l'on appelle un minimum de ressources personnelles pour pouvoir bénéficier de la pension de réversion.

11210. — 16 octobre 1964. — M. Arthur Richards expose à M. le ministre du travail que ne peut prétendre à une pension de réversion la veuve d'un assuré social du régime général de la sécurité sociale si cette dernière a des ressources personnelles qui excèdent le chiffre limite de 2.200 francs depuis le 1^{er} juillet 1963 (1.700 francs entre le 1^{er} avril 1962 et le 1^{er} juillet 1963). Il lui demande : 1° si, dans le cas d'une pension de réversion d'une retraite complémentaire, dont le montant atteindrait ou dépasserait le chiffre limite de 2.200 francs, priverait la veuve de la pension de retraite du régime général de la sécurité sociale ; 2° dans l'affirmative, si cette interprétation ne constituerait pas, en elle-même, un déni de justice en ce sens que, volontairement, on priverait la veuve des moyens d'existence normaux de la vie ; 3° si, dans ces conditions, ce ne serait pas pousser au désespoir les personnes âgées qui pourtant, dans le passé, ont représenté autre chose que la négation à laquelle on semblerait les réduire ; 4° si, au moins, on ne peut pas leur permettre de mourir sans inquiétude, en leur assurant les moyens de vie que l'on donne à d'autres catégories de citoyens plus favorisés.

11211. — 16 octobre 1964. — M. Arthur Richards expose à M. le ministre du travail qu'une société à responsabilité limitée doit à la sécurité sociale des cotisations, qu'elle n'a pu régler étant donné ses difficultés de trésorerie. Il lui demande : 1° si, dans ces conditions, le gérant de ladite S. A. R. L. peut être tenu pour personnellement responsable et être sanctionné pour ce manquement à cette obligation légale de paiement ; 2° si cette situation peut être considérée comme une faute de gestion de la part dudit gérant ; 3° si le recouvrement de la créance de la sécurité sociale peut être poursuivi par l'organisme de recouvrement sur les biens propres à ce gérant, du moins pour la période où il avait la responsabilité de l'entreprise ; 4° si l'organisme de recouvrement peut déposer une opposition de sûreté au greffe du tribunal de commerce en une inscription de nantissement ; 5° s'il peut, également, prendre hypothèque sur les biens propres du gérant à la conservation des hypothèques du ressort du domicile de ce dernier, nonobstant autorisation du tribunal de grande instance jugeant en référé.

11212. — 16 octobre 1964. — M. Buot demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si l'entrepreneur, construisant des immeubles destinés à la revente, est soumis, sur cette livraison, au régime général de la taxe sur la valeur ajoutée, c'est-à-dire 20 p. 100 sur 60 p. 100, ou au régime de livraison à soi-même, prévu pour la fiscalité immobilière (20 p. 100 sur 50 p. 100), ou aux deux régimes successifs avec, lors du deuxième stade, récupération de la T. V. A. acquittée lors du premier stade, avec application éventuelle de la règle du butoir.

11213. — 16 octobre 1964. — M. Collette rappelle à M. le ministre de l'agriculture que le taux global de protection du lin (liniculture et teillage) était de 11,88 p. 100 en 1963 ; que, à la demande des professionnels, le fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles avait proposé 15 p. 100 pour 1964, et que, en définitive, ce taux a été fixé à 10 p. 100 par le Gouvernement. Dans ces conditions, il est impossible aux professionnels français de lutter contre le coton américain, concurrent direct du lin, qui bénéficie d'une protection de 35 p. 100. Or, l'augmentation de l'encouragement ne réclamait aucune dépense nouvelle, la taxe textile continuant à être perçue. Enfin, M. le Premier ministre avait indiqué à la fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles, par sa lettre du 10 décembre 1963, la nécessité d'encourager par priorité les productions déficitaires. Il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour éviter à la culture du lin de disparaître, en égard aux directives données par M. le Premier ministre, et rappelées ci-dessus.

11214. — 16 octobre 1964. — M. Collette expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'un artisan couvreur travaillant seul, étant tombé d'une échelle, a reçu l'ordre de cesser toute activité pendant plus d'un trimestre. Or, cet artisan étant imposé aux taxes sur le chiffre d'affaires suivant le régime du forfait, l'administration lui réclame le paiement intégral du montant de ce forfait. Il lui demande : 1° si cette exigence est légale, attendu qu'il résulte d'une réponse de M. le secrétaire d'Etat au budget à M. le préfet de la Seine, à la suite d'une question posée par M. Paul Falart, conseiller municipal (Bulletin municipal officiel du 23 octobre 1956) qu'en cas d'interruption d'exploitation pour cause de longue maladie, les paiements sont suspendus au prorata du temps écoulé ; que, d'autre part, en cas de variation du montant du chiffre d'affaires de plus de 20 p. 100, la dénonciation du forfait est obligatoire ; qu'inversement, une telle dénonciation avait été admise en 1956 lorsque, par suite des restrictions de carburant imposées à l'époque, le chiffre d'affaires avait subi une diminution de plus de 20 p. 100 ; 2° si, les exigences de l'administration étant fondées, le Gouvernement n'envisage pas de prendre des dispositions équitables afin que les professionnels modestes, imposés au régime du forfait, ne soient pas désavantagés par rapport aux entreprises imposées d'après le régime de la déclaration du chiffre d'affaires réel.

11215. — 16 octobre 1964. — **M. Danilo** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un entrepreneur de transport qui, à la suite d'une vérification fiscale, a vu le taux d'amortissement pratiqué sur ses camions ramené de 33 p. 100 à 25 p. 100, cette différence de taux nécessitant de sa part une réintégration à son bénéfice imposable. Étant donné que le taux d'amortissement de 33 p. 100 a été pratiqué depuis de nombreuses années par cet entrepreneur, qui en a toujours informé l'administration lors de ses déclarations annuelles — ce taux figurant dans le tableau annexe de façon apparente — et que, si l'administration avait jugé celui-ci excessif, elle aurait dû en proposer le redressement dès les premières déclarations, il lui demande si l'administration est fondée, dans ce cas, à demander des intérêts de retard sur les impositions qui résultent de ces redressements, compte tenu des dispositions des articles 36, 37 et 41 de la loi n° 63-1316 du 27 décembre 1963.

11216. — 16 octobre 1964. — **M. Guéna** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'un fabricant de filets de pêche de la Dordogne s'est vu refuser l'autorisation de former des apprentis pour le motif qu'il n'existerait pas de C. A. P. dans cette spécialité. Une telle lacune étant susceptible de porter préjudice à cette catégorie d'artisans, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour y remédier.

11217. — 16 octobre 1964. — **M. Mer** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu de l'article 195 du code général des impôts, le revenu imposable des contribuables célibataires, divorcés ou veufs, est divisé par 1,5 dans un certain nombre de cas et, notamment, lorsque ces contribuables ont eu un ou plusieurs enfants qui sont morts, à la condition que l'un d'eux au moins ait atteint l'âge de seize ans, ou que l'un d'eux au moins soit décédé par suite de faits de guerre. Il lui demande les raisons pour lesquelles un avantage analogue, à savoir une demi-part supplémentaire, n'est pas accordé aux ménages ayant eu un enfant mort et, notamment, à ceux ayant eu un enfant décédé par suite de faits de guerre. Il lui fait remarquer, en outre, que le contribuable divorcé ou veuf, se trouvant dans le cas visé à l'article précité, et qui se remarie ensuite, perd alors le léger avantage qu'il avait par rapport aux autres contribuables. Il lui demande donc s'il pense pouvoir envisager une modification de la législation sur ce point, en étendant le bénéfice de la demi-part supplémentaire aux ménages se trouvant dans des cas semblables à ceux des célibataires, veufs ou divorcés, visés à l'article 195.

11218. — 16 octobre 1964. — **M. Peyret** expose à **M. le ministre des armées** qu'actuellement la période des permissions agricoles s'échelonne du 1^{er} juin au 1^{er} novembre. Or, dans certaines régions, notamment d'élevage, la période de gros travaux se situe entre février et avril, pour la surveillance de l'agnelage par exemple, qui nécessite la présence d'un personnel plus important que la période des fenaisons aujourd'hui réalisées avec des moyens mécaniques. Il lui demande s'il n'envisage pas la possibilité, sans nuire au service demandé aux militaires en activité, de permettre l'octroi des permissions agricoles pour les époques auxquelles la présence des agriculteurs est la plus utile.

11219. — 16 octobre 1964. — **M. Peyret** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les élèves de l'école des impôts sont obligés de signer un engagement de servir huit ans dans l'administration. Il lui demande : 1° si le temps passé sous les drapeaux est inclus dans ces huit années ; sinon, sur quelles bases juridiques est fondée l'affirmation que le temps consacré au service militaire ne peut être compris dans les huit années au service de l'État ; 2° comment est calculé le montant du dédit redevable par un fonctionnaire décidant de quitter l'administration, et quelles sont ses modalités de versement.

11220. — 16 octobre 1964. — **M. Tomasin** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la réglementation fiscale concernant les cantines scolaires ou d'entreprises, et sur les conditions d'exonération de la taxe locale dont les cas sont limitativement énumérés à l'article 1575 du code général des impôts. Suivant cette réglementation, il apparaît que le bénéfice de l'exonération de la taxe locale est refusé dans le cas où la gestion de la cantine n'est pas assurée par un comité issu de l'établissement ou de l'école, un contrat étant passé avec une personne jouant le rôle de traiteur. Il lui expose à cet égard le cas de petites entreprises ou écoles de petites communes qui, ne pouvant se permettre d'engager des frais d'installation de cuisines ni payer un personnel spécialisé sans grever lourdement le prix de revient des repas, doivent recourir à une personne qui, en qualité de traiteur, livre les repas à domicile pour des sommes très modiques. Il lui demande si, dans ces conditions, il ne pourrait envisager une modification de la réglementation, en disposant que les repas

livrés par un traiteur à une entreprise ou à une école, moyennant un prix ne dépassant pas une somme donnée, payée par l'entremise soit d'un représentant du personnel, soit par un représentant de la caisse des écoles ou de l'association des parents d'élèves, sont exonérés de la taxe locale ou de prestation de services.

11221. — 16 octobre 1964. — **M. Trémollières** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** : 1° s'il est possible de connaître : a) le nombre total de tuberculeux en France pour les années 1954 et 1964 ; b) le nombre de ceux qui sont hospitalisés ; c) le nombre de ceux qui sont soignés par traitement ambulatoire ; d) le nombre de ceux soignés en sanatoriums en 1964 et en 1954 ; 2° dans l'hypothèse où l'évolution entraînerait une diminution du nombre des malades traités en sanatorium, s'il serait possible de connaître l'utilisation envisagée des établissements ainsi libérés.

11222. — 16 octobre 1964. — **M. Trémollières** demande à **M. le ministre de la justice** de lui indiquer quel était : 1° le nombre de procès en référés dans le département de la Seine en 1947, motivés par des litiges portant sur les loyers ; 2° le même nombre pour l'année 1963.

11223. — 16 octobre 1964. — **M. Trémollières** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si les formalités, exigées pour permettre aux Algériens habitant la France depuis de nombreuses années d'acquiescer la nationalité française, ne pourraient pas être modifiées, de telle façon qu'il ne leur soit pas réclamé un extrait de naissance pour eux-mêmes et leur famille, qu'ils sont dans l'obligation de demander en Algérie avec les risques que cela comporte pour eux et leurs parents, surtout lorsque les intéressés offrent de fournir livret de famille, carte d'identité et livret militaire de service dans l'armée française.

11224. — 16 octobre 1964. — **M. Ziller** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, sous le couvert d'une réglementation ayant trait au point de départ de la jouissance des pensions (art. R. 23 du code des pensions, partie réglementaire), certains retraités maintenus en activité se voient privés du bénéfice de la loi du 23 février 1963 (art. 51), qui leur permet désormais de cumuler leur retraite avec de nouveaux émoluments d'activité. Il lui demande si la suppression ou un aménagement de cette réglementation a été prévu pour la mettre en harmonie avec la loi, de manière à la rendre applicable à la catégorie des retraités ci-dessus visés.

11225. — 16 octobre 1964. — **M. Radus** demande à **M. le ministre des affaires étrangères**, suite à sa réponse à sa question n° 3602 donnée au *Journal officiel*, débats Assemblée nationale, du 1^{er} février 1964, si les consultations entre les départements ministériels intéressés relatives à la charte sociale européenne, conclue dans le cadre du conseil de l'Europe, sont maintenant terminées, et si le Gouvernement est prêt à engager la procédure de ratification de la charte.

11226. — 16 octobre 1964. — **M. Dassié** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelle est la position du Gouvernement à l'égard de la recommandation n° 395 relative à la fonction publique européenne, qui a été adoptée par l'Assemblée consultative du conseil de l'Europe le 24 juin 1964.

11227. — 16 octobre 1964. — **M. Lucien Bourgeois** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** sa question écrite n° 8436 du 14 avril 1964, relative aux mesures à prendre en vue d'encourager les agriculteurs à construire des étangs pluviaux, permettant en particulier de lutter contre les incendies de forêts. Il s'étonne que, malgré deux rappels, l'un paru au *Journal officiel*, débats Assemblée nationale du 19 juin 1964 et l'autre à celui du 25 juillet 1964, cette question n'ait pas jusqu'à présent reçu de réponse. Il lui demande donc s'il peut lui donner cette réponse dans les meilleurs délais.

11228. — 16 octobre 1964. — **M. Lucien Bourgeois** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sa question écrite n° 8707 du 24 avril 1964, relative au cas d'un propriétaire de terrain acquis par succession, désirant y construire et décourageant de le faire par suite d'une lacune dans la législation sur les plus-values immobilières. Il s'étonne que, malgré deux rappels, l'un paru au *Journal officiel*, débats Assemblée nationale du 29 mai 1964, et l'autre à celui du 1^{er} juillet 1964, cette question n'ait pas jusqu'à présent reçu de réponse. Il lui demande donc s'il peut lui donner cette réponse dans les meilleurs délais.

REponses DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ARMEES

9330. — M. Le Theule attire l'attention de M. le ministre des armées sur les cadres supérieurs qualifiés des armées, dont la situation matérielle ne permet ni un recrutement satisfaisant ni le maintien dans les rangs de l'armée. La sélection des concours aux grandes écoles militaires n'assure pas le recrutement d'une élite hautement qualifiée, indispensable à préparer et à diriger la mise en œuvre complexe d'une armée moderne. Le maintien en service des cadres supérieurs qualifiés existants se révèle de plus en plus difficile et le départ de l'armée de terre d'officiers supérieurs du génie, des transmissions et du matériel a dû être freiné par voie d'autorité. Mais ce frein ne peut s'appliquer qu'aux officiers de moins de vingt-cinq ans de services et reste inopérante vis-à-vis de ceux qui peuvent bénéficier des dispositions légales de départs volontaires. Aussi, tant pour attirer les futurs cadres de direction que pour retenir les cadres qualifiés en place, apparaît-il nécessaire d'ajuster la prime de qualification. Celle-ci, restée inchangée au taux mensuel unique de 69,90 F depuis sa création en 1954, fut instaurée pour sanctionner des titres de guerre éminents ou des brevets d'études militaires supérieurs. Il lui demande, s'il envisage de procéder par décret à la revalorisation de la prime de qualification et de déterminer son montant en pourcentage de la solde afin de marquer la volonté du Gouvernement de mener de pair les investissements matériels nécessaires à la création d'une armée moderne et les investissements de personnel qualifié nécessaires à la mise en œuvre de cette armée. (Question du 28 mai 1964.)

Réponse. — La question exposée par l'honorable parlementaire n'a pas échappé à l'attention du ministre des armées. Il est en effet envisagé de substituer au système des primes de qualification en vigueur et dont les caractéristiques sont l'uniformité et la modicité des taux, un système plus nuancé conférant aux officiers possesseurs de certains brevets et titres militaires des avantages plus substantiels. Les projets de textes qui ont été établis à cette fin font actuellement l'objet d'examen et de mises au point au sein du Gouvernement.

10576. — M. Frys appelle l'attention de M. le ministre des armées sur la situation créée par la dissuasion qui joue pour les puissances disposant de bombes atomiques, situation qui a conduit les puissances visant à la suprématie à mener des recherches en vue de la mise au point d'armes dites biologiques. A présent, l'aide et les efforts prioritaires dont bénéficie la physique s'étendent à la biologie, considérée comme facteur révolutionnaire de puissance et de pression, ce qui, de l'avis des spécialistes, est appelé à des conséquences incalculables pour l'homme suivant l'emploi qui en serait fait. « Les résultats acquis mettent déjà à portée certains moyens de modifier la constitution physique et mentale dont il est permis d'espérer peu et de craindre beaucoup ». Devant cette situation, qui élargit le domaine d'action de la défense pour en faire le noyau de la cellule qui s'adapte, modifie, détermine, dirige, organise, il demande quelles études il compte mener et quels moyens d'action il compte prendre pour : 1° envisager tout ce qu'on peut atteindre des progrès de la biologie ; 2° préparer la protection contre les armes biologiques et microbiologiques ; 3° donner à la défense son sens large et élevé, c'est-à-dire la mettre au service de l'homme qui correspondrait à l'idée que beaucoup d'hommes et de nations, dans le monde, se font de la France ; 4° faire participer son ministère aux recherches biologiques, domaine où convergent les résultats et les recherches les plus avancées des sciences fondamentales, appliquées et de développement : physique, mathématiques, chimie, électronique, médecine. (Question du 5 septembre 1964.)

Réponse. — L'importance du problème posé par la menace d'une éventuelle agression biologique n'a nullement échappé au ministre des armées, et ce problème fait l'objet, depuis des années déjà, de préoccupations et des travaux, tant des états-majors que des services techniques compétents. En particulier, des études sont activement poursuivies, en vue de prévoir quelles formes et quelles modalités pourrait revêtir une telle agression, et de définir les moyens de défense adéquats. Ces études sont menées par les organismes qualifiés auxquels le ministère des armées peut confier de tels travaux. L'intérêt public interdit au ministre des armées de fournir de plus amples renseignements concernant ces recherches.

10632. — M. René Ribière demande à M. le ministre des armées si un gendarme, bénéficiaire de l'article 7 de la loi du 5 avril 1946 (dégagement des cadres), rappelé à l'activité du 17 septembre 1955 au 28 octobre 1955, soit pendant quarante-deux jours, peut obtenir la validation de ses nouveaux services sans risquer de perdre le bénéfice de la pension au grade supérieur, avantage qui lui est accordé en vertu de ladite loi. (Question du 12 septembre 1964.)

1^{re} réponse. — Afin de permettre de répondre en toute connaissance de cause à la question posée par l'honorable parlementaire, il est demandé à celui-ci de bien vouloir lui faire connaître, s'il le juge utile, tous renseignements permettant d'identifier l'intéressé.

10731. — M. Bignon expose à M. le ministre des armées que par circulaire n° 63-03 MA/DPC 6/G, en date du 4 juillet 1963, il a appelé l'attention de ses services sur l'article 7 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962 qui permet la prise en compte pour la constitution du droit à pension des services accomplis en qualité d'auxiliaire, de temporaire ou de contractuel dans les services extérieurs de l'Etat. Cette circulaire précise en outre, qu'aucun obstacle ne s'oppose à la prise en considération des demandes de validation concernant les services de non-titulaires rémunérés sur les crédits divers tels que réquisitions allemandes, aide aux forces alliées, frais d'entretien des troupes d'occupation, etc. Il lui demande dans ces conditions si un agent contractuel des économats de l'armée, services officiels de l'armée, peut valablement solliciter la validation des services qu'il y a accomplis. (Question du 19 septembre 1964.)

Réponse. — La nouvelle définition des services susceptibles d'être admis à validation pour la retraite, qui résulte de l'article 7 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962, exclut toute discrimination se rapportant à l'origine des fonds budgétaires ayant servi à la rémunération des services à valider. La modification ainsi apportée à la législation antérieure ne met pas pour autant en échec les autres critères traditionnellement retenus pour la détermination des services validables et notamment ceux qui sont relatifs à la nature des organismes dans lesquels ils ont été accomplis. C'est ainsi qu'aux termes de l'article L. 8-3 du code des pensions civiles et militaires de retraite, tel qu'il résulte de la nouvelle rédaction de l'article 7 de la loi précitée du 31 juillet 1962, « peuvent être pris en compte pour la constitution du droit à pension les services accomplis en qualité d'auxiliaire, de temporaire ou de contractuel, à partir de l'âge de dix-huit ans, dans les administrations centrales de l'Etat, les services extérieurs en dépendant ou les établissements publics de l'Etat ne présentant pas un caractère industriel ou commercial ». Or la loi n° 59-869 du 22 juillet 1959 dispose précisément, dans son article 1^{er}, que l'économat de l'armée constitue un établissement public de l'Etat, de caractère commercial, doté de l'autonomie financière et placé sous la tutelle du ministre des armées ; elle ajoute, en son article 4, que cet établissement est considéré comme ayant eu ce caractère depuis l'intervention de la loi du 17 juillet 1942. Dans ces conditions la question posée par l'honorable parlementaire ne peut que recevoir une réponse négative, le caractère juridique de l'établissement considéré ne permettant pas la validation des services qui y ont été effectués.

10815. — M. Litoux demande à M. le ministre des armées s'il ne serait pas possible d'attribuer la Légion d'honneur aux anciens combattants des deux guerres, 1914-1918 et 1939-1945, titulaires de la Croix de guerre 1914-1918, médaille militaire « 3 titres » et titulaires des cartes de combattant 1914-1918 et 1939-1945. (Question du 26 septembre 1964.)

Réponse. — En application de l'article R. 14 du code de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, c'est au Président de la République qu'il appartient de fixer, par décrets pris pour une période de trois ans, les contingents dans la limite desquels s'opèrent l'avancement et l'admission dans l'ordre de la Légion d'honneur. Cette disposition exclut la possibilité de créer des contingents exceptionnels, sauf en temps de guerre. Cependant, la possibilité demeure toujours offerte aux anciens combattants de la première guerre mondiale de bénéficier du contingent spécial ouvert en leur faveur par le décret du 21 octobre 1959 modifié, sous réserve qu'ils soient médaillés militaires et qu'ils aient obtenu cinq titres de guerre en 1914-1918.

CONSTRUCTION

10816. — M. Cornut-Gentille attire l'attention de M. le ministre de la construction sur le sort injuste qui est fait aux vérificateurs techniques titulaires des services extérieurs de son ministère placés en position de service détaché en qualité de réviseurs temporaires. Ces vérificateurs techniques, il y a plusieurs années, ont été reconnus aptes à assumer une tâche plus importante et leurs supérieurs hiérarchiques n'ont pas hésité à leur confier des responsabilités accrues. Or, du fait des dispositions du décret n° 63-1216 du 16 décembre 1963, ils se trouvent automatiquement exclus de la possibilité de figurer sur les listes d'intégration dans le corps des ingénieurs réviseurs de la construction. En conséquence, il lui demande si, étant donné le cas tout à fait spécial de ces agents, dont la valeur a été unanimement reconnue puisqu'elle a été sanctionnée par un avancement et qui occupent effectivement les fonctions visées à l'article 2 du décret n° 64-780 du 23 juillet 1964 relatif au statut particulier du corps des contrôleurs techniques de la construction, leur intégration dans ce corps sans limitation d'âge, par dérogation à l'article 13 du décret précité, pourrait être envisagée. (Question du 26 septembre 1964.)

Réponse. — Dans le cadre de la mise en place des effectifs permanents du ministère de la construction, qui s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année 1959, les vérificateurs techniques détachés en qualité de réviseur temporaire ont eu vocation à être titularisés dans cet emploi et ceux d'entre eux qui ont obtenu le bénéfice de cette mesure ont pu concourir pour l'intégration dans le corps des ingénieurs réviseurs, en application du décret n° 63-1216 du 16 décembre 1963. Ce décret n'avait d'ailleurs d'autre objet que de définir le statut de ce nouveau corps et il pouvait d'autant moins autoriser des titularisations complémentaires que l'effectif du corps

qu'il s'agit est nettement inférieur au nombre total des ingénieurs et des réviseurs titulaires qui avaient vocation à y être intégrés. Lorsqu'ils ne pourront plus être maintenus en position de détachement sur des emplois temporaires de réviseur, les intéressés seront normalement réintégrés dans le corps des vérificateurs techniques. En raison du caractère particulier de leur situation, il a été admis que ces fonctionnaires pourraient bénéficier à ce moment d'une indemnité différentielle qui leur évitera de subir une diminution de leur rémunération. Quant à l'accès au nouveau corps de contrôleur technique, il est réservé aux vérificateurs techniques titulaires remplissant en cette qualité diverses conditions (fonctions, âge, ancienneté). Il a lieu normalement par concours et c'est seulement pour la formation initiale du corps que des promotions au choix ont été admises. Il ne saurait donc être envisagé de prendre en considération la situation que certains fonctionnaires ont pu détenir en position de détachement pour leur conférer un droit à accéder au corps de contrôleurs techniques sans subir la sélection qui est imposée à tous leurs collègues. Il convient enfin de rappeler que la condition d'âge minimum normale fixée à l'article 5 du décret n° 64-780 du 23 juillet 1964 a été sensiblement abaissée à titre transitoire pour permettre à un grand nombre de vérificateurs techniques de concourir pour l'accès au nouveau corps des contrôleurs techniques et pour tenir le plus grand compte des mérites professionnels lors de la sélection. Il n'est pas possible de déroger à cette condition en faveur d'une partie des vérificateurs techniques.

EDUCATION NATIONALE

10643. — M. Ponsellé appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le projet de statut des chercheurs scientifiques et techniciens, qui se trouve encore à l'étude dans ses services. Il lui demande s'il envisage de faire adopter prochainement les propositions de la direction du centre national de la recherche scientifique concernant ce statut. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — Le personnel chercheur du centre national de la recherche scientifique (attachés, chargés, maîtres et directeurs de recherche) qui a la qualité de contractuel est actuellement régi par les dispositions du décret n° 59-1400 du 9 décembre 1959, modifié par le décret n° 62-682 du 16 juin 1962. Dans le souci de faciliter le recrutement de ce personnel et de mieux adapter la situation des chercheurs à la haute qualification exigée d'eux, un aménagement de ces textes réglementaires qui les régissent est actuellement à l'étude.

INFORMATION

10690. — M. Trémollières demande à M. le ministre de l'information si le changement intervenu dans les horaires des émissions de télévision qui, le jeudi, commencent à dix-huit heures trente au lieu de seize heures trente, correspond bien à une mesure provisoire pour la période des vacances et s'il ne lui semble pas que la présence des enfants au domicile devrait inciter l'O. R. T. F. à développer les émissions pour les enfants, à la fois dans le choix des programmes et dans celui des horaires, pour tenir compte du fait que c'est pendant les vacances que les enfants disposent d'heures libres pour regarder la télévision. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — La modification des horaires du jeudi intervient chaque année du 15 juillet au 30 septembre. En effet, grâce à de nombreux sondages, il a été possible de constater que pendant cette période de vacances de nombreux enfants se trouvent ailleurs que chez eux : à la mer, à la montagne, en colonies de vacances.

INTERIEUR

10691. — Mme Aymé de la Chevrière rappelle à M. le ministre de l'intérieur qu'un arrêté ministériel du 30 décembre 1958 a fixé le montant maximum de l'indemnité annuelle allouée sur le budget départemental aux fonctionnaires du cadre national des préfetures mis à la disposition du conseil général par le préfet pour assurer le secrétariat administratif de l'assemblée départementale. Quatre taux de cette indemnité ont été fixés — taux variables suivant l'importance des préfetures — et aucune majoration de ces taux n'est intervenue depuis 1958. D'autre part, le décret n° 59-37 du 5 novembre 1959 autorise les collectivités locales, sous réserve d'une décision individuelle du préfet après avis du trésorier-payeur général, à allouer à des agents de l'Etat une indemnité n'excédant pas 1.200 F par an et par agent. Elle lui demande si, en application de ces dernières dispositions, l'indemnité allouée aux fonctionnaires du cadre national des préfetures assurant le secrétariat du conseil général peut être revalorisée dans la limite de 1.200 F par an ou si, dans la négative, il n'envisage pas de majorer les taux fixés par l'arrêté du 30 décembre 1958, compte tenu des augmentations de traitements intervenues depuis cette date. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 9 du décret n° 59-37 du 5 janvier 1959 habilitant les préfets à autoriser, par arrêté individuel, l'attribution d'indemnités ne dépassant pas 1.200 F par an aux fonctionnaires de l'Etat sur les budgets locaux, ne sont pas applicables dans les cas où un texte général instituant une indemnité est intervenu, que ce texte soit une loi, un décret ou un arrêté interministériel de caractère général pris en application de l'article 626 du code municipal, de l'article 7 de l'ordonnance du 17 mai 1945 ou, enfin, de l'article 9 du décret susvisé du 5 janvier 1959. Tel est le cas de l'indemnité instituée en faveur des fonctionnaires du cadre

national des préfetures assurant le secrétariat administratif du conseil général ou de la commission départementale par l'arrêté interministériel du 26 mai 1952 et dont le taux maximum annuel — variable suivant l'importance des préfetures — a été fixé en dernier lieu par l'arrêté interministériel du 30 décembre 1958. Cette indemnité ne pourrait par conséquent être éventuellement revalorisée que par un nouvel arrêté interministériel. Le ministre de l'intérieur est disposé, pour sa part, à envisager cette mesure sous réserve de l'assentiment du ministre des finances et des affaires économiques à qui des propositions concrètes seront adressées prochainement.

10695. — M. Carter demande à M. le ministre de l'intérieur si les jetons de présence qui pourraient être attribués à des administrateurs ou à des présidents de sociétés immobilières d'économie mixte, constituées avec la participation d'une commune selon les règles fixées par les statuts type annexés au décret n° 54-239 du 6 mars 1954, devraient être considérés comme étant acquis personnellement auxdits administrateurs ou présidents, ou, au contraire, pour le compte de la collectivité qu'ils représentent. (Question du 12 septembre 1964.)

Réponse. — Le décret 59-1201 du 19 octobre 1959 (J. O. 24 octobre) portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 3 du décret n° 55-579 du 20 mai 1955 et des articles 395 à 401 du code de l'administration communale en ce qui concerne la participation des départements et des communes à des entreprises privées, dispose en son article 15 : « Les représentants du département ou de la commune ont droit aux jetons de présence. Les tantièmes qui seraient attribués aux représentants en leur qualité d'administrateurs seront perçus par le département ou la commune et portés en recettes au budget ». Bien que, d'une façon générale, la distribution de tantièmes aux administrateurs de sociétés locales d'économie mixte soit interdite, aussi bien par le titre VI des clauses types annexées au décret n° 54-239 du 6 mars 1954, que par l'article 49 des statuts type des sociétés anonymes d'économie mixte, approuvés par le décret n° 60-553 du 1^{er} juin 1960 qui s'est substitué sur ce point au décret de 1954, il ne fait pas de doute que les rédacteurs du décret susvisé du 19 octobre 1959 ont entendu, en distinguant les tantièmes des jetons de présence, indiquer que ces derniers pouvaient être répartis par le conseil d'administration entre tous les administrateurs sans qu'il soit fait obligation aux administrateurs représentant les collectivités locales actionnaires, de reverser le montant de ces jetons de présence au budget des collectivités locales qu'ils représentent. Les jetons de présence sont donc acquis personnellement aux intéressés sans qu'il soit nécessaire à cet égard de faire une distinction entre les différentes catégories de sociétés mixtes — immobilières ou autres — ni entre le président et les autres administrateurs, ceci en vertu du droit commun des sociétés anonymes.

10765. — M. Alduy demande à M. le ministre de l'intérieur s'il peut lui faire connaître, dans les délais les plus brefs : 1° quel est le nombre de fonctionnaires de son département ministériel « morts pour la France » au cours des événements de la guerre 1939-1945 ; 2° parmi ceux-ci, combien étaient mariés ; 3° quel est actuellement, dans son ministère, le nombre de veuves de guerre, non remariées, qui perçoivent une pension de réversion de veuve de fonctionnaire « mort pour la France ». (Question du 19 septembre 1964.)

Réponse. — Il ne peut être répondu avec certitude à la question posée par l'honorable parlementaire. En effet, la gestion des divers corps de fonctionnaires relevant du département ministériel est assurée, pour certains, directement par l'administration centrale et, pour d'autres, par des services décentralisés. C'est ainsi que le corps des gardiens de la paix — qui semble devoir être celui qui compte le nombre le plus important de victimes des événements évoqués — était, à cette époque, géré par les secrétariats administratifs pour la police, repris en charge en 1949 par les centraux administratifs et techniques interdépartementaux. Il est vraisemblable que la recherche des dossiers individuels nécessiterait de très longs délais quand ils n'auraient pas déjà été versés aux archives. Si, de son côté, M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre doit normalement détenir les renseignements concernant les « morts pour la France », il est peu vraisemblable qu'il soit en mesure d'opérer la ventilation entre non-fonctionnaires et fonctionnaires et, parmi ces derniers, entre les divers départements ministériels dont ils relevent. De son côté, le fichier mécanographique des pensions concédées aux ex-fonctionnaires relevant du ministère de l'intérieur n'est pas, non plus, susceptible de procéder à la sélection qui permettrait d'identifier les pensions des veuves de fonctionnaires « morts pour la France ». En effet, cette qualité est sans incidence sur les conditions de calcul des pensions de retraite ou des rentes d'invalidité. La précision n'avait pas à être demandée et doit donc, dans la plupart des cas, ne pas figurer au dossier.

JUSTICE

10598. — M. Emile-Pierre Halbout expose à M. le ministre de la justice que, conformément aux dispositions du code de commerce relatives à la faillite, les syndics peuvent être autorisés à procéder à la vente des biens mobiliers du failli, sans aucune exception, y compris les meubles, vêtements et autres objets nécessaires au failli et à sa famille. Par contre, en matière de saisie, le code civil prévoit que certains objets indispensables à la vie de famille du saisi doivent être laissés à la disposition de cette dernière. Il lui

demande s'il n'estime pas souhaitable que soit introduite dans le code de commerce une disposition analogue à celle qui figure dans le code civil, afin qu'en cas de faillite les éléments essentiels du mobilier du failli puissent être laissés à la disposition de sa famille. (Question du 5 septembre 1964.)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse donnée à la question écrite n° 4529 posée le 6 juillet 1964 par M. Pelleray, sénateur, et publiée au *Journal officiel*, débats parlementaires, Sénat, du 8 octobre 1964, page 1051.

10700. — M. Tirefort rappelle à M. le ministre de la justice que la loi du 20 mars 1956, article 2, paragraphe III, astreint le loueur d'un fonds, même artisanal, à se faire inscrire au registre du commerce. Certains greffes demandent l'inscription du locataire au registre du commerce, même si le fonds est uniquement de nature artisanale. Il lui demande si la suppression du registre des métiers et son remplacement par le répertoire des métiers obligent à de semblables formalités non prévues par la loi. (Question du 12 septembre 1964.)

1^{re} réponse. — La question est étudiée en liaison avec le ministre de l'industrie. Elle fera l'objet d'une réponse sur le fond dans le plus bref délai possible.

10770. — M. Aïduy demande à M. le ministre de la justice s'il peut lui faire connaître dans les délais les plus brefs : 1° quel est le nombre de fonctionnaires de son département ministériel « morts pour la France » au cours des événements de la guerre 1939-1945 ; 2° parmi ceux-ci, combien étaient mariés ; 3° quel est actuellement dans son ministère le nombre de veuves de guerre, non remariées, qui perçoivent une pension de réversion de veuve de fonctionnaire « mort pour la France ». (Question du 19 septembre 1964.)

Réponse. — Au cours des événements de la guerre 1939-1945, 142 magistrats et fonctionnaires des services judiciaires et pénitentiaires sont « morts pour la France ». Parmi ceux-ci, 63 étaient mariés. Leurs veuves ont toutes obtenu une pension. 39 d'entre elles ont bénéficié de la pension civile exceptionnelle prévue par l'article 19 de la loi du 14 avril 1924. Les 24 autres ont préféré cumuler la pension civile normale, correspondant à la durée des services de leur mari, avec la pension de veuve de guerre servie au titre de la loi du 31 mars 1919 par le ministère des anciens combattants et victimes de guerre. On ne compte plus, à ce jour, dans mon département ministériel, que 37 veuves de guerre, non remariées, qui perçoivent une pension de réversion de veuve de fonctionnaire « mort pour la France ».

Ce numero comporte le compte rendu intégral
des deux séances du vendredi 16 octobre 1964.

1^{re} séance : page 3329. — 2^e séance : page 3361.

