CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

2^e Législature

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

COMPTE RENDU INTEGRAL — 31^e SEANCE

2^e Séance du Vendredi 22 Octobre 1965.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 4002).

Fiscalité sur l'automobile (question de M. Davoust) : MM. Boulin, secrétaire d'Etat au budget ; Davoust.

Affectation à la construction de terrains domaniaux (question de M. Fanton) : MM. le secrétaire d'Etat au budget, Fanton.

Prélèvement libératoire en matière de construction (question de M. Ansquer) : MM. le secrétaire d'Etat au budget, Ansquer.

2. — Ordre du jour (p. 4006).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales sans débat à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

FISCALITE SUR L'AUTOMOBILE

M. le président. M. Davoust appelle l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur le mécontentement très légitime suscité parmi les automobilistes par le maintien de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur — vignette — dont le produit est, en théorie, affecté au paiement de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, alors que, d'une part, la fiscalité spécifique sur l'automobile atteint en France un niveau qui dépasse celui de nos partenaires du Marché commun européen et que, d'autre part, 18 p. 100 seulement des recettes provenant des taxes sur l'automobile sont affectés aux dépenses de toute nature imputables à celle-ci. Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de réduire progressivement le taux de cette fiscalité spécifique au cours de la période d'application du V^e Plan, afin d'atteindre en 1970 le niveau moyen appliqué dans la Communauté économique européenne et, à titre de première mesure, de supprimer en 1965 la taxe différentielle sur les véhicules à moteur.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Robert Boulin, secrétaire d'Etat au budget. La situation budgétaire actuelle ne permet pas au Gouvernement de consentir à des allègements fiscaux, si ce n'est d'une manière limitée.

Aussi la suppression, tant de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur que de la taxe spéciale sur les voitures de tourisme, également prévue par l'article 999 bis du code général des impôts, qui se traduirait pour le Trésor par une perte de recettes importante, ne peut être envisagée.

Par ailleurs, il est souligné que, compte tenu de leurs taux, ces taxes annuelles ne représentent, en fait, qu'un pourcentage assez faible de la valeur des véhicules assujettis et du coût des frais nécessités par leur entretien et leur utilisation.

En tout état de cause, les taxes considérées sont d'un montant inférieur aux taxes annuelles sur la possession instituées dans les autres pays de la Communauté économique européenne.

S'agissant de l'utilisation du produit de la « vignette », je crois devoir rappeler que le dispositif financier mis en place par la loi du 30 juin 1956 ne comporte pas d'affectation budgétaire des recettes créées à la couverture des dépenses résultant de l'application de l'allocation supplémentaire. Destinées à éviter une aggravation du déséquilibre budgétaire, les recettes en cause ont eu seulement pour objet de gager les dépenses mises à la charge du budget général.

Les crédits destinés à la couverture de l'allocation supplémentaire sont, en effet, ouverts chaque année, conformément à la loi du 30 juin 1956, au chapitre 46-96, « application de la loi instituant un fonds national de solidarité », au budget des finances, charges communes.

Il convient néanmoins de relever que les crédits ainsi ouverts sont nettement supérieurs au produit de la « vignette », puisque les crédits ouverts à ce titre se sont élevés à 1.283 millions de francs pour l'année 1964 et sont portés à 1.430 millions en 1965, alors que le rendement de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur a été de 636 millions pour la période du 1^{er} décembre 1963 au 30 novembre 1964.

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

M. André Davoust. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je croyais que la question orale que j'avais déposée le 25 novembre 1964 sur la fiscalité spécifique de l'automobile était en stationnement prolongé ou dans quelque parking.

Aussi, je dois tout d'abord remercier la conférence des présidents de m'avoir, mercredi, donné le feu vert, presque au jour anniversaire de son dépôt.

Je vous remercie également, monsieur le secrétaire d'Etat, de m'avoir répondu, mais vous comprendrez que votre déclaration appelle de ma part un certain nombre d'observations que je vais maintenant développer.

La fiscalité spécifique qui frappe en France la possession et l'usage de l'automobile est, on l'a dit souvent, la plus élevée du monde : elle a atteint, pour les véhicules à quatre roues, la moyenne de 8,8 centimes par véhicule-kilomètre contre 5,5 centimes en Allemagne fédérale. Par fiscalité spécifique, il faut entendre, on le sait, toute taxe ou redevance prélevée sur les véhicules routiers ou la circulation routière, en supplément des taxes de droit commun acquittées d'une manière égale par les autres activités.

Le produit de cette fiscalité spécifique a atteint en 1964 la somme de 9.500 millions de francs. En 1965, il dépassera probablement 10.500 millions. Si la situation reste inchangée, la fiscalité spécifique automobile produira, au cours de la période d'exécution du V^e plan, environ 66 milliards de francs.

A ces chiffres, il convient d'ajouter le produit des péages perçus sur les autoroutes qui s'est élevé à 26 millions en 1964, mais qui est appelé à croître très rapidement au fur et à mesure des mises en service.

La majeure partie du produit fiscal spécifique, soit exactement 86 p. 100 en 1964, est fournie par la fiscalité sur les carburants et lubrifiants routiers. L'essence française — est-il besoin de le dire ? — est la plus chère du monde, suivie par l'essence italienne : 94 centimes pour l'essence ordinaire, contre 87 en Italie ; 103 centimes pour le supercarburant, contre 95 en Italie. La taxe spécifique française sur les carburants est également la plus forte du monde : 66 centimes pour l'essence ordinaire contre 64 en Italie ; 70 centimes pour le supercarburant contre 65 en Italie.

A cela il faut ajouter la multitude des taxes et redevances parafiscales qui grèvent le prix du litre d'essence, comme, par exemple, la redevance au fonds de soutien des hydrocarbures, de 3,16 centimes par litre, dont nulle mention ne serait faite ici si une part importante de son produit n'était détournée au profit du budget général.

Défavorisés quant au niveau général de la fiscalité spécifique, les Français le sont également en ce qui concerne l'affectation du produit de cette fiscalité à l'entretien et à l'aménagement du réseau routier.

Le pourcentage d'affectation au fonds spécial d'investissement routier du produit de la taxe intérieure sur les carburants et lubrifiants routiers a été fixé à 12 p. 100 par la loi de finances pour 1966. Encore s'agit-il d'un bel effort dont il faut savoir gré au Gouvernement, puisque ce pourcentage n'était encore, en 1963, que de 7,7 p. 100. Il convient néanmoins d'appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le fait que le pourcentage exactement comparable est fixé en Allemagne fédérale à 46 p. 100 pour 1964, 48 p. 100 pour 1965 et 50 p. 100 pour 1966.

Pour les automobilistes français toutefois, un immense espoir a lui à l'horizon : c'est la perspective d'une harmonisation des fiscalités spécifiques automobiles et routières à l'intérieur du Marché commun.

Les travaux correspondants en sont encore au stade des principes et n'ont pas encore abouti à la définition de modalités précises et complètes.

On sait toutefois que la future fiscalité spécifique communautaire se composera vraisemblablement d'une taxe annuelle à la possession et d'une taxe sur les carburants routiers. Le produit total de ces taxes devra couvrir, sinon la totalité des dépenses routières de chaque pays, du moins une fraction de ces dépenses, fraction déterminée en vue de réaliser l'égalité de traitement des trois modes de transport terrestres.

Aussi les travaux sont-ils pour l'instant suspendus à l'exécution d'une enquête et au dépouillement de ses résultats. Cette enquête qui doit être effectuée sur l'année 1966, visera à déterminer dans les six pays le coût global des infrastructures des trois modes de transport et les solutions possibles en ce qui concerne la couverture de ce coût par les différentes catégories d'usagers.

Dans ce cadre, les automobilistes français ne peuvent être que gagnants. Ils seront gagnants en ce qui concerne le niveau général des taxes spécifiques. Ils le seront encore plus en ce qui concerne l'affectation à l'amélioration du réseau routier des sommes versées par eux à titre spécifique.

Mais en raison de l'ampleur et de la complexité des travaux indispensables à cet effet, cette intéressante réforme risque de ne point aboutir avant de longues années. Pendant ce temps, la situation relative de notre réseau routier risque d'empirer par comparaison avec celle des réseaux routiers de nos partenaires dont on sait qu'ils ont une large avance, notamment sur le plan des autoroutes.

De même, la situation concurrentielle de notre industrie automobile risque de se trouver amoindrie au cours de cette longue attente par l'effet des contraintes fiscales et budgétaires qui pèsent sur l'essor de la motorisation en France.

Dans l'intervalle, la capacité concurrentielle des industries automobiles de nos partenaires, qui ne connaissent pas au même degré ces contraintes dans leurs pays respectifs, est appelée à s'accroître. De la sorte, au moment où la réforme communautaire viendra enfin libérer l'essor de la motorisation française des contraintes actuelles, on peut craindre que la réforme ne soit surtout bénéfique aux industries concurrentes, l'industrie française n'étant plus en mesure d'en profiter pleinement.

C'est pourquoi il paraît nécessaire que, sans attendre la mise en vigueur de l'harmonisation communautaire de la fiscalité spécifique automobile, un geste concret soit fait en vue d'alléger le fardeau qui pèse sur les automobilistes français.

Le moment paraît particulièrement indiqué. L'industrie automobile qui semble sortir à grand-peine d'une période critique, aurait, croyons-nous, le plus grand besoin d'un stimulant en même temps qu'elle serait en mesure d'en tirer le plus grand profit. L'entrée prochaine dans la période d'application du V^e plan où tant de vœux nouvelles et fécondes se font jour, fournit l'occasion de se dégager délibérément de certaines ornières du passé.

Parmi tous les gestes possibles et dont j'ai fait ressortir la nécessité, j'ai choisi de vous proposer, monsieur le secrétaire d'Etat, celui qui aurait la plus forte incidence psychologique pour la plus faible incidence financière : la suppression de la vignette, c'est-à-dire de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur.

Cette suppression pourrait n'être que temporaire puisque nous savons que lors de l'entrée en vigueur de l'harmonisation communautaire, la taxe serait sans doute rétablie sous une autre forme, celle d'une taxe infrastructurelle annuelle.

Mais au moins aurait-on rompu officiellement avec un passé détestable. La vignette, en effet, porte aux yeux de tous les automobilistes que nous sommes, les stigmates indélébiles de sa naissance. Conçue initialement dans le louable dessein de venir en aide aux vieillards, elle n'a pas tardé à être détournée de son objet premier et cela, nul ne peut l'oublier.

D'autre part, les modalités de perception de cette taxe n'ont pu être totalement débarrassées d'un certain caractère vexatoire que la plupart des automobilistes ressentent lorsqu'ils se rendent au bureau de tabac et plus encore lorsque, ayant oublié de le faire, ils se voient rappeler à l'ordre.

Enfin, le produit de la vignette ne représente que 7 p. 100 du produit total des taxes et redevances spécifiques : 700 millions de francs sur 10 milliards, rendement fiscal qui paraît hors de proportion avec les résonances psychiques qu'éveille cette taxe dans l'esprit des automobilistes français.

C'est ce qui me permet d'affirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, que la suppression de cette taxe, à un moment aussi bien choisi que le moment présent, aurait une incidence psychologique bénéfique et que le coup de fouet ainsi donné à l'essor de la motorisation aurait pour résultat de compenser rapidement la perte fiscale subie par le budget de l'Etat. (Applaudissements.)

AFFECTATION A LA CONSTRUCTION DE TERRAINS DOMANIAUX

M. le président. M. Fanton expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'opinion publique a accueilli avec satisfaction la nouvelle selon laquelle 175 hectares de terrains à bâtir, actuellement propriété des domaines, allaient être affectés à la construction. Il lui demande de lui faire connaître la situation et la consistance exactes des terrains ainsi mis à la disposition de la construction, ainsi que leur affectation actuelle. Il lui demande, d'autre part, ce qu'il y a lieu de penser des informations parues dans la presse selon lesquelles les immeubles d'habitation édifiés sur ces terrains seraient réservés aux ministères ou administrations utilisateurs actuels des terrains. Dans l'hypothèse où ces informations se révéleraient exactes, il lui demande s'il lui semble normal que les terrains appartenant à l'Etat et mis à la disposition de certaines administrations pour le besoin du service public puissent ainsi recevoir une affectation définitive au profit d'une catégorie particulière de bénéficiaires, sans que les mal-logés en général puissent en espérer une solution à leurs problèmes.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. J'indique à M. Fanton que les investigations du groupe de travail chargé de déceler

les terrains insuffisamment utilisés dans la zone agglomérée de la région parisienne ne portaient pas exclusivement sur des terrains domaniaux.

Au contraire, la majorité, en nombre et en superficie, des immeubles inventoriés et examinés appartenaient soit à des collectivités décentralisées, telles que la ville de Paris, le département de la Seine ou l'administration générale de l'assistance publique, soit à des organismes du secteur semi-public, tels que la S. N. C. F., l'E. D. F., le G. D. F. ou les compagnies d'assurances nationalisées.

A l'heure actuelle, le groupe de travail, qui a presque achevé sa mission, a recommandé que des terrains et immeubles d'une superficie totale de 730 hectares environ reçoivent une meilleure utilisation.

Il a, d'autre part, réservé provisoirement sa décision pour d'autres immeubles, d'une superficie totale de 940 hectares, soit parce qu'un supplément d'information se révélait nécessaire — pour 250 hectares — soit parce qu'il convenait d'attendre la fin de l'utilisation actuelle des immeubles et notamment l'expiration des baux en cours — pour 225 hectares — soit enfin parce que l'autorisation nouvelle était subordonnée à la mise au point d'opérations de voirie et d'urbanisme actuellement à l'étude, le tout portant sur 465 hectares.

Les 730 hectares d'immeubles et de terrains sur le cas desquels il a été définitivement statué sont aptes à être utilisés à bref délai dans le cadre des plans d'urbanisme en vigueur ou à l'étude et compte tenu des zonages et servitudes prévus par ces plans.

Or, selon les dispositions de ces plans d'urbanisme, 314 des 730 hectares de terrains disponibles sont d'avance réservés pour la création d'espaces verts ou d'équipements collectifs tels que terrains de sports, parkings, établissements d'enseignement, hôpitaux. Ces terrains seront donc cédés aux collectivités locales chargées des aménagements en cause.

De même, 77 hectares environ de terrains disponibles sont situés à l'intérieur de zones industrielles où il ne saurait être question d'autoriser la construction de logements collectifs.

Pour ces motifs, c'est donc une superficie réelle d'environ 280 hectares qui peut dans l'immédiat être affectée à la construction d'immeubles d'habitation et de leurs équipements annexes.

Selon la situation, la configuration, la superficie et les autres caractéristiques de chaque terrain, les programmes de construction qui vont être mis en œuvre seront sans doute extrêmement diversifiés.

C'est pourquoi il est encore difficile, actuellement, de fournir des précisions sur la quantité exacte de logements à édifier.

A titre purement évaluatif, toutefois, on peut estimer que les terrains ainsi récupérés sur les collectivités du secteur public ou semi-public permettront de construire, au total, le nombre non négligeable d'environ quinze mille logements.

Il s'y ajoutera par la suite un autre nombre probablement élevé — mais qu'il est actuellement impossible d'évaluer — lorsque les services de l'urbanisme auront défini quelle partie des 465 hectares sur lesquels sont étudiées des opérations de voirie et d'urbanisme peut être affectée à la construction de logements.

Il convient de signaler que ceux des immeubles déclarés disponibles qui appartiennent à l'Etat seront, en principe, utilisés selon les procédures domaniales ordinaires, c'est-à-dire qu'il feront l'objet d'une remise à l'administration des domaines et d'une aliénation, en principe par voie d'adjudication aux enchères publiques.

Toutefois, dans le cas particulier du ministère des armées, ce département poursuit depuis quelques années, dans la région parisienne, la réalisation d'un important programme de construction de logements destinés à ses cadres.

Il en résulte qu'un certain nombre de ces immeubles ne seront pas aliénés dans le secteur privé, mais feront l'objet d'une utilisation directe pour le logement des cadres, selon les procédures en usage au ministère des armées, lesquelles comportent la participation de sociétés d'économie mixte telles que la Sogima — Société de gestion immobilière pour les armées — ou la Cilof, c'est-à-dire la Compagnie immobilière pour le logement des fonctionnaires.

Quant aux collectivités décentralisées et aux organismes du secteur semi-public, il s'agit de personnes morales qui gèrent librement les biens de leur domaine. Actuellement, aucune disposition législative ou réglementaire ne permettrait de les contraindre à aliéner leurs immeubles excédentaires.

Néanmoins, l'esprit de coopération rencontré auprès de ces organismes donne l'assurance que l'utilisation souhaitée par le Gouvernement sera donnée à leurs immeubles déclarés disponibles.

Mais, de même que le ministère des armées, certaines de ces collectivités ont à résoudre leurs propres problèmes de logement du personnel et il n'est pas critiquable qu'elles songent à utiliser à cette fin leurs immeubles inutiles.

C'est le cas, notamment, de l'assistance publique, qui cédera plusieurs de ses immeubles à des offices ou à des sociétés d'habitations à loyer modéré en échange de la réservation de logements au profit de ses agents.

C'est aussi le cas de la S. N. C. F., qui cédera la plupart de ses terrains à bâtir à sa propre société de construction, la S. C. C. F., c'est-à-dire la Société de construction des chemins de fer français.

On remarquera d'ailleurs que la construction de ces logements réservés aux agents du secteur public aura pour effet de diminuer la demande qui s'exerce sur les immeubles édifiés par les promoteurs privés et contribuera ainsi à accroître les disponibilités générales en logements.

En définitive, ce sont donc 88 hectares de terrains actuellement disponibles, plus une partie — qui ne peut être précisée actuellement — des 941 hectares de terrains réservés qui seront aliénés au profit soit du secteur privé de la construction, soit des organismes d'habitations à loyer modéré.

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

M. André Fanton. Je remercie M. le secrétaire d'Etat au budget de la réponse qu'il vient de faire au nom du Gouvernement, mais je profite de l'occasion qui m'est donnée pour demander à la présidence de l'Assemblée de bien vouloir intervenir auprès du Gouvernement afin qu'il renonce à certaines méthodes que je vais décrire immédiatement.

C'est le 15 janvier 1965 que j'avais posé cette question écrite à M. le Premier ministre. Certes, il appartient à celui-ci de répartir les questions entre les membres du Gouvernement, selon leur spécialité, mais je dois dire que, pendant un très long temps, il m'a semblé assez mystérieux que le ministère des finances ait été le destinataire d'une question relative à la construction de logements dans la région parisienne.

Ce mystère est éclairci. On m'a expliqué — mais M. le secrétaire d'Etat au budget vient de dire le contraire — que, du fait que mes terrains appartenaient à l'époque à l'administration des domaines, laquelle relève du ministère des finances, c'était à ce ministère qu'il incombait de répondre.

La réponse du ministère des finances se faisant attendre, suivant les bonnes traditions, pendant un temps interminable, le seul moyen de l'obtenir était de transformer ma question écrite en question orale.

C'est dans ces conditions que cette affaire a été inscrite à l'ordre du jour de la présente séance.

La procédure qui a été suivie est regrettable car, finalement, en dépit de la bonne volonté du ministère des finances, je n'ai obtenu aucune réponse précise à la question que j'avais posée.

J'ai fait allusion aux 175 hectares de terrains de la région parisienne dont on avait dit qu'ils seraient affectés à la construction. M. le secrétaire d'Etat a indiqué que ce chiffre ne correspondait pas à la réalité.

Or j'avais recueilli cette information dans un communiqué paru à l'issue d'un conseil interministériel et j'avais cru comprendre que ce conseil avait décidé d'affecter à la construction 175 hectares — je dis bien : 175 hectares — de terrains à bâtir. Ce n'est donc pas moi qui ai inventé ce chiffre.

J'avais demandé quelles étaient la situation et la consistance exactes des terrains ainsi mis à la disposition de la construction. J'ai cherché en vain dans l'intervention de M. le secrétaire d'Etat au budget une réponse précise à cette question.

Certes, on peut objecter que le caractère oral de cette question ne permet pas d'infliger des lectures fastidieuses pour l'Assemblée; mais il faut reconnaître que le ministère des finances avait la faculté de me répondre par écrit depuis plusieurs mois déjà et je pense qu'il pourrait encore réparer cette omission.

C'est pourquoi je me permets, monsieur le président, d'insister auprès de vous pour que vous demandiez au secrétaire général du Gouvernement — qui se charge, semble-t-il, de ce qu'on appelle, en matière de chemins de fer, le « dispatching » — de ne pas considérer qu'à partir du moment où le ministère des finances est mêlé de près ou de loin à une affaire, il est forcément le destinataire de cette question. Sinon, il devient

inutile de poser des questions aux ministères techniques puisque, un jour ou l'autre, on est bien obligé de passer par le ministère des finances.

Je demande surtout à M. le ministre des finances de bien vouloir répondre aux questions écrites assez rapidement, je veux dire dans un délai raisonnable, de façon à ne pas obliger les parlementaires soit à renoncer à toute réponse aux questions posées, soit à s'entendre dire que ces questions sont trop techniques, soit à attendre la réponse pendant des semaines, voire pendant des mois.

Cela dit, monsieur le secrétaire d'Etat, j'en arrive au fond de votre réponse. Je dois dire que les chiffres n'y manquaient pas.

Vous avez distingué entre ce qui relève du secteur de l'administration des domaines, d'une part, et ce qui relève du secteur semi-public, d'autre part.

Vous avez cité un certain nombre de chiffres intéressants.

D'après un recensement, on aurait trouvé, en définitive, 730 hectares de terrain dont, malheureusement, vous n'avez dit à aucun moment où ils sont situés, ce qui rend très difficile toute estimation sérieuse des recherches qui ont été effectuées.

Vous avez également déclaré que, d'après les plans d'urbanisme, 315 hectares de ces terrains seront réservés à des espaces verts et à des équipements collectifs, 77 hectares devant être considérés comme inutilisables pour l'habitation, du fait qu'ils sont situés dans des zones industrielles.

En fin de compte, 280 hectares seraient réservés à l'habitation, ce qui, selon vous, permettrait de construire environ quinze mille logements.

Vous avez ensuite indiqué quelle serait la procédure d'affectation des terrains, sans d'ailleurs que nous sachions s'il s'agit de terrains supplémentaires ou s'il s'agit des mêmes. Et c'est là que votre ministère intervient. Les terrains des administrations seraient remis à l'administration des domaines qui les vendrait aux enchères publiques, à l'exception toutefois des plus importants d'entre eux. Car, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez immédiatement déclaré que cette procédure s'appliquait à tous les terrains, sauf à ceux qui appartiennent soit aux armées, soit aux organismes semi-publics, à la S. N. C. F., à l'assistance publique, c'est-à-dire, en définitive, d'après ce que nous savons — mais ce n'est pas votre réponse qui permet de le prévoir — à la majorité des terrains qui ont été recensés.

Chacun sait que le ministère des armées détient de vastes terrains. Vous avez dit que, bien sûr, ces terrains étaient importants, mais que, en tout état de cause, le ministère des armées « se les garderait », comme on dit dans le Midi.

Vous avez également précisé que la S. N. C. F., qui détient, elle aussi, des terrains importants, les conserverait. Bien sûr, elle les utilisera pour la construction de logements destinés à ses agents ; mais, depuis vingt ans qu'elle dispose de ces terrains et qu'elle a de tels besoins de construction, nous n'avons pas constaté de réalisations extraordinaires dans ce domaine. Il est peu probable que ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent le soit prochainement.

L'assistance publique, avez-vous déclaré, confiera ses terrains à des offices d'H. L. M., à charge pour eux de construire des logements destinés à ses agents.

Finalement, vous n'avez pas répondu au fond de ma question qui est de savoir à qui seront réservés les logements construits sur ces terrains.

Est-il exact — comme on a pu le lire dans la presse, à la suite du conseil interministériel dont je parlais il y a quelques instants, et comme vous venez de le confirmer partiellement — que les ministères les conserveraient pour leur usage propre ?

Ces quinze mille logements serviront-ils au relogement des mal-logés de la région parisienne ?

Serviront-ils, ainsi que vous l'avez vous-même déclaré — et ce n'est peut-être pas tout à fait inexact — à peser sur le marché du logement de cette région ? Je crois vraiment que tel ne doit pas être le but que doit chercher à atteindre la commission qui a recensé tous ces terrains.

Je regrette que M. le ministre de la construction ne soit pas encore parmi nous, car j'aurais aimé lui demander dans quelles conditions ces quinze mille logements pourraient être réalisés.

Je suis donc obligé, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous faire part de ma déception profonde et de vous dire que je poserai à nouveau ma question. Mais, pour être certain d'obtenir plus rapidement une réponse, je la poserai à tous les ministères qui semblent compétents en la matière. Peut-être pourrions-ils se la renvoyer les uns aux autres, mais ils finiront par répondre.

Je tiens à vous dire, cette fois-ci solennellement, qu'il n'est plus possible que le ministère des finances conserve trop longtemps des questions sans y répondre et que, lorsqu'il se décide enfin à le faire, il y réponde d'une façon qui soit aussi étrangère au sujet. (Applaudissements.)

M. le président. La parole et à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Il est un peu décevant de répondre à M. Fanton au nom du ministère des finances, alors que l'honorable parlementaire lui-même regrette que ce ministère ne réponde pas à ses questions.

En ce qui concerne la procédure, je constate qu'en effet la question de M. Fanton avait été, à l'origine, posée à M. le Premier ministre qui répartit les questions qui lui sont posées, selon qu'elles le concernent ou qu'elles sont de la compétence des ministères.

Il est incontestable, monsieur Fanton, que ce problème de terrains situés dans la région parisienne revêt d'abord un caractère domanial. L'ensemble de ces terrains, même si une partie d'entre eux est réservée à leurs actuels utilisateurs, doit être mis en adjudication, vendu par l'administration des domaines et remis aux intéressés.

Or, jusqu'à nouvel ordre, les domaines relèvent de la compétence de M. le ministre des finances.

Il était donc tout à fait logique que le ministère des finances fût appelé à vous répondre.

M. André Fanton. Je n'ai pas entendu soulever un point de procédure !

M. le secrétaire d'Etat au budget. En ce qui concerne la lenteur qui a été apportée pour vous donner une réponse et la déception que cette dernière vous a causée, vous reconnaîtrez avec moi, monsieur Fanton, qu'il s'agissait d'une question fort importante, complexe et difficile, où les seuls problèmes de recensement impliquaient déjà des travaux considérables et des recherches approfondies.

On ne peut en effet, dans la région parisienne, trouver plus de 1.700 hectares — qui, finalement, vont être repris et redistribués — sans se heurter à des difficultés considérables.

La réponse que je vous ai fournie, monsieur Fanton, n'a pas un caractère ambigu. Elle peut sans doute vous décevoir, parce qu'une partie des terrains dont il s'agit est en effet affectée à des usages particuliers.

Mais il est tout à fait légitime que la S. N. C. F. accepte de céder les terrains qu'elle possède à la condition de loger, puisqu'elle construit elle-même, ...

M. André Fanton. Mais elle ne construit pas !

M. le secrétaire d'Etat au budget. ... son propre personnel d'encadrement qui fait partie des candidats au logement dans la région parisienne.

Il est aussi naturel que d'autres entreprises réalisent les mêmes opérations. Car on ne peut, dans le domaine du logement, opérer des discriminations ; et lorsque les administrations se proposent de loger leurs propres fonctionnaires, il n'y a là, me semble-t-il, rien de choquant.

M. André Fanton. Pourquoi ne l'ont-elles pas fait plus tôt ?

M. le secrétaire d'Etat au budget. En tout cas, en ce qui concerne les terrains qui demeurent disponibles, le travail des commissions intéressées se poursuit. Il permettra, en liaison avec le ministère de la construction — vous avez eu raison de le souligner — de lancer un important programme de logements dans le secteur privé.

PRÉLEVEMENT LIBÉRATOIRE EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

M. le président. M. Ansquer demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si les associés et les gérants associés des sociétés en nom collectif, qui réalisent avec leurs propres capitaux une ou plusieurs opérations de construction, c'est-à-dire qui effectuent l'achat du terrain, des marchés avec les entrepreneurs, et la vente aux souscripteurs d'appartements, sont susceptibles de bénéficier du prélèvement libératoire de 15 p. 100 prévu par l'article 28-IV de la loi n° 63-254 du 15 mars 1963, sous réserve qu'ils remplissent par ailleurs les conditions exigées. Il lui demande notamment s'ils peuvent bénéficier de ce prélèvement libératoire si les opérations sont espacées dans le temps, à la cadence d'une opération annuelle, par exemple.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Le point de savoir si le prélèvement exigible au moment de l'enregistrement des actes constatant la cession des immeubles construits dans les conditions indiquées est libératoire ou non doit être apprécié différemment selon la date de délivrance du permis de construire.

Si le permis de construire a été délivré avant le 1^{er} janvier 1966, le régime fiscal applicable aux cessions est déterminé par l'article 28-IV de la loi n° 63-254 du 15 mars 1963 et le prélèvement de 15 p. 100 institué par ce texte n'est pas libératoire de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et de la taxe complémentaire normalement à la charge des personnes visées par l'honorable parlementaire, si la société en nom collectif dont elles font partie a un objet qui se rattache à la construction immobilière.

Dans le cas contraire, le prélèvement revêt un caractère libératoire, sous réserve, bien entendu, que les autres conditions exigées par le texte se trouvent remplies.

Toutefois, même dans cette hypothèse, le prélèvement ne serait pas libératoire si, eu égard aux circonstances, et notamment à l'importance des programmes de construction entrepris, les personnes dont il s'agit pouvaient être considérées comme agissant en qualité de véritables promoteurs professionnels.

Ces règles d'imposition ont été modifiées par l'article 48-3 de la loi n° 65-566 du 12 juillet 1965.

En vertu de ce texte, qui porte le taux du prélèvement à 25 p. 100, celui-ci est libératoire, quelle que soit l'activité professionnelle des redevables.

Il résulte de cette disposition que le prélèvement sera libératoire pour les personnes visées dans la question, quel que soit l'objet de la société à laquelle elles appartiennent et quelle que soit l'importance des programmes des constructions qu'elles réalisent avec leurs capitaux personnels.

Le nouveau texte est applicable, en principe, aux cessions d'immeubles qui auront fait l'objet d'un permis de construire délivré entre le 1^{er} janvier 1966 et le 1^{er} janvier 1971.

Toutefois, il est admis que, pour les plus-values réalisées à compter du 1^{er} janvier 1966, à l'occasion de la cession d'immeubles ayant donné lieu à la délivrance d'un permis de construire avant cette date, les contribuables qui ne remplissent pas les conditions requises pour que le prélèvement de 15 p. 100 soit libératoire pourront opter pour l'application du nouveau régime si celui-ci leur est plus favorable.

La même option sera offerte pour les profits tirés de la cession d'immeubles ayant donné lieu à la délivrance d'un permis de construire après le 1^{er} janvier 1966, si l'accord préalable

prévu à l'article 4 du décret n° 61-1036 du 13 septembre 1961 a été obtenu avant cette date, sous réserve que cet accord préalable ait été suivi du dépôt d'une demande régulière de permis de construire dans le délai réglementaire de six mois et que la date du dépôt de cette demande ait été, en tout état de cause, antérieure au 1^{er} janvier 1966.

D'autre part, si, pour les opérations en cause, les contribuables pouvaient bénéficier, sous le régime antérieur, du prélèvement libératoire de 15 p. 100, ils continueront à profiter de ce régime de faveur pour l'imposition des plus-values réalisées à l'occasion desdites opérations.

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

M. Vincent Ansquer. Monsieur le président, mes chers collègues, la question que j'ai posée à M. le ministre des finances fait suite à une question écrite du 14 octobre 1964, à laquelle il m'a d'ailleurs été répondu, relative aux promoteurs de la construction immobilière et aux bénéficiaires du prélèvement libératoire de 15 p. 100 prévu par la loi du 15 mars 1963.

Ma question avait pour objet de clarifier et de préciser la législation fiscale relative aux sociétés en nom collectif dont les associés réalisent, avec leurs propres capitaux, une ou plusieurs opérations de construction.

En effet, de même qu'il est normal qu'une personne physique qui réalise une opération de construction effectuée elle-même toutes les opérations nécessaires, depuis l'achat du terrain, les marchés avec les entrepreneurs jusqu'à la vente aux souscripteurs d'appartements, de même il est dans la nature de la société en nom collectif d'être gérée par ses associés. Par conséquent, ces gérants associés vont être amenés, pour leurs opérations de construction, à réaliser pour eux-mêmes, au sein de leur société, toutes les activités exercées par le promoteur.

C'est pourquoi il me paraissait nécessaire de savoir s'ils pouvaient bénéficier de l'impôt forfaitaire, à condition toutefois qu'ils remplissent les conditions exigées. Votre réponse, monsieur le ministre, clarifie le problème et complète la législation fiscale en la matière. C'est pourquoi je vous en remercie.

M. le président. La séance réservée par priorité aux questions orales est terminée.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures quarante minutes, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1966 (n° 1577) ; (rapport n° 1588 de M. Louis Vallon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) ;

Construction et articles 45 à 47 et 60 (Annexe n° 7. — M. Taittinger, rapporteur spécial ; avis n° 1594 de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à quinze heures quarante minutes.)

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

(Le compte rendu intégral des 3^e et 4^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)