

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

3^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTEGRAL — 70^e SEANCE

2^e Séance du Vendredi 30 Juin 1967.

SOMMAIRE

1. — Opposition à la constitution d'une commission spéciale (p. 2455).
2. — Représentation de l'Assemblée nationale au sein d'organismes extraparlimentaires (p. 2455).
3. — Politique économique et financière. — Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement (p. 2455).
MM. Chalandon, Cot, Souchal.
Suspension et reprise de la séance.
MM. Mermaz, Christian Bonnet.
4. — Modification de l'ordre du jour (p. 2465).
5. — Politique économique et financière. — Reprise du débat sur la déclaration du Gouvernement (p. 2465).
MM. Fourmond, Barrot, Ruais, Roger.
6. — Prorogation des mandats d'administrateurs du district de la région parisienne. — Affichage des candidatures à la commission mixte paritaire (p. 2471).
7. — Politique économique et financière. — Reprise du débat sur la déclaration du Gouvernement (p. 2472).
M. Bousquet.
Renvoi de la suite du débat.
8. — Ordre du jour (p. 2474).

PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures cinquante-cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

OPPOSITION A LA CONSTITUTION D'UNE COMMISSION SPECIALE

M. le président. L'Assemblée a été informée ce matin par voie d'affichage d'une demande de constitution d'une commission spéciale présentée par la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République et par le groupe Progrès et démocratie moderne, pour l'examen du projet de loi relatif aux impôts directs locaux et à la mise en œuvre de l'ordonnance n° 59-108 du 7 janvier 1959.

Mais une opposition déposée par M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan est parvenue à la présidence avant la deuxième séance suivant cet affichage.

En conséquence, l'Assemblée sera appelée à statuer, ultérieurement, sur proposition de la conférence des présidents.

— 2 —

REPRESENTATION DE L'ASSEMBLEE NATIONALE AU SEIN D'ORGANISMES EXTRA-PARLEMENTAIRES

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

— d'un membre titulaire et d'un membre suppléant du Conseil supérieur des prestations sociales agricoles pour lequel les candidatures de MM. Paquet et Sabatier ont été présentées. (Application du décret du 3 août 1964.)

— d'un membre de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières pour laquelle la candidature de M. Jacques Richard a été présentée. (Application du décret n° 49-1209 du 28 août 1949.)

— de deux membres du comité des prix de revient des fabrications d'armement pour lequel les candidatures de MM. Jean-Paul Palewski et d'Aillières ont été présentées. (Application du décret n° 66-221 du 14 avril 1966.)

Ces candidatures ont été affichées et publiées.

Elles seront considérées comme ratifiées et les nominations prendront effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf oppositions signées par 30 députés au moins et formulées avant l'expiration de ce délai.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 3 —

POLITIQUE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite du débat sur la déclaration de politique économique et financière du Gouvernement.

La parole est à M. Chalandon. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Albin Chalandon. Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, lorsque voilà bientôt deux mois, le Gouvernement a demandé des pouvoirs spéciaux, ce n'est pas seulement par discipline que j'ai approuvé son initiative, c'est aussi en raison de la gravité de notre situation.

Cette gravité, le Gouvernement la conteste — je le sais — et pourtant je m'efforcerais de la démontrer et, par là, de souligner l'ampleur des mesures qu'elle exige.

Le sérieux de la situation vient de la coexistence de deux faits : notre économie qui stagne, notre commerce extérieur qui faiblit.

Globalement, l'activité piétine depuis maintenant huit mois. Une sorte d'effritement se produit de mois en mois et les signes actuels permettent de prévoir plutôt une aggravation qu'une amélioration d'ici à la fin de l'année.

Vous me répondez, monsieur le ministre — et vous aurez raison — que la stagnation n'est pas la récession et que nous subissons les effets de la situation défavorable de certains de nos voisins. Il y a cependant dans l'atonie française un élément qui me paraît préoccupant : c'est de nouveau l'arfaïssement, après une courte flambée, des investissements productifs, alors que, dans le même temps, l'évolution de notre commerce extérieur révèle que nous résistons de moins en moins bien à la concurrence étrangère.

La signe le plus évident de cette moindre résistance est le déficit de nos échanges qui atteindra bientôt la cote d'alerte définie par le V^e Plan. Nos exportations plafonnent tandis que nos importations en provenance de certains pays continuent à augmenter. Hélas ! cela signifie que les produits français sont battus par les produits étrangers, non seulement dans le monde, mais aussi sur notre propre marché.

Donc, le signe le plus profond de cette moindre résistance est maintenant la faiblesse structurelle de nos échanges.

Trop peu d'entreprises françaises exportent ; c'est la première faiblesse.

Ces entreprises exportent dans peu de pays. De ce fait, les risques ne sont pas divisés et notre sort est lié à celui de ces pays. C'est la deuxième faiblesse.

Enfin, ces entreprises ne sont souvent compétitives que pour des produits qui ne sont pas caractéristiques d'une société industrielle moderne et je pense, par exemple, aux parfums ou aux vins de Champagne. C'est la troisième faiblesse.

Les statistiques, c'est un peu comme les mini-jupes ; elles cachent l'essentiel, mais donnent des idées. (*Sourires.*) Alors, il faut en user mais ne pas en abuser.

M. Henry Rey. Très bien !

M. Albin Chalandon. Les statistiques révèlent que la balance des échanges pour les produits manufacturés qui était en 1959, année qui a suivi la dévaluation, de 180 p. 100 est tombée à 107 p. 100 en 1966 et tombera sans doute au-dessous de 100 p. 100 en 1967.

Je rappelle que cette balance est, pour le Japon, de 300 p. 100, pour l'Allemagne, de 230 p. 100, et pour la Grande-Bretagne et l'Italie de quelque 180 p. 100.

Cela, c'est le passé et l'avenir lui-même n'est pas meilleur. Pourquoi ? D'abord, parce que les conditions d'échange vont s'aggraver du fait que l'abaissement des droits de douane va être plus fort pour la France que pour les autres pays ; ensuite, parce que nos voisins, qui sont aussi nos principaux concurrents, font davantage d'efforts d'investissements et de productivité que nous.

Je vais illustrer ces observations par quelques exemples.

Lorsqu'une voiture automobile allemande est vendue en France, elle supporte actuellement un droit de douane de 6 p. 100. Lorsqu'une voiture française est vendue en Allemagne, un droit de 2 p. 100 lui est appliqué. Cela signifie que, dans un an, lorsque les droits seront supprimés, l'industrie automobile allemande bénéficiera d'un avantage de 3,5 p. 100, auquel il y a lieu d'ajouter les 2 ou 3 p. 100 — certains experts avancent même le taux de 4 p. 100 — résultant de l'application en Allemagne, à partir du 1^{er} janvier 1968, de la taxe sur la valeur ajoutée.

En ce domaine, l'Allemagne bénéficiera donc l'an prochain d'une véritable dévaluation de 5 à 6 p. 100 par rapport à la France, et chacun sait quelle prime à l'exportation représente une dévaluation !

Voici un autre exemple : actuellement, l'Allemagne consacre 13 p. 100 de son revenu national aux investissements d'équipement et d'outillage contre 9 p. 100 en France. Le résultat c'est que, grâce à cet effort, l'Allemagne va être en mesure de mettre en marche dans les toutes prochaines années des unités de production extrêmement modernes qui sont actuellement en construction.

Dans le domaine des matières plastiques, par exemple, une seule entreprise allemande, la *Badische Anilin*, dont la capacité de production est de 400.000 tonnes, produira 1 million de tonnes en 1969, soit plus que toute l'industrie française dans ce secteur.

En ce qui concerne l'aluminium, pour lequel nous sommes actuellement encore au premier rang en Europe, une usine allemande gigantesque aura une capacité annuelle de 200.000

tonnes dès l'an prochain, et je vous rappelle que la consommation française est située actuellement entre 250.000 et 280.000 tonnes.

Il va donc y avoir une surcapacité de production qui ne laissera la place qu'aux plus forts dans une concurrence impitoyable. Dans ces conditions, mesdames, messieurs, comment ne pas redouter que ce qui est aujourd'hui pour nous un combat défensif ne se transforme demain en retraite ?

Dès à présent, nous avons le dos au mur en ce qui concerne l'emploi. La stagnation persistante ne permet pas de compenser les gains de productivité. Tant que le taux de croissance sera plus faible que ces gains de productivité, il va de soi que les entreprises libéreront plus de main-d'œuvre qu'elles ne créeront d'emplois nouveaux.

Voilà donc notre présent et nos perspectives dans cette bataille économique que nous avons décidé de livrer. C'est une situation extrêmement difficile qui résulte de plusieurs dizaines d'années de protectionnisme et de malthusianisme et qu'il serait absurde et injuste d'imputer à la politique du Gouvernement. (*Applaudissements sur plusieurs bancs de l'Union démocratique pour la V^e République.*)

Celui-ci a fait de gros efforts en politique extérieure, permettant aux exportations de faire un bond en avant considérable. Mais il n'en reste pas moins que les progrès réalisés, si grands soient-ils, ne sont pas à la mesure des risques qui ont été pris.

L'ouverture des frontières, en effet, ce n'est pas, comme on aime volontiers à le dire, l'aimable compétition d'athlètes sur un stade. C'est bien plutôt le combat des gladiateurs qui luttent pour la vie, où les plus forts triomphent des plus faibles et les font disparaître.

Puisque nous avons engagé un énorme pari, que pouvons-nous faire d'autre aujourd'hui qu'essayer par tous les moyens de le gagner et, par conséquent, de prendre des mesures exceptionnelles qui doivent nous permettre de rattraper en quelques années un retard accumulé pendant plusieurs dizaines d'années ?

Les pouvoirs spéciaux, dans ces conditions, ne sont ni sans objet ni sans motif. Il faut maintenant en user et vous ne me démentirez pas, monsieur le ministre, si je vous dis que la montagne ne doit pas accoucher d'une souris.

Sans doute appartient-il au Parlement de poser les problèmes et au Gouvernement de les résoudre ! Je me permettrai pourtant de définir quelles doivent être, à mon avis, certaines des actions que le Gouvernement doit mener.

La politique du Gouvernement doit prendre aujourd'hui, non seulement le risque d'une relance de l'économie, mais aussi celui d'une intervention beaucoup plus vigoureuse en faveur de l'industrie. Cette nécessité d'une relance, vous l'avez bien comprise puisque vous avez décidé certaines mesures au cours des dernières semaines. Je dirai seulement qu'elles viennent trop tard et qu'elles sont trop timides.

Je sais bien que l'on ne peut aujourd'hui décider une relance générale de la consommation, qui se traduirait immédiatement par un gonflement de nos importations et, qui, par conséquent, profiterait davantage aux producteurs étrangers. Cependant, il est nécessaire de contrecarrer la tendance à la récession qui déferle actuellement sur l'Europe occidentale et de compenser l'effet déflationniste des mesures d'assainissement financier que vous allez prendre à l'égard des entreprises publiques et de la sécurité sociale ; il est nécessaire surtout de recréer dans ce pays des perspectives de progrès et de développement qui, d'une part, forcent nos entreprises à sortir de l'attentisme dans lequel elles se sont installées et, d'autre part, empêchent le chômage d'atteindre un niveau au-delà duquel l'équilibre social du pays pourrait être menacé.

Aussi serait-il sage de procéder à une relance modérée de la consommation, axée principalement sur les bas revenus, notamment par un relèvement du S. M. I. G. plus important que celui qui a déjà été opéré, relèvement qui s'impose d'autant plus que l'écart, hélas ! ne cesse de se creuser entre les bas salaires et les autres. (*Très bien ! très bien ! sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

Mais l'effort essentiel de relance doit porter sur les investissements, d'abord sur les investissements publics qui doivent faire l'objet d'une rallonge d'un demi-milliard de francs environ portant principalement sur le logement social, sur les investissements privés ensuite pour lesquels doit être remise en vigueur la déduction fiscale qui, de façon éphémère certes, mais très efficace, a parfaitement rempli son office l'an dernier.

M. Philippe Rivain. Très bien !

M. Albin Chalandon. Mais, me dira-t-on, de telles initiatives vont entraîner des conséquences budgétaires, notamment aggraver l'impasse. A cela je réponds, principalement à M. Giscard d'Estaing dont je n'approuve pas l'analyse sur ce point, que le problème des finances publiques n'est pas celui de l'impasse. L'impasse peut être souhaitable dans un budget comportant une part croissante de dépenses d'investissement et d'équipement qui doivent être remboursées; l'impasse doit être variable en fonction de la conjoncture; elle doit être nulle en cas de « surchauffe », peut-être même laisser place à un excédent, comme elle doit être forte en cas de crise. En tout état de cause, elle n'est acceptable qu'à condition d'être couverte par l'emprunt et non par la « planche à billets ».

Mais, dans la situation actuelle, pour les raisons mêmes dont se prévalait hier M. le président de la commission des finances, une impasse me paraît souhaitable parce qu'il y a à la fois insuffisance de la demande et excès d'une épargne liquide, de cette épargne de précaution dont parlait hier M. Giscard d'Estaing, qui reste inemployée et qu'il faut pourtant essayer de réintroduire dans le circuit économique. Cela, actuellement, seul l'Etat est en mesure de le faire.

Cela dit, le vrai problème des finances publiques, ce n'est pas celui de l'impasse, c'est celui de l'augmentation des dépenses publiques qui doivent s'harmoniser avec celles du revenu national. L'essentiel, c'est de limiter la croissance des dépenses publiques en fonction des possibilités économiques du pays.

Ce principe, monsieur le ministre, le Gouvernement doit l'appliquer pour fixer les charges qui grèvent les entreprises. L'obligation d'avoir dorénavant des entreprises compétitives impose la solution d'un certain nombre de problèmes urgents, je veux parler du déficit des entreprises publiques et de la sécurité sociale et des prélèvements opérés sur le marché financier par le secteur public.

Sept milliards de francs de subventions budgétaires pour trois entreprises publiques, onze milliards et demi prélevés pour le secteur public et semi-public sur le marché financier, dont cinq milliards pour les entreprises publiques, soit 90 p. 100 des émissions d'obligations sur ce marché, trois milliards de déficit de la sécurité sociale et surtout un taux de croissance des dépenses sociales de 12 p. 100 par an depuis huit ans, tout cela devient impossible à partir du moment où l'on a décidé d'ouvrir les frontières.

Le Gouvernement vient de décider le relèvement des tarifs des entreprises publiques. C'est indispensable, mais sa tâche ne doit pas s'arrêter là car il faut réduire le déficit non seulement en augmentant les tarifs mais surtout en abaissant les prix de revient. En effet, si l'augmentation des tarifs allège les charges du budget, elle pèse en revanche davantage sur les usagers, c'est-à-dire à la fois sur les particuliers et sur les entreprises.

L'Etat se doit donc d'établir des disciplines, d'introduire l'esprit de rentabilité dans un secteur où il n'y a pas de concurrence pour l'imposer.

Le Gouvernement doit aussi, comme pour le budget de l'Etat, établir le même lien rigoureux entre la progression des dépenses sociales et celle du revenu national. A cet égard, il dispose de moyens en nombre bien suffisant pour redistribuer les ressources en faveur des catégories les plus défavorisées pour éviter que soit menacée la protection sociale dont celles-ci bénéficient.

En prenant la décision d'étendre la taxe sur la valeur ajoutée au commerce de détail, le Gouvernement a fait un effort louable pour limiter, pour ne pas dire alléger, les charges pesant sur l'économie.

En effet, on prévoit qu'en 1968 cette mesure va provoquer des moins-values fiscales de l'ordre de deux à trois milliards de francs par rapport à celles qui résulteraient du maintien de la législation actuelle. Mais alors il faut se demander qui va profiter de cet allègement? Il n'est pas facile de répondre à cette question, mais, dans l'ensemble, on peut dire que ce sera principalement le commerce, peut-être un peu les consommateurs et en tout cas très peu l'industrie.

Or, dans la situation où nous nous trouvons aujourd'hui, n'est-ce pas l'industrie qui devrait avoir la priorité des priorités? A partir du moment où le Gouvernement a décidé de faire un sacrifice budgétaire de l'ordre de deux à trois milliards, n'est-ce pas l'industrie qui devrait en être la principale bénéficiaire?

Bien que les dés paraissent jetés, je vous pose la question, monsieur le ministre. Car le problème essentiel qui se pose aujourd'hui, c'est bien celui de notre industrie.

Comment mener nos entreprises aux dimensions que requièrent la recherche technique et la présence sur les marchés internationaux? Comment les mettre à l'heure des méthodes modernes de gestion et des ordinateurs? Comment les amener à un niveau normal de profit qui leur permette de financer normalement leurs investissements? Voilà le problème.

Or beaucoup de nos entreprises évoluent aujourd'hui sur un chemin étroit entre deux précipices. L'un, c'est la faillite; l'autre, c'est la colonisation étrangère.

Déjà nous avons vu, dans un passé récent, comment une grande firme, Bull, pourtant l'un des fleurons de notre industrie, n'a pu échapper à la faillite qu'en passant sous contrôle étranger. Nous verrons d'autres cas de ce genre dans les années à venir si nous n'ouvrons pas à nos entreprises une voie qui leur permette d'échapper à cette alternative.

Cette troisième voie, c'est une association étroite entre l'Etat et les entreprises privées. Ceux qui la récusent aujourd'hui au nom du principe sacro-saint de la libre entreprise veulent condamner notre économie au suicide. Car vouloir aujourd'hui abandonner les entreprises à elles-mêmes, c'est adopter l'attitude d'un homme qui préfère mourir de faim en refusant le plat qu'on lui offre sous le prétexte qu'il n'est pas à son goût.

Mais ceux qui refuseraient une telle solution en réclamant la nationalisation — et je pense que des propositions ont déjà été faites en ce sens et le seront peut-être bientôt par mon brillant successeur à la tribune, M. Pierre Cot — ceux-là ne sont pas non plus des réalistes.

La nationalisation, nous l'avons faite il y a plus de vingt ans dans un enthousiasme que j'ai été le premier alors à partager; mais vingt années d'expérience nous ont montré ses faiblesses et ses inconvénients: rigidité de la gestion, manque d'esprit de rentabilité et évolution fatale qui fait de ces gigantesques organismes, sinon de mauvais, du moins de médiocres employeurs d'un personnel pléthorique.

M. Marcel Rigoux. Sans parler des cadeaux aux trusts!

M. Albin Chalandon. N'est-ce pas d'ailleurs dans ce secteur que se sont manifestées depuis dix ou quinze ans les crises sociales les plus fréquentes et les plus graves?

En réalité, vouloir nationaliser aujourd'hui, ce serait prendre un marteau pour tuer une mouche sur une vitre: on tuerait la mouche, certes, mais on briserait la vitre.

La vraie formule dans cette période exceptionnelle de mutations que nous traversons, c'est l'association entre les capitaux publics et les capitaux privés.

Nous avons construit jusqu'à maintenant une économie mixte consistant dans la coexistence difficile d'un secteur public et d'un secteur privé. Nous devons aujourd'hui essayer de construire une économie mixte consistant dans l'association des intérêts publics et des intérêts privés dans les mêmes entreprises.

Le Gouvernement l'a d'ailleurs bien compris puisqu'il fait actuellement des efforts considérables, aussi bien pour remodeler les structures de notre industrie que pour apporter une aide financière, soit aux entreprises en difficulté, soit à celles dont le progrès technique exige des capitaux croissants. Mais jusqu'ici ces efforts ont été relativement dispersés et les moyens employés ne sont pas à la hauteur des problèmes. Il faut aller plus loin.

L'Etat, depuis plusieurs années, s'est efforcé de développer et de favoriser les circuits de financement normaux en pratiquant, à l'égard des capitaux, une politique très généreuse, j'allais dire trop généreuse, dont il faut bien dire que jusqu'à maintenant il n'a pas été beaucoup payé de retour. Il ne peut s'en remettre aujourd'hui à de tels circuits dans un pays où l'épargne est liquide et ne s'oriente pas volontiers vers les investissements.

Il doit donc suppléer les insuffisances de ces circuits non seulement par un développement des prêts du Trésor et du fonds de développement économique et social qu'il faut « regonfler » et dont, je le dis en passant, les procédures doivent être simplifiées, mais aussi par une participation directe dans le capital des entreprises en accord avec celles-ci chaque fois qu'il en est besoin.

Il ne s'agit nullement de monter une machine dressée contre l'entreprise privée. Il s'agit, en réalité, de sauver l'existence d'un certain nombre d'entreprises françaises en leur procurant les capitaux dont elles ont besoin et qu'elles ne peuvent trouver, tout en sauvegardant leur liberté d'action,

leurs règles de gestion et les impératifs de rentabilité. C'est tout le contraire d'une nationalisation. (*Applaudissements sur plusieurs bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.*)

Toute la difficulté d'une telle tâche pour le Gouvernement, c'est de concilier la nécessaire intervention de l'Etat et le non moins nécessaire respect des lois du marché et du mécanisme des entreprises.

Que signifie le respect des lois du marché? Cela consiste, par exemple, à ne pas bloquer indéfiniment les prix, car une telle mesure est destructrice et il faut toujours, un jour ou l'autre, rendre aux entreprises plus qu'on ne les a empêchées de gagner. Le meilleur témoignage nous est donné aujourd'hui par la sidérurgie à laquelle il faut rendre l'autofinancement dont elle a été privée depuis dix ans et grâce auquel elle aurait pu, à ce moment-là, faire sa modernisation.

Le respect du mécanisme de l'entreprise consiste à ne pas mettre en cause les initiatives de ceux qui la dirigent ou de ceux qui y investissent. Il y a, sans aucun doute, un problème de participation des salariés à la gestion de l'entreprise. Le personnel ne peut plus aujourd'hui être tenu à l'écart des décisions qui le concernent essentiellement. Je veux parler des concentrations et des licenciements et reconversions qu'elles impliquent.

Les salariés ne peuvent plus être placés devant le fait accompli, mais l'autorité des chefs d'entreprise ne peut pas non plus être mise en cause.

Le problème de participation des salariés à l'enrichissement des entreprises se pose également. Sa solution peut donner le pire comme le meilleur. Elle donnera le meilleur si elle contribue à développer une épargne salariale orientée vers les investissements; mais elle donnera le pire si, recourant à des formules simplistes et rigides, elle brise le mécanisme de la machine économique, appauvrissant finalement ceux-là mêmes que l'on voulait enrichir.

Messieurs les secrétaires d'Etat, mesdames, messieurs, au moment de conclure, me viennent à l'esprit les trois premiers vers d'une célèbre fable de La Fontaine :

« Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé,
Et de tous les côtés au soleil exposé,
Six forts chevaux tiraient un coche. »

Je ne sais pourquoi ces vers me font penser à la situation actuelle et à l'action du Gouvernement et je voudrais seulement formuler l'espoir, messieurs les secrétaires d'Etat, que mes paroles n'auront pas résonné à vos oreilles comme le bourdonnement de la fameuse « mouche du coche », mais qu'elles seront une aide et une contribution à votre difficile tâche, pour l'accomplissement de laquelle nous mettons en vous tous nos espoirs. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et du groupe des républicains indépendants.*)

M. Robert-André Vivien. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Pierre Cot. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

M. Pierre Cot. Mesdames, messieurs, hier, à la fin de son brillant exposé, M. le ministre de l'économie et des finances disait qu'il attendait de notre discussion plus de critiques que d'éloges, et plus de revendications encore que de critiques.

Et, de fait, les critiques ne lui ont pas manqué. Elles sont venues des bancs de l'opposition et tout autant — peut-être plus — des bancs de la majorité.

Pour rétablir un peu l'équilibre, je commencerai par faire l'éloge de M. le ministre de l'économie, en priant son secrétaire d'Etat de bien vouloir le lui transmettre.

Je veux, en effet, le féliciter d'avoir hier, d'un coup d'épingle, dégonflé — si j'ose ainsi m'exprimer — un des ballons favoris de la propagande gaulliste.

D'après cette propagande, avant et surtout pendant la campagne électorale, c'était en 1958, et pas avant, qu'avait commencé la politique d'expansion économique. Nous entendions toutes sortes de variations, comme dirait un musicien, sur un thème que l'on pourrait résumer en parodiant quelque peu deux vers de l'Art poétique :

« Enfin de Gaulle vint, et le premier en France,
Fit sortir de l'Etat une grande croissance. »

(*Sourires.*)

M. le ministre de l'économie et des finances a bien voulu reconnaître qu'il n'en était pas tout à fait ainsi. C'est pourquoi je le félicite.

Toutefois, sans doute parce qu'il répugnait à se montrer trop dur envers ses collègues du Gouvernement et envers les membres de la majorité, il a aussitôt ajouté que, depuis 1958, un souffle nouveau avait passé sur notre économie.

Là encore, j'ai presque envie de le féliciter, mais sous la légère réserve — je parle en présence du grand sportif qu'est M. Giscard d'Estaing — que ce souffle nouveau, que nous pourrions appeler le second souffle, était un peu plus court que le premier.

Si l'on considère l'évolution du taux de croissance du produit national brut dans notre pays, on s'aperçoit en effet — et le fait mérite d'être signalé — que, pendant les neuf années antérieures à 1958, il avait augmenté de 50 p. 100, alors qu'il n'a progressé que de 45 p. 100 depuis neuf ans que dure le pouvoir gaulliste.

M. Lucien Richard. Il y a eu trois dévaluations avant 1958 !

M. Pierre Cot. Il se peut que mes propos vous gênent. Mais, ne craignez rien, je reviendrai sur ce point.

M. Lucien Richard. Ils ne me gênent nullement !

M. Pierre Cot. Nous parlerons des dévaluations. Il y en a bien eu trois avant 1958. Il y en a eu une autre après. Il y a eu également la thésauroisation de l'or à laquelle le pouvoir gaulliste a procédé. Je me garderai d'oublier quoi que ce soit.

Quoi qu'il en soit, ces critiques rétrospectives sont vraiment dépassées. Nous devons considérer l'état actuel de notre pays. Or, aux termes des déclarations de M. le ministre de l'économie et des finances, fort heureusement complétées par celles de M. Giscard d'Estaing, il apparaît que l'état de notre pays est lourd d'inquiétude pour l'avenir. Il l'est déjà pour le présent — les explications données par M. Debré et par M. Giscard d'Estaing nous en ont tous, je crois, convaincus — et il le sera de plus en plus.

M. Giscard d'Estaing recommandait très justement, comme un des moyens de relancer l'économie, une augmentation de la consommation.

Or — et je m'adresse plus particulièrement à M. le président de la commission des finances — il serait peu raisonnable d'attendre, d'une part, des nouvelles mesures qui viennent d'être décidées et des hausses de tarifs, notamment des transports, d'autre part, de l'évolution de la conjoncture, et des décrets qui seront pris en vertu des pleins pouvoirs, une augmentation de la consommation de la grande masse des travailleurs.

Par ailleurs, vous l'avez indiqué vous-même, il faut nous attendre, par suite de l'évolution de la conjoncture internationale, à une baisse de nos exportations qui, par conséquent, aggravera encore la situation et cela à la veille de notre entrée dans le Marché commun, qu'on aurait pu préparer de longue date au lieu de l'improviser.

Voilà pourquoi nous sommes tout à fait d'accord sur le propos que tenait M. Chalandon au début de son intervention : la situation économique doit nous inquiéter pour l'avenir.

Et je voudrais alors, mesdames, messieurs, en m'efforçant autant que possible de ne pas dépasser le temps de parole qui m'a été accordé, vous inviter d'abord à réfléchir sur certains aspects de cette situation singulièrement grave, sur certaines causes qui font que nous abordons la grande compétition internationale avec une économie moins saine que celle de nos partenaires du Marché commun.

Dans la seconde partie de mon exposé, je dirai également pourquoi je ne pense pas et je le regrette infiniment — étant comme vous tous beaucoup plus Français qu'homme de parti — que, étant donné l'orientation générale de votre politique économique, vous soyez en mesure de redresser la situation.

D'abord, voyons la situation elle-même. Je passerai très vite car la démonstration en a été faite; l'aveu, si je puis ainsi m'exprimer sans donner à ce terme un sens péjoratif, est de M. Debré lui-même : il faut nous attendre, en 1967, à une diminution d'environ de 1 p. 100 du taux de croissance initialement prévu.

Et cette réduction de 1 p. 100 est d'autant plus importante qu'elle pourrait avoir tendance à s'aggraver pour les raisons auxquelles j'ai fait une brève allusion.

Le Gouvernement, par la bouche du ministre de l'économie, nous a expliqué ce recul de 1 p. 100. Il a dit : la cause essentielle de nos difficultés, ce sont les difficultés qu'ont connues avant nous et que subissent encore certains pays du Marché commun, au premier rang desquels figure l'Allemagne.

M. Giscard d'Estaing a rectifié sur ce point, non pas le fait invoqué par M. Debré, mais les conséquences qu'il croyait pouvoir en tirer. Il a marqué très justement que s'il y avait là une cause de diminution de notre croissance, elle était beaucoup moins importante que celle à laquelle il fallait s'attendre : 0,4 p. 100 du produit national brut, alors qu'il faut s'attendre à un recul de 1 p. 100 du taux de croissance initialement prévu.

Il a souligné — fait encore plus important — que la France n'était pas la seule à supporter le contrecoup de l'évolution de la conjoncture économique internationale. Mais les autres Etats ont pu diriger vers d'autres pays les exportations qu'ils ne pouvaient plus placer en Allemagne.

D'où il résulte — et vous voyez que je veux aller très vite — que, même compte tenu de ces indications sur lesquelles nous sommes tous d'accord, et bien obligés de l'être, l'économie française, après neuf ans de pouvoir gaulliste, se trouve actuellement dans une situation moins favorable que celle des autres pays du Marché commun pour aborder la grande épreuve. Et nous devons à ce point de vue présenter plusieurs remarques.

Je voudrais, très modestement, apporter ma contribution, le cas échéant, à l'aide de statistiques que je citerais si mes propos étaient contestés, en présentant des arguments qui me paraissent fondés au moins autant sur le bon sens que sur les statistiques.

Pourquoi sommes-nous dans une situation moins bonne que les autres ? Pourquoi notre économie est-elle moins capable que d'autres d'affronter les circonstances nouvelles ? Pourquoi nous trouvons-nous, en somme, dans la situation d'un homme que sa faible constitution expose davantage que d'autres à la moindre variation de température et rend plus vulnérable que d'autres à toutes les maladies ?

C'est pour une série de raisons dont la première me paraît être la structure économique de notre pays. Notre pays, c'est un fait — et peut-être n'y pouvez-vous rien ou ne pouvez-vous pas le corriger plus rapidement — est moins industrialisé que les autres. De même qu'on mesure le sous-développement par relative, de même, on mesure le développement comme une notion relative.

Or c'est un fait que notre structure économique est moins orientée vers l'industrie que vers l'agriculture ou vers d'autres secteurs et que la même quantité de main-d'œuvre augmente évidemment davantage le produit national brut quand elle est employée dans l'industrie que lorsqu'elle est utilisée dans d'autres secteurs.

Si nous comparons la répartition de la population en France et en Allemagne, par exemple, nous constatons d'abord que la population active est moins importante chez nous, notamment parce que certaines régions n'ont pas été suffisamment développées ; nous constatons ensuite, ce qui est beaucoup plus grave, que la proportion de la population employée dans l'agriculture — je cite les chiffres de mémoire, mais je le fais sous le contrôle de M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances — est de 11 p. 100 en Allemagne, contre 18 p. 100 chez nous.

Notre main-d'œuvre est donc employée — qu'on le veuille ou non — à des tâches moins rentables pour l'économie nationale que dans les autres pays du Marché commun.

Vous m'excuserez d'énoncer encore des vérités premières, mais je pourrais présenter une observation comparable en disant — ce dont le Gouvernement convient lui-même car il a essayé depuis peu d'y remédier — que la dimension de nos entreprises est généralement moins favorable à l'expansion que dans les autres pays.

En outre, notre industrie comporte des points faibles, lesquels exercent malheureusement une grande influence sur l'expansion. Nous ne possédons pas d'industries de machines-outils ; nous avons peu d'industries mécaniques. Or ces secteurs sont nécessaires parce qu'ils favorisent l'expansion. Par conséquent, si j'examine la structure de notre pays — que vous nous présentez puisque vous le gérez depuis dix ans — je suis bien obligé de reconnaître qu'elle est moins favorable à l'expansion que celle de nos concurrents du Marché commun.

Je dirai la même chose si, quittant le domaine des machines et de l'outillage, j'en viens à celui des hommes.

Ces dernières années, 7.000 ingénieurs sont sortis chaque année de nos écoles ; dans le même temps, l'Allemagne en formait deux fois plus.

Voici les statistiques concernant l'enseignement technique dans les autres pays, avec quelques réserves, car les comparaisons — je le reconnais honnêtement — sont toujours difficiles dans ce domaine : les écoles allemandes accueillent environ trois millions de garçons et filles ; les écoles françaises en accueillent globalement environ un million.

Dans ces conditions, comment voulez-vous, mesdames, messieurs, que nous ne soyons pas inquiets de ce défaut de nos structures au moment où nous abordons la grande compétition ? Telle est une des premières causes de notre faiblesse.

Permettez-moi d'en évoquer d'autres. Les dépenses improductives, qui sont peut-être nécessaires, atteignent en France un taux plus élevé que chez aucun de nos concurrents.

Nos dépenses militaires, vous le savez, sont en fait les plus élevées dans le Marché commun. Je sais bien que si l'on observe quelques statistiques elles paraissent égales, parfois même, pour certaines années, légèrement inférieures. Je corrige immédiatement cette impression : la petite différence — si vous me permettez cette expression — provient du fait qu'en Allemagne, comme dans la plupart des pays, les dépenses militaires comprennent en plus les pensions. J'ai donc bien raison d'affirmer que nos dépenses improductives sont plus élevées que celles de nos concurrents.

M. Giscard d'Estaing comparait hier notre économie à un boxeur qui aurait les muscles d'un poids moyen mais la charge d'un poids lourd. Eh bien dans ce domaine nous avons à supporter une dépense plus forte que les autres.

Il en est de même pour la recherche spatiale. Nous nous adonnons à la recherche spatiale. A très long terme, ce sera certainement fort important mais, pour le moment, cet effort nous coûte cher et ne nous rapporte rien. La même observation vaut pour d'autres dépenses improductives. Les investissements ? Tous comptes faits, nous devons consacrer beaucoup moins aux investissements en général qu'aux investissements improductifs en particulier.

Troisième cause de notre infériorité : nous consacrons environ 30 p. 100 de moins de crédits que l'Allemagne à la recherche désintéressée et à la recherche en général, ce qui nous oblige, chaque année, à des versements très coûteux à l'étranger, le solde de la balance des paiements en ce qui concerne les brevets et les droits de reproduction étant plus lourd pour l'économie française que pour l'économie allemande.

Ainsi que vous le constatez, monsieur le secrétaire d'Etat, nous arrivons déjà à une liste impressionnante des sujétions qui handicapent notre économie, auxquelles vous avez malheureusement remédié insuffisamment jusqu'à présent, et je suis persuadé que vous en êtes parfaitement conscient au fond de vous-même.

Je pourrais continuer l'énumération de nos faiblesses propres mais je ne veux pas broser un tableau trop noir. Après avoir ainsi montré que nous abordons la période du Marché commun dans des conditions moins favorables que nos concurrents, j'examinerai ce que l'on doit faire et ce que vous pouvez faire.

A cet égard, je reviendrai sur le problème des investissements car c'est l'un des plus importants.

C'est notre pays qui investit le moins par rapport à l'ensemble de la production. Permettez-moi de vous citer quelques chiffres.

Le taux d'investissement y est actuellement à peu près de 22 p. 100 contre 27 p. 100 en Allemagne et aux Pays-Bas et 37 p. 100 au Japon. Et vous savez que la concurrence japonaise, à la suite du Kennedy Round, est un élément dont il faudra de plus en plus tenir compte.

Ce qui est encore plus important, c'est de remarquer ceci : On fait, vous le savez, une différence entre les investissements productifs et ceux qui ne le sont pas. Or, la part des investissements productifs dans la masse globale des investissements français est plus faible qu'ailleurs. En 1961, elle était de 63,5 p. 100, en 1963 elle est tombée à 61,5 p. 100, en 1965 — excusez-moi, mais c'est la dernière statistique que je possède — elle était de 56,2 p. 100. Par conséquent, nous investissons moins alors que nos concurrents investissent au contraire davantage.

J'ajoute que si nous prenons le cas de l'Allemagne, qui risque — vous le savez tous — d'être demain notre principal concurrent, nous nous apercevons qu'en Allemagne 54 p. 100 des investissements vont à l'outillage et à l'équipement, alors qu'en France ce n'est que 43 p. 100 seulement.

Etonnez-vous, après cela, que nous ayons quelque crainte de cette concurrence qui demain sera plus forte encore, surtout si vous ne prenez pas les précautions nécessaires pour redresser la situation.

Alors, quelles sont vos méthodes ?

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de M. Chalandon et je me demandais d'ailleurs si, pour les deux tiers de son discours, il avait raison d'être inscrit au groupe de l'union démocratique pour la V^e République et s'il ne ferait pas mieux de venir nous rejoindre à l'union progressiste. (*Sourires.*)

M. Hervé Laudrin. Ou réciproquement !

M. Pierre Cot. Vous êtes tout à fait aimable de m'inviter, monsieur l'abbé, et je suis très flatté de cette invitation. Mais vous me permettez de la décliner, malgré tout le plaisir que j'éprouverais à me trouver en votre compagnie. (*Sourires.*)

Mais ce que je voulais dire, messieurs, c'est que votre politique économique et financière a pris, depuis deux ou trois ans, un tour extrêmement inquiétant et que je trouve fâcheux.

M. Michel Debré, je l'ai déjà dit, a indiqué que depuis la fin de la seconde guerre mondiale, on avait mené une politique de la croissance comportant à la fois une planification, tout au moins en ce qui concerne les objectifs — planification qui d'ailleurs a été améliorée de plus en plus — et une participation de l'Etat à l'investissement et à l'orientation de l'économie.

Or depuis quelques années, vous avez renversé la tendance. De plus en plus, vous faites à peu près uniquement confiance à la spontanéité des mécanismes du marché, pour assurer les investissements et la croissance. Vous utilisez de moins en moins les instruments d'intervention économique, qui avaient été élaborés pendant toutes les années au cours desquelles on a, peu à peu, créé cette politique de croissance continue dont vous avez été, vous aussi, bénéficiaires. Et maintenant, de plus en plus, sans doute parce que vous estimez qu'on est entré dans une autre période économique, vous voulez abandonner ces interventions de l'Etat et vous voulez vous en remettre uniquement ou à peu près uniquement à l'initiative privée et aux lois du marché.

Cela, mesdames, messieurs, nous paraît, quant à nous, marquer un retour en arrière extrêmement dangereux.

Les lois du marché, la spontanéité des mécanismes de l'école libérale, c'était bien beau au temps des diligences et de la marine à voile, si je puis dire. C'est certainement encore bien beau aujourd'hui dans certains pays. Ce principe peut même être appliqué dans des pays tels que les Etats-Unis qui sont d'une dimension autre que la nôtre. Mais, à l'heure actuelle, chez nous, par quoi cela risque-t-il de se traduire ?

« L'économie française... » — je vais vous livrer une citation que vous reconnaîtrez peut-être ou dont vous reconnaîtrez peut-être l'auteur — « ...l'économie française, disait un de mes amis, est soumise de plus en plus à l'action des monopoles et des groupements économiques et financiers. Les monopoles, en France et en Europe, gagnent en puissance ; ils engendrent des profits supranationaux et des innovations ».

Vous croyez peut-être que ces phrases ont été écrites par un communiste. Eh bien non ! c'est M. François Perroux qui en est l'auteur.

A l'heure actuelle, nous sommes bien obligés de le reconnaître, l'industrie privée, dans notre pays — François Perroux disait — est aux mains des monopoles ou est subordonnée aux monopoles, et votre politique de concentration, dont je ne conteste pas la nécessité technique, va renforcer l'action de ces monopoles. C'est à eux que vous allez confier le soin de diriger l'économie française.

M. Chalandon l'a d'ailleurs parfaitement perçu lorsqu'il a recommandé de ne pas abandonner ce qui était autrefois le rôle du Trésor, c'est-à-dire son intervention directe ou indirecte au profit de l'économie, pour orienter et pour développer l'économie, et lorsqu'il a ajouté qu'il fallait créer des sociétés d'économie mixte qu'il opposait aux sociétés nationalisées.

Je me permets de lui dire avec un certain scurrile qu'une des formes de la nationalisation, en 1936, a précisément été la création de sociétés d'économie mixte, mais évidemment sous la direction de l'Etat.

Ce qui est grave, mesdames, messieurs, c'est de s'en remettre, à l'heure actuelle, uniquement ou presque uniquement, à la direction des affaires privées, alors que nous avons besoin d'orienter nos moyens — qui sont automatiquement limités — vers les investissements, vers les placements les plus rentables, non pas au point de vue du profit privé, mais au point de vue de l'économie nationale.

Nous savons tous par les théories de Keynes, qui remontent déjà maintenant à près de quarante ans, qu'il n'y a pas forcément identité entre l'intérêt général et les grands intérêts privés. Ce qui est dangereux, c'est cette tendance qui vous conduit à faire confiance à cette industrie privée. Vous lui avez accordé des avantages fiscaux considérables dont on ne trouve l'exemple nulle part ailleurs, dans aucun pays. Et vous arrivez ainsi, en suivant cette tendance, à mettre en quelque sorte le crédit public à la disposition des affaires privées, alors que notre thèse, celle de toute l'opposition de gauche, c'est qu'il faut au contraire mettre les affaires privées à la disposition et au service de l'intérêt général.

Vous me permettez de donner un exemple. Il y a quelques mois, vous avez émis un emprunt qui était destiné à la sidérurgie. En vertu du V^e Plan, la sidérurgie devait assurer, dans la proportion de 70 p. 100, le financement de ses investissements. Comme elle ne pouvait pas le faire, vous lui avez permis de lancer cet emprunt sur le marché. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles — je le dis pour ceux de nos collègues qui sont maires ou conseillers généraux — nos communes et nos départements ont si peu de crédits à affecter aux équipements collectifs ou aux équipements sociaux.

Vous avez pris cette mesure en faveur de la sidérurgie parce qu'elle avait été mal gérée. Vous avez donc remis à flot — si j'ose ainsi m'exprimer — une industrie qui n'avait pas été capable de faire son métier. Vous lui avez ainsi fourni des fonds à des taux particulièrement avantageux pour elle. Vous lui avez aussi — je ne vous apprends rien — consenti bien d'autres avantages, ne serait-ce que pour l'achat du combustible dont elle a besoin.

Cette industrie importante du point de vue national mais mal organisée, qui n'avait pas su, grâce aux lois du marché, tourner régulièrement, aurait normalement dû être nationalisée.

M. Albin Chalandon. Vous oubliez qu'on a bloqué le prix de l'acier pendant dix ans !

M. Pierre Cot. Si vous voulez ajouter à ma démonstration qu'en plus l'Etat porte la responsabilité de cette mauvaise politique, vous apporterez de l'eau à mon moulin.

M. Albin Chalandon. Cela se passait dans les années 1955.

M. Pierre Cot. Monsieur Chalandon, j'aime beaucoup vos interruptions, car elles me servent. Mais je voudrais vous faire observer que la politique qui a été inaugurée en 1955 a été poursuivie non seulement par les gouvernements qui se sont succédés de 1955 à 1958, mais par ceux qui ont été au pouvoir de 1958 à 1967 ; et que c'est en 1966 — chose extraordinaire — qu'on a prélevé sur le crédit public, c'est-à-dire sur la fortune française, trois milliards et demi de francs pour les mettre à la disposition de la sidérurgie.

Voilà, mesdames, messieurs, où nous en sommes.

M. Roger Souchal. Cela valait mieux que le chômage ! (*Interruptions sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

M. le président. Monsieur Souchal, je vous rappelle que la parole ne peut être donnée que par le président.

M. Pierre Cot. Monsieur le président, pourriez-vous autoriser M. Souchal à répéter son interruption ?

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

M. Roger Souchal. Cette aide de trois milliards de francs a permis d'éviter un chômage général dans la région lorraine. L'action de l'Etat a tout de même été valable puisqu'elle a évité à tous les mineurs de mourir de faim. Elle a permis de relancer la sidérurgie dans cette région.

M. Pierre Cot. Il ne s'agissait pas de savoir s'il fallait ou non fermer les usines. Si vous avez compris que j'étais partisan de les fermer...

M. Roger Souchal. Vous êtes, nous le savons, partisan de la nationalisation !

M. Pierre Cot. ... ou bien je me suis mal exprimé ou bien vous n'avez mal entendu.

M. Roger Souchal. Je vous ai bien compris.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cot seul.

M. Pierre Cot. Monsieur Souchal, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour que vous ayez la parole, mais votre président, craignant sans doute que vos interruptions ne me rendent la tâche plus facile, ne veut pas vous la redonner.

M. le président. Désirez-vous de nouveau avoir la parole, monsieur Souchal ?

M. Roger Souchal. Non, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Pierre Cot, veuillez poursuivre.

M. Pierre Cot. La question est de savoir s'il fallait dans ce cas donner à une industrie dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle est dirigée par des hommes qui rappellent beaucoup plus les maîtres de forges de Georges Ohnet que les dirigeants de certaines industries modernes capables de s'adapter aux solutions présentes, la question est de savoir, dis-je, s'il fallait donner à cette industrie des crédits pour qu'elle se maintienne dans l'état où elle se trouve, dans les lieux où elle se trouve, qui ne sont sans doute pas les meilleurs.

Ne valait-il pas mieux au contraire aller dans la voie d'une intervention de l'Etat, soit par la nationalisation, ce qui est notre thèse, soit par la création d'une société d'économie mixte dans laquelle l'Etat aurait pu orienter et diriger le sauvetage de cette activité.

Vous en arrivez ainsi à préférer mettre à la disposition des monopoles ce que vous devriez utiliser pour mieux orienter notre économie. Mais votre tendance, on la retrouve partout, qu'il s'agisse de mobiliser l'épargne ou de la transformer ou qu'il s'agisse d'aider des industries naissantes. Vous croyez — mais je voudrais que vous nous disiez pourquoi — qu'il y a forcément identité de vues entre l'intérêt privé et l'intérêt général. Je crois avoir démontré qu'il n'en était que très rarement ainsi. Au lieu de créer les industries qui nous manquent — j'ai parlé de l'industrie des machines-outils, je pourrais citer d'autres exemples, notamment celui des industries alimentaires qui nous permettraient de transformer nos produits agricoles et de mieux les vendre sur le marché — au lieu, dis-je, de créer les industries qui nous manquent afin d'éviter de devenir — ce qui est la caractéristique des pays sous-développés ou en voie de développement — des fournisseurs de matières premières que l'on va transformer à l'étranger, vous vous en remettez entièrement ou à peu près entièrement aux mécanismes du marché. Et c'est là, messieurs les ministres, c'est là, mes chers collègues de la majorité, que se trouve la différence entre vous et nous.

Il y a dans votre théorie de l'autofinancement des choses qui sont évidemment bonnes. L'autofinancement, nous en sommes tous partisans. Mais je pourrais vous citer beaucoup d'auteurs — je ne ferai allusion qu'aux études de l'O.C.D.E. et à l'opinion de M. Bloch-Lainé — qui ont affirmé que l'autofinancement avait un grand nombre d'inconvénients et qu'à côté de certains avantages, il faisait courir des risques terribles.

L'autofinancement ne profite en réalité qu'aux industries les plus rentables qui sont généralement les plus grandes. Et ces industries ont une tendance naturelle à développer leurs équipements quelquefois hors de raison ou au-delà de ce que conseillerait la raison.

Ce n'est pas la meilleure façon d'orienter les équipements, alors que, d'un autre côté, notamment parce qu'on a prélevé sur le marché public ce qui était nécessaire, des entreprises petites ou moyennes qui, elles, pourraient jouer un rôle utile, ne peuvent pas faire de l'autofinancement. Bien sûr, elles iront s'adresser à vous. Mais — vous l'avez dit hier et il était normal que vous le disiez — vous préférez certainement favoriser les entreprises de grande dimension plutôt que celles qui sont d'une dimension moyenne. Les secondes seraient pourtant quelquefois plus nécessaires.

J'en arrive alors, mesdames, messieurs, à un autre point de mon exposé. Il s'agit de l'épargne et des équipements collectifs.

L'épargne, vous le savez, malgré toutes les grâces que vous avez faites au capital privé, ne s'investit pas. Vous ne parviendrez pas sans doute à l'investir aujourd'hui ou demain plus qu'hier.

Car je ne pense tout de même pas que vous allez faire pour les porteurs de valeurs mobilières plus que vous n'avez fait jusqu'ici. Vous savez que dans certains cas — exceptionnels il est vrai — on arrive à ce scandale que les porteurs de valeurs mobilières, au lieu de payer un impôt, peuvent demander à leur percepteur de leur envoyer un chèque.

Vous ne pouvez vraiment faire plus et aller plus avant.

Or, quelles que soient les faveurs que vous lui avez consenties, l'épargne, pour le moment, ne s'investit pas ou s'investit peu.

M. Giscard d'Estaing disait hier qu'il y avait là un problème que la commission des finances étudierait. Mais, pour le moment, vous êtes bien obligés d'envisager d'autres moyens.

En mettant ainsi à la disposition des grands monopoles les ressources du crédit, vous empêchez les équipements collectifs de se développer autant qu'il le faudrait. Or — le Gouvernement et ses conseillers le savent — c'est souvent l'absence d'équipements collectifs qui gêne l'expansion industrielle.

Comment voulez-vous créer facilement de nouvelles industries en province alors que nous n'avons presque pas d'autoroutes et qu'on ne peut pas faire installer le téléphone ?

Vous connaissez la situation de certains équipements. J'ai parlé du téléphone. Nous possédons 40 à 50 p. 100 moins d'appareils téléphoniques par mille habitants que l'Allemagne et que nos concurrents, de 80 à 100 p. 100 de moins, je crois, que la Suède. En Suède, la communication téléphonique coûte trois fois moins cher qu'en France. Il en est de même pour les investissements.

C'est avec ces monopoles dirigés généralement par des hommes vieillots qui, je l'ai indiqué tout à l'heure, rappellent le temps des maîtres de forges, que vous voulez vraiment affronter la concurrence des autres pays ?

Je le sais, vous avez « fait beaucoup, beaucoup » ; mais n'oubliez pas, selon l'expression du Président de la République, qu'il vous reste « beaucoup, beaucoup, beaucoup » à faire. Et quand il a dit cela, le Président de la République n'avait sans doute pas reçu l'aveu de M. Debré reconnaissant qu'on avait commencé à faire beaucoup non pas en 1958, mais dès la fin de la seconde guerre mondiale.

La vérité, c'est que nous pouvons et que nous devons être pleins de crainte. La vérité, c'est que vous avez été impuissants, en pratiquant cette politique de libéralisme et en faisant trop confiance aux mécanismes du marché, à faire de notre pays une grande puissance industrielle.

Vous avez eu tort d'abandonner ou de ne pas utiliser suffisamment les mécanismes qui permettent à l'Etat de faire prévaloir sa volonté.

Oh ! je sais bien qu'à certains égards vous le faites encore. A certains égards, vous avez renforcé le pouvoir de l'Etat, notamment en ce qui concerne les équipements qui peuvent être réalisés par les collectivités locales. Mais ce que vous avez fait pour la sidérurgie se situe dans la ligne d'une politique qui est pleine de dangers, car elle ne permettra pas de promouvoir l'expansion industrielle et économique pour tant si nécessaire.

Il y a aussi un autre handicap à votre politique. Vous souffrez d'une autre chose : vous gouvernez seuls, sans l'assentiment du Parlement et de l'opinion publique.

Nous avons observé les débats depuis les élections. Exception faite de sa deuxième séance et de quelques autres, peut-être, qui furent des accidents, cette Assemblée a montré — tout le monde a pu s'en rendre compte, et la presse l'a souligné — qu'elle était capable de débattre sérieusement des grands problèmes.

J'ai peu de souci, vous le savez, pour le sort de votre Gouvernement ; je mentirais et vous ne me croiriez pas si je disais le contraire. Mais nous sentons tous combien il serait préférable pour vous et pour notre pays d'instituer une collaboration plus large entre le Gouvernement et le Parlement. Or nous avons appris avec un peu de stupeur que M. le Premier ministre, que nous aurions été heureux de voir à son banc aujourd'hui, adresse des critiques à sa majorité, qu'il juge instable et peu tranquille.

Pourquoi est-elle ainsi ? Sans doute parce qu'on l'avait trompée pendant la campagne électorale. C'est en tout cas, mon interprétation. Vous n'avez pas avoué alors que la situation était aussi grave, et votre majorité se trouve prise au dépourvu. Vous réunissez bien celle-ci de temps en temps,

mais il semble que vous ne vouliez pas de la collaboration que l'Assemblée nationale pourrait et devrait vous apporter — car enfin c'est la Constitution qui a prévu l'Assemblée nationale — il semble que vous la craigniez et que le Premier ministre redoute par dessus tout les fissures de sa majorité. Ces fissures ne seraient, selon moi, que l'expression de celles qui existent dans le pays, où cette majorité, vous le savez, n'existe pas.

Eh bien — vous avez pu le constater — nous étions prêts, nous, membres de l'opposition, à vous critiquer, certes, parce que c'est notre rôle et que les critiques sont utiles, mais à appeler aussi votre attention sur certains problèmes. Mais si vous gouvernez dans l'isolement, alors, étant donné les circonstances que j'ai rappelées et vos difficultés, vous serez seuls aussi pour élaborer vos décrets-lois.

En revanche, vous ne serez plus seuls à la rentrée. Il est fort possible que certains éléments de votre majorité vous abandonnent et que vous ne trouviez plus dans le pays la confiance, de justesse, que vous avez obtenue au mois de mars dernier.

Monsieur le ministre, nous sommes au début des vacances. Je crois que celles-ci sont nécessaires pour tous les hommes. Elles sont le temps du repos et de la réflexion. Je vous dis donc, à vous et à tous vos collègues : hommes vacances, mais prenez garde, ce sont peut-être les dernières que vous prenez en qualité de membres du Gouvernement. *(Applaudissements prolongés sur les bancs du groupe communiste et de la Fédération de la gauche démocrate et socialiste. — Applaudissements sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)*

M. le président. Mes chers collègues, M. Giscard d'Estaing m'informe que la commission des finances vient de se réunir.

Je pense répondre à son désir en vous en faisant part et répondre au vôtre en suspendant la séance pendant quelques instants.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinq minutes, est reprise à dix-sept heures trente minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Mermaz.

M. Louis Mermaz. La stagnation actuelle, si l'on en croit les représentants du Gouvernement à commencer par M. le ministre de l'économie et des finances, serait due à une série de circonstances fortuites, aux difficultés de nos voisins, bref à la conjoncture.

Une fatalité ne serait abattue soudain, depuis quelque temps, sur la V^e République et cette prospérité fameuse, si longtemps vantée, opposée à la détresse et aux prétendues carences du régime défunt, se serait muée en une situation de crise.

Ces éléments de crise, les divers orateurs qui m'ont précédé se sont accordés à les délimiter. Le ministre de l'économie et des finances lui-même les a reconnus. Il a constaté l'abaissement du taux de croissance de notre production, l'installation du chômage : il y a à l'heure actuelle, en France, au moins 400.000 chômeurs.

Il a reconnu que les industries de biens de consommation étaient à leur tour atteintes. Les stocks subsistent à un niveau élevé et les carnets de commandes des industriels sont toujours peu garnis. Même l'industrie automobile, qui longtemps a été à la pointe, plafonne. La production française d'automobiles a progressé seulement de 1,5 p. 100 en cinq mois. L'essor se ralentit dans des branches qui, jusque-là, étaient les plus actives : la chimie, la construction électrique, l'équipement. Le marché du bâtiment est déprimé : les mises en chantier sont moins nombreuses et le nombre de logements achevés demeurant inoccupés, augmente. Dans la seule région parisienne, il s'est accru de 87 p. 100 entre le 1^{er} avril 1966 et le 1^{er} avril 1967.

Mais il y a un phénomène beaucoup plus inquiétant : c'est la détérioration de la balance des paiements entre la France et l'étranger, en 1966 et pendant les premiers mois de 1967. Notre balance commerciale et notre balance des capitaux sont désormais toutes deux marquées d'un signe négatif.

Le déficit vient essentiellement du poste marchandises, si bien que le problème de fond auquel le Gouvernement est confronté aujourd'hui est celui des échanges commerciaux. Pendant le troisième et le quatrième trimestre de 1966, cette dégradation a été particulièrement marquée. D'autre part, la vulnérabilité de notre marché à la pénétration des fabrications étrangères s'affirme, hélas ! de plus en plus.

Si, au cours des derniers mois, le déséquilibre de la balance commerciale s'est légèrement atténué, ce n'est pas un signe de retour à la santé. Cela indique simplement que les importations ont diminué en raison de la stagnation économique sans que les exportations aient augmenté.

Celles-ci restent médiocres, essentiellement destinées aux pays du Marché commun avec lesquels nous entretenons les relations les plus étroites et, bien sûr, à la Grande-Bretagne qui connaît elle-même une crise.

Les récentes entrées d'or et de devises s'expliquent par un abaissement du taux de l'intérêt aux Etats-Unis, par le règlement de la dette britannique au Fonds monétaire international, par la spéculation en faveur du franc à la suite de la libération des mouvements de capitaux décidés par la France en décembre 1966, mais on ne peut pas dire que ce soient là des signes de santé économique.

Sur le plan intérieur, nous notons la hausse des tarifs publics, la réapparition du déficit budgétaire signalé par le vote d'un collectif d'un montant de 4.025 millions de francs et explicable par la situation de la sécurité sociale et des entreprises publiques. Or, voici qu'on parle à nouveau d'un retour à la pratique de l'impasse à l'occasion du prochain budget.

Tous ces phénomènes sont la manifestation d'une économie languissante dans laquelle le rythme des affaires s'est brusquement ralenti, si bien qu'on est loin de la situation orgueilleusement décrite il y a quelques mois et les plus grandes inquiétudes se manifestent, à la veille de l'ouverture du Marché commun, tant au sein du Gouvernement que dans la majorité et dans l'opposition.

Les causes de la crise ne datent pas d'aujourd'hui. La politique économique de la V^e République nous semble avoir toujours été marquée de certains signes d'insuffisance. M. Pierre Cot vient de rappeler que le rythme d'accroissement de la production industrielle en France, depuis 1958, avait été faible : effectivement, il a été le plus faible de l'Europe des Six, mis à part le Luxembourg, ce qui, malgré toute l'affection que nous avons pour ce pays, est une maigre consolation.

Le taux d'expansion de l'économie française en 1965 ne s'est élevé qu'à 3 p. 100 ; en 1966, il a été voisin de ce chiffre et en 1967 les résultats ne seront pas meilleurs. En fait, dès l'origine de la V^e République, l'expansion économique a été bloquée, au nom d'un assainissement financier et d'une politique de stabilité classiques.

Depuis, trois expériences, qui nous semblent cousines germaniques, se sont développées. En 1958-1959, le plan Rueff-Finay a déclenché une opération de dévaluation qui a abouti à une première stabilisation, au détriment des petites et moyennes entreprises et des salariés. Le second plan de stabilisation de 1963-1964 a, certes, permis une croissance des exportations et une diminution des importations, un relatif afflux des capitaux étrangers, mais la diminution de la demande interne par le blocage des prix et des salaires a immédiatement ralenti la marche de l'économie française.

Depuis cette date, l'expérience s'est poursuivie, dans des termes qui n'étaient d'ailleurs pas tellement différents. Seulement, aujourd'hui, la conjoncture internationale et intérieure se faisant plus contraignante, vous commencez à envisager des mesures de relance.

Deux séries de mesures sont annoncées ou en préparation.

Les premières concernent l'emploi et feront l'objet des prochaines ordonnances. Mais il est certain que la répartition de la pénurie de travail qui sévit actuellement est beaucoup plus à l'ordre du jour que la création d'une véritable formation professionnelle.

De même les mesures prises pour le développement du crédit nous apparaissent, du moins d'après ce que nous en savons, comme des palliatifs, car la prolongation de dix-huit à vingt et un mois de la durée du crédit pour l'achat de voitures d'occasion ou bien l'extension des facilités d'achats à tempérament dans le domaine des cycles ou des appareils ménagers, ne sont pas vraiment des éléments d'une grande politique d'expansion économique.

Quant aux mesures destinées à la réforme du système de circulation de l'argent, ou relatives à l'utilisation des fonds bancaires, pour l'incitation à l'épargne des ménages, elles nous paraissent encore comme trop partielles et ne permettent pas pour le moment d'entrevoir un plan d'ensemble, une politique cohérente, d'autant plus urgente que l'échéance de 1968 approche.

En fait, c'est aux causes et aux racines du mal qu'il faut s'attaquer, et ces causes ont été déjà surabondamment cernées par de nombreux orateurs.

Comment voulez-vous relancer l'économie française, lorsque la consommation est bloquée du fait que les salaires restent médiocres? Comment voulez-vous avoir une politique de consommation efficace, quand un quart des salariés français gagnent moins de 550 francs par mois? La modicité des salaires, la faiblesse des ressources de tant de familles font qu'il n'y a pas eu et qu'il n'y a pas pour le moment de véritable politique des revenus, ni de répartition équitable entre les salaires et les emplois, puisqu'il y a de surcroît crise du chômage en France.

De même, il faut faire une politique d'investissements sociaux. Monsieur le ministre de l'économie et des finances, vous avez envisagé un certain nombre de mesures pour la relance du logement. Nous ne vous en blâmons pas, loin de là, mais nous attendrons les résultats.

Des mesures s'imposent également en ce qui concerne l'école, l'enseignement, la formation professionnelle, la formation technique.

Mais il est un autre goulet d'étranglement : l'insuffisance des investissements.

Actuellement, en France, on constate une carence de l'investissement privé. Le Gouvernement est particulièrement sensible au fléchissement du volume des investissements enregistrés en 1966 dans la construction et dans les autres secteurs. Mais il y a lieu également de critiquer la politique de répartition des investissements par nature d'entreprise.

Beaucoup d'affaires, petites et moyennes, qui, du fait des structures de l'économie française, jouent un rôle capital, ont pratiquement été conduites à suspendre leurs investissements au cours des derniers mois.

La politique du Gouvernement, jusqu'à présent, semble avoir consisté à apporter de l'eau à la rivière et à donner des moyens financiers privilégiés aux grandes entreprises. Quant aux petites et moyennes entreprises, inhabiles à recourir au financement bancaire pour leurs investissements, elle ne peuvent pas, étant donné l'atonie de l'économie, s'autofinancer elles-mêmes. Elles en sont réduites à manquer de l'oxygène nécessaire pour vivre ou simplement survivre.

Ainsi, cette absence de soutien aux petites et moyennes entreprises met aujourd'hui en cause la capacité compétitive de l'économie française. Quant à la plupart des investissements, ils semblent échapper, comme on l'a rappelé cet après-midi, aux objectifs du Plan, dans la mesure où ils sont réalisés individuellement, parfois anarchiquement, par l'autofinancement ou simplement par un appel aux marchés financiers.

De plus, à l'heure où nous nous inquiétons de l'insuffisance de nos investissements, nous constatons que les investissements français à l'étranger ont eu tendance à croître au cours des dernières années. La libéralisation des relations financières entre la France et l'étranger, depuis décembre dernier, est venue consacrer un état de fait. Mais il serait utile de connaître dès maintenant ses incidences sur le mouvement des capitaux.

En sens inverse, l'emprise économique étrangère, notamment américaine, sur l'Europe et sur l'économie française semble s'accroître.

Il faut ajouter aux investissements américains les emprunts émis sur les divers marchés financiers ou monétaires européens. Cela est d'autant plus grave que les mouvements de capitaux entre l'Europe et les Etats-Unis aboutissent aujourd'hui aux résultats suivants : les participations étrangères ou américaines conduisent à des prises de contrôle des sociétés, alors que les investissements européens aux Etats-Unis sont principalement le fait de particuliers et prennent surtout la forme d'actions et d'obligations achetées en bourse, si bien qu'il n'y a pas de commune mesure entre les investissements européens aux Etats-Unis, qui contribuent à l'enrichissement de l'économie américaine et de ceux qui placent ainsi leurs capitaux, et la domination de secteurs de plus en plus importants de l'économie française par des groupes puissants.

Vous avez hier, monsieur le ministre, évalué les capitaux étrangers investis annuellement en France à 3,4 p. 100 environ des investissements globaux. Ce chiffre nous semble beaucoup plus faible que la réalité car, en fait, on connaît mal le mode de placement et de répartition des capitaux américains en France.

Beaucoup de capitaux américains et beaucoup d'autres capitaux étrangers échappent à tout contrôle et, à plus forte raison, à toute planification des investissements en France.

Vous avez affirmé la nécessité de protéger certains secteurs de tels investissements. En fait, au moment où le nationalisme verbal du régime s'affirme, ne croyez-vous pas que les risques de colonisation économique s'aggravent? (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.*) Les avoirs étrangers en France représentent un volume considérable. De bons auteurs estiment que plus de 5 milliards de dollars, soit l'équivalent de nos réserves en devises, sont actuellement investis. L'afflux des capitaux privés en France a été multiplié par trois de 1960 à 1964 et a fourni, entre le tiers et la moitié de l'excédent de notre balance des paiements.

Cela nous place donc sous l'emprise des capitaux étrangers, sans nous faire échapper au risque de voir ces capitaux brusquement refluer vers leur pays d'origine.

Sur les 5 milliards de dollars d'investissements étrangers en France, 4 milliards sont précisément des investissements qui ont pour but de prendre le contrôle d'affaires françaises. Plusieurs branches sont passées, en tout ou en partie, sous la coupe de centres de décision étrangers, principalement américains, tels l'optique, le pétrole, certains secteurs de l'automobile, l'électronique, les machines agricoles, les textiles artificiels, les conserveries alimentaires.

Mais il est une autre forme de domination. Elle s'explique par le déficit croissant de la balance des brevets et des licences, qui traduit le déplacement vers les Etats-Unis de centres de recherche et d'innovation et, par conséquent, de décision. Il en résulte que, de plus en plus, de vastes secteurs de notre industrie sont placés en état de sous-traitance.

Le déficit de notre balance des produits de la recherche scientifique et technique et de la propriété intellectuelle est d'environ 50 millions de dollars par an depuis 1963.

Nous aimerions connaître les moyens que vous envisagez, monsieur le ministre, pour contrôler ces diverses formes d'investissements. Certes, il n'est pas dans notre intention de nous prononcer indistinctement contre toute forme d'investissement étranger, mais il est nécessaire que des mesures soient prises pour préserver l'indépendance nationale.

Des mesures doivent être également arrêtées pour que le contrôle par les capitaux étrangers de secteurs de plus en plus importants de l'économie française n'aboutisse pas à une politique de concentration, donc à une aggravation du chômage dans maintes régions de France. Il est nécessaire que les investissements étrangers soient maîtrisés par une réelle planification.

Le Gouvernement — ce sera ma conclusion — est à la recherche d'incitations afin de stimuler l'investissement, de relancer les exportations et d'accroître la consommation intérieure. Mais le problème du marché intérieur n'est-il pas un des éléments essentiels? L'effet des plans successifs de stabilisation a précisément abouti à une grave réduction du potentiel de consommation intérieure française. Le capitalisme français, les monopoles, se sont en partie trouvés privés d'un marché intérieur satisfaisant au moment où ils se révélaient incapables de conquérir des marchés étrangers.

Même dans le cadre d'une économie libérale comme celle que vous gérez, un minimum de planification est indispensable, faute de quoi la crise s'aggraverait.

Le montant des richesses dont dispose notre pays n'étant pas élastique, il importerait de faire sans tarder une répartition plus équitable entre les ressources et les emplois. La meilleure manière de relancer l'économie française, c'est d'accroître le pouvoir d'achat des masses, de plier les monopoles — c'est un euphémisme! — à un minimum de discipline nationale.

La création, par exemple, d'une banque nationale d'investissement, une politique fiscale qui serait un instrument de répartition de la richesse nationale, la suppression des dépenses improductives sont autant de moyens de modifier la conjoncture, et ces moyens-là valent toutes les incitations qui relèvent de l'arsenal classique de l'économie libérale.

Ce sont là des mesures à court terme indispensables, qui supposent déjà une autre philosophie politique et économique. Pour le long terme, il s'agit de faire une politique d'équipements sociaux, de formation professionnelle, de développement de l'école et de la recherche scientifique. Bref, il s'agit de préparer le pays pour l'expansion économique, base de l'indépendance nationale. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Bonnet. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.*)

M. Christian Bonnet. A ce stade d'un long débat, le rôle d'un intervenant est moins, me semble-t-il, de faire œuvre d'éloquence que de mettre l'accent, brièvement, sur certains points concrets.

Au lendemain des événements dont sa circonscription a été le théâtre, il revenait tout naturellement à notre collègue M. Renouard, d'exprimer la position d'un groupe traditionnellement attaché à la défense et à la promotion du monde rural au regard de la situation qui a provoqué cette brusque tension. Mais l'accident dont il a été victime en regagnant précipitamment Redon ne l'ayant pas permis, il m'appartient de le faire succinctement avant d'élargir mon propos à trois secteurs précis de notre économie actuelle, qui paraissent appeler de la part du Gouvernement une vigoureuse action de redressement : le régime des congés, les activités maritimes, la construction.

L'agriculture française vit depuis dix ans une mutation sans précédent. Handicapés, trop de décennies durant par le lourd héritage de Méline, les agriculteurs ont compris qu'au moment où sonne l'heure européenne — que ses dirigeants avaient appelée de leurs vœux, non sans quelque imprudence peut-être — certaines adaptations s'imposent, et ils ont retenu le conseil que leur donnait le Gouvernement de s'orienter résolument vers l'élevage.

Déjà impressionnés par la baisse des cours depuis quelque temps, ils ont accueilli avec stupeur la nouvelle des concessions faites par le Gouvernement à Bruxelles pour les porcs, en ce qui concerne tant le soutien du marché que les conditions imposées pour la mise en œuvre de ce soutien, et pareillement l'écho de la position prise par le négociateur commun à Genève dans le domaine de l'importation des viandes argentines.

Si, sur ce dernier point, les Six paraissent s'être repris — reprise qui ne paraît pas être du goût du gouvernement argentin si nous en croyons les dernières dépêches — le problème du porc reste entier et toute cette affaire doit être considérée avec une attention particulière par le Gouvernement.

Il y va, en effet, du maintien d'un certain équilibre économique entre les régions, tant il est vrai que les régions d'élevage sont le plus souvent des provinces sous-industrialisées.

Il y va aussi d'une certaine cohérence de l'action gouvernementale : on ne peut, en effet, vouloir à la fois une chose et son contraire.

M. Michel Debré, ministre de l'économie et des finances. Très bien !

M. Christian Bonnet. On ne peut, pendant des années, inciter les exploitants à s'orienter vers la production de la viande, proposer et faire voter un statut de l'élevage, et, dans le même temps, paraître — je dis bien paraître — sacrifier dans des négociations internationales un secteur qui, avec un chiffre d'affaires de près de trente milliards de francs, s'inscrit en tête de toutes les activités économiques, représente plus de 60 p. 100 du revenu agricole et concerne, à travers près de 1.500.000 exploitations, cinq millions de ruraux.

On ne peut pas davantage vanter, comme le fait le ministre de l'agriculture depuis dix-huit mois — et j'ai noté avec plaisir dans le débat d'hier, monsieur le ministre des finances, qu'il était fort bien, selon vous, que notre agriculture eût un caractère familial — on ne peut pas, dis-je, davantage vanter les mérites de l'exploitation familiale et donner le sentiment de s'être attaché plus résolument à la défense de la production céréalière qu'à celle de l'élevage.

Vous avez dit hier également que vous refusiez la loi du marché quand elle signifiait la stagnation ou l'effacement de certaines industries de pointe. Si les motivations sont différentes, si elles ont, à côté d'un intérêt économique certain, une résonance sociale et humaine plus prononcée dans le domaine de l'élevage que dans celui de ces industries, le Gouvernement doit adopter, dans l'affaire qui nous préoccupe, une attitude analogue. En fin de compte, vous le disiez encore hier, il y a décision d'Etat, donc une politique.

Les agriculteurs ne nient pas les impératifs de la compétitivité ; ils ne demandent pas une protection indéfinie. Ils entendent seulement que, dans la logique de ses positions des deux dernières années, le Gouvernement ne donne pas l'impression de les abandonner avant qu'aient pu être réunies les conditions d'une harmonisation véritable des coûts de production de la viande.

Si demain 1^{er} juillet, pour nombre de productions agricoles, les frontières s'ouvrent complètement entre les Six, dans un an tout juste, il en ira de même pour notre production industrielle.

Me permettez-vous à cet égard, monsieur le ministre, de vous demander si le Gouvernement est disposé à admettre que, du fait de la conception aberrante qui préside encore, en France, à la notion de vacances, notre outil industriel tombe en quasi-léthargie dans les deux premiers mois où il devra affronter la compétition de nos partenaires du Marché commun sans protection aucune ?

Le mois de juin 1967 vient de marquer la faillite totale de l'étalement des congés, dans la conception très souple qui avait prévalu jusqu'à présent. La vie économique de l'Europe va se modifier fondamentalement.

La conception des vacances scolaires remonte au temps où la France était seulement un pays agricole. Elles étaient accordées pour permettre aux enfants de participer à la moisson. Mais cela n'a plus de raison d'être en un temps où, la machine aidant, la moisson peut se faire en vingt-quatre ou quarante-huit heures.

En Allemagne, les usines ne ferment pas et l'amortissement des ordinateurs et des chaînes se fait non pas sur onze mois mais sur douze. Les congés scolaires sont étalés par Land. En France, la fermeture des entreprises ne résistera pas longtemps à la nécessité de la compétitivité. Un pays industriel qui n'amortit pas ses équipements dans un minimum de temps devra les garder plus longtemps que ses concurrents ; il sera moins compétitif et son niveau de vie s'en ressentira.

Un meilleur aménagement des congés n'aura pas seulement d'heureux résultats sur le plan national ; il permettra de réserver un minimum de chances pour les régions généralement pauvres, dont le tourisme est l'une des activités essentielles.

Oserai-je ajouter qu'il aura sans doute le mérite, aux yeux du Gouvernement, d'éviter ces « rendez-vous de septembre » qui doivent beaucoup au fait que les ouvriers rentrent de vacances désargentés en raison des prix que sont obligés de pratiquer les autochtones, qui doivent en deux mois gagner de quoi vivre toute l'année ?

De la suggestion, il est grand temps de passer au stade de l'incitation positive, transition vers des mesures d'autorité qui apparaîtront plus ou moins rapidement indispensables.

Que ces incitations puissent représenter un effort financier appréciable, je n'en disconviendrai pas. Mais prenons un exemple concret. Si vous étudiez l'incidence qu'aurait le fait de porter 30 à 70 p. 100 la réduction des billets de congés payés, pour la période du 1^{er} septembre au 30 juin, n'omettez pas, monsieur le ministre, de mettre en regard le coût, pour la S. N. C. F., de l'utilisation d'un tiers de son potentiel pendant un vingtième de l'année.

Intéressées sur le plan de l'emploi par l'étalement des congés, les régions côtières le sont tout autant à la prospérité des activités maritimes.

Ce domaine, pour reprendre l'expression même dont s'est servi le chef de l'Etat, dans une lettre qu'il adressait à M. le Premier ministre le 4 octobre 1965, revêt une « importance nationale qui est certainement considérable ». Mais cette importance demeure étrangement méconnue de la nation, dont l'indifférence constitue, semble-t-il, pour les gouvernements successifs, l'alibi de leur immobilisme.

Au moment où interviennent les arbitrages budgétaires, puissiez-vous, monsieur le ministre, être pénétré de l'importance considérable des activités maritimes !

Puissiez-vous dépasser les vues purement comptables qui paraissent servir de fondement aux positions trop souvent négatives, et seulement négatives, de vos services, concernant entre autres la prime de modernisation des cargos de ligne, l'aide aux cabotage, la dotation en capital des entreprises chargées d'exploiter des services maritimes d'intérêt général, quitte à repenser la notion même de services contractuels !

Puissiez-vous, pour sauver notre industrie des pêches maritimes, à la veille de leur intégration européenne, lui accorder enfin, sur le plan de l'aide aux investissements, de l'organisation des marchés et de l'allègement des charges d'exploitation, une sollicitude dont ses homologues allemands et néerlandais bénéficient de longue date !

Puissiez-vous être pénétré de cette idée que le jour n'est pas loin où l'espace apparaîtra bien décevant et où il faudra créer un grand département ministériel de la mer !

Puissiez-vous ne pas perdre de vue que les activités maritimes constituent la première des chances économiques de ces

régions que, dans votre hantise jacobine des forces centrifuges, vous préférez nommer l'Ouest et l'extrême Ouest plutôt que de leur donner le nom de province !

Puissiez-vous être convaincu qu'un poste maintenu ou créé dans les activités maritimes, bénéfique pour l'économie nationale, est aussi moins coûteux pour le Trésor public que l'effort à consentir pour un emploi industriel de substitution, et qu'il est en tous cas irremplaçable tant que les emplois industriels apparaîtront aléatoires dans ces régions où, par vocation géographique et par tempérament des hommes, on est tout naturellement orienté vers la mer !

Sans quitter les problèmes de l'emploi, j'en viens au dernier point que je souhaitais aborder, celui de la construction.

M. le Premier ministre reconnaissait, au début de l'année, lors d'un entretien avec des journalistes à la télévision, que ce problème était celui qui lui avait causé le plus de désappointement depuis son entrée à l'Hôtel Matignon. Dans bien des départements, le décalage entre la date à laquelle est délivré le permis de construire et celle à laquelle intervient la décision d'octroi de primes atteint trois ans ; je dis bien : trois ans !

J'indique en passant, monsieur le ministre, qu'il est tout de même anormal que l'administration des finances demande aux contribuables d'acquitter les droits de transmission sur les terrains au taux plein, alors que l'Etat, et lui seul, est responsable du fait que la construction n'intervient pas dans le délai de quatre ans.

Je ne méconnais pas la valeur des craintes que les tendances inflationnistes du secteur de la construction ont pu inspirer à un certain moment, quand une demande pressante s'exerçait sur une offre désordonnée et insuffisante. Mais, aujourd'hui, l'industrie du bâtiment donne des signes d'essoufflement. Vous avez noté hier que son activité ne mettait pas en cause l'équilibre du commerce extérieur. Si elle ne met pas davantage en cause l'équilibre monétaire, il est certain qu'elle créera des problèmes d'emplois à l'automne. A en croire les entrepreneurs, les architectes et les bureaux d'études, elle risque de constituer pour les pouvoirs publics une occasion supplémentaire de souci dans ce domaine de l'emploi.

S'il est un domaine dans lequel vous pouvez et devez promouvoir une relance bien plus large que celle dont témoignent de récentes et heureuses décisions, c'est bien celui-là : l'apurement de l'essentiel d'un retard insupportable déjà sur le plan social, et qui tend à vous créer de graves problèmes sur le plan économique, relève de votre décision et d'elle seule.

Sans doute me permettez-vous d'ajouter qu'en redonnant à ce secteur l'animation qui lui fait défaut, vous aurez heureusement agi dans le sens d'un redressement de la courbe démographique dont le fléchissement récent vous inquiète au point que vous en avez fait hier la conclusion de votre exhortation.

« Je vais maintenant, disiez-vous, me rasseoir à mon banc et entendre sans doute plus de critiques que d'éloges et encore plus de revendications que de critiques. »

Discrets dans la critique, mesurés dans la revendication...

M. le ministre de l'économie et des finances. Muets sur l'éloge ! (Sourires.)

M. Christian Bonnet. ... les républicains indépendants se sont attachés, à travers ma modeste intervention, à faire écho, sur quatre sujets en apparence sans relation aucune, aux préoccupations des hommes de ce pays.

Alfred Sauvy, spécialiste des problèmes démographiques — vous pouvez mesurer au choix de cette référence quel souci j'ai de retrouver le contact avec vos préoccupations majeures — déclarait un jour : « comme les économies seraient faciles à mener sans la présence de cet insupportable gêneur qu'est l'homme ! ». Mais, pour vous connaître bien, monsieur le ministre, je sais que, si l'économie était facile, elle serait à vos yeux de peu d'intérêt. Je sais que, tout au long de vos insomnies, le souci de l'homme vient toujours contrarier l'inclination marquée qui est la vôtre pour les comportements orthodoxes en matière économique et pour le souci supérieur de l'intérêt de l'Etat.

Telle est la raison pour laquelle, mes amis et moi-même, avons la ferme espoir de vous avoir convaincu d'agir résolument dans les directions que, sur quatre points, nous avons eu à cœur, en tant que parlementaires de la majorité, de souligner pour orienter l'action du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

— 4 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

FA. le président. J'ai reçu de M. le ministre d'Etat, chargé des relations avec le Parlement, la lettre suivante :

« Paris, le 30 juin 1967.

« Monsieur le président,

« Dans le but d'alléger l'ordre du jour des dernières séances de la session, le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale, en application de l'article 48 de la Constitution, que soient examinées, dès ce soir 30 juin, après le débat économique et financier et jusqu'à leur terme :

« La proposition de loi, adoptée par le Sénat, sur les sociétés commerciales ;

« La proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative aux marques de fabrique.

« Par ailleurs, le Gouvernement demande que soit inscrite au début de la première séance du 1^{er} juillet, la proposition de résolution (n° 339 rectifié) tendant à modifier l'article 33 du règlement.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : Roger FREY. »

L'ordre du jour est ainsi modifié.

— 5 —

POLITIQUE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

Reprise du débat sur la déclaration du Gouvernement.

M. le président. Dans la suite du débat sur la déclaration de politique économique et financière du Gouvernement, la parole est à M. Fourmond. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Louis Fourmond. Monsieur le ministre de l'économie et des finances, vous avez prononcé hier un grand discours — je ne dis pas un long discours — au cours duquel vous avez survolé les problèmes qui se posent à notre économie et tracé le schéma directeur de notre politique financière.

Mais — vous ne pouviez d'ailleurs le faire — vous n'avez pas abordé le fond des problèmes. Mon collègue, M. Valentin, ayant traité des problèmes économiques et financiers en général, permettez-moi, en cette fin de session parlementaire, d'attirer plus particulièrement votre attention sur les difficultés croissantes que rencontre le monde agricole et sur les inquiétudes qu'il éprouve.

Entendez-vous, monsieur le ministre, permettre aux agriculteurs de disposer d'un revenu identique à celui qu'ils tireraient de leurs capitaux et de leur travail s'ils les appliquaient à un autre secteur d'activité économique ? La loi d'orientation qui avait suscité un grand espoir parmi eux ne leur apporte pas ce qu'ils étaient en droit d'en attendre, malgré les engagements des gouvernements successifs.

Le revenu brut global de l'agriculture ayant augmenté, le pouvoir d'achat de chaque agriculteur aurait dû logiquement s'accroître en raison de la diminution du nombre des exploitants. C'est du moins ce qu'affirment les mathématiciens. Or c'est le contraire qui s'est produit du fait de la croissance des coûts de production, plus rapide — 4,4 p. 100 en 1966 — que celle des prix de vente des produits agricoles, dont certains sont même en baisse par rapport à 1966.

C'est là surtout qu'il faut chercher l'origine des manifestations de producteurs qui se sont produites dans l'Ouest. Nul n'ignore, en effet, que la production de viande bovine et, plus encore, celle de porc, représentent 70 p. 100 de leurs recettes. Demain ce seront les producteurs de veau blanc du centre de la France qui manifesteront, car ils sont en partie ruinés, leur revenu étant tombé de 1.250 à 850 francs par animal.

M. Jacques Barrot. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Louis Fourmond. Volontiers.

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

M. Jacques Barrot. Entre autres cas douloureux, celui du département de la Haute-Loire mérite d'être tout particulièrement signalé. Le marché de la viande des veaux de boucherie y connaît actuellement des difficultés considérables. Les prix de vente n'ont cessé de baisser depuis 1966. Ils avaient déjà baissé de 5 p. 100 au cours de l'été; ils ont baissé encore de 4 p. 100 cet hiver; et ils continuent à baisser.

Il ne s'agit pas, ici, de sauver des exploitations de subsistance, mais de marquer que, dans notre département, les efforts des jeunes exploitants que, devant les perspectives européennes, avaient cru pouvoir développer la production de la viande, sont compromis.

Cette région avait pourtant nourri l'espoir de trouver vraiment sa place demain dans l'espace européen.

Vous excuserez la maladresse du jeune député que je suis, mais il était de mon devoir d'évoquer ce cas concret.

M. Louis Fourmond. Mon cher collègue, vous venez précisément de confirmer mon propos.

Pourquoi faut-il qu'à Bruxelles, où les ministres de la C. E. E. avaient fixé le prix d'orientation de la viande de bœuf à 3,27 F pour la campagne 1967-1968 — alors que la profession, dans sa sagesse, ne demandait que 3,22 francs — le Gouvernement français ait pris comme référence le bas de la fourchette, c'est-à-dire 3,14 francs ? Actuellement, le kilogramme de bœuf est payé aux producteurs de 0,30 à 0,45 francs moins cher qu'en 1965.

De même, comment voulez-vous que les producteurs de viande de porc acceptent le prix indicatif de 2,10 francs le kilogramme vif, alors qu'en juin 1966 ce prix était de 3,40 francs et est tombé en juin 1967, à 2,95 francs ? Ils le peuvent d'autant moins que le prix des céréales, qui constituent l'aliment de base du porc, va augmenter, ce dont je me réjouis d'ailleurs pour les producteurs céréaliers, les producteurs de blé en particulier, qui bénéficieront ainsi d'une meilleure rentabilité de leurs productions. Il reste que celle augmentation ne peut qu'accroître encore le prix de revient en matière d'élevage.

Comment, dans ces conditions, l'endettement de l'agriculture pourrait-il diminuer ? Il atteint actuellement 34 milliards de francs dont 25.500 millions à long et à moyen termes. S'il y a des endettements qui enrichissent, quand la production qu'ils permettent est rentable, on peut dire que c'est loin d'être le cas en l'occurrence.

J'aime à croire, monsieur le ministre, que lorsque vous parlez des investissements d'intérêt national vous y englobez ceux de l'agriculture. Pourtant quel intérêt peuvent trouver les producteurs de bétail à investir avec l'aide de la loi sur l'élevage si les prix demeurent au niveau que je viens d'indiquer ?

Il n'y a que les farceurs pour prétendre qu'on peut produire du porc à 2,10 francs le kilogramme. A moins qu'on ne mette à la disposition des producteurs des céréales à 23 francs le quintal, par exemple du maïs; malheureusement ce n'est pas possible en France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

Monsieur le ministre, dans votre déclaration d'hier vous avez pris conscience de certaines difficultés régionales. Je vous demande de mettre à l'étude les possibilités de production qui s'offrent à ces régions, compte tenu de leur éloignement et des moyens de transport qui les desservent. Peut-être pourrez-vous alors dire aux agriculteurs quelles productions ils doivent envisager pour l'avenir. Le tout est de savoir si vous voulez avant tout faire de la France un pays uniquement industriel, qui devra alors acheter à l'étranger les produits alimentaires dont il aura besoin.

Le IV^e Plan a été un échec pour les producteurs de bétail; le V^e Plan prévoyait une augmentation de 5,8 p. 100 du revenu des exploitants agricoles; cette augmentation n'atteint que 1,5 p. 100 alors qu'elle est de 3,1 p. 100 pour les autres professions. Ces chiffres confirment la détérioration constante du revenu agricole et la disparité ne fait que s'aggraver.

Pourtant, je persiste à penser qu'une agriculture moderne pourrait constituer un atout majeur dans l'économie de notre pays. Le Gouvernement avait d'ailleurs laissé entendre qu'il partageait cette opinion en encourageant les réformes de structures.

Vous avez fait allusion à l'efficacité des S. A. F. E. R. Je suis bien obligé de constater leur stagnation actuelle, due à l'insuffisance des crédits dont elles disposent.

Nous sommes en pleine contradiction: l'agriculture, qui a investi, a peine à faire face à ses traites et ses multiples cotisations ne cessent d'augmenter. Celle de l'Amexa a même été relevée de 17,85 p. 100, de sorte que, véritable esclave de son travail, l'exploitant est obligé de se priver d'aide agricole.

Les faits viennent contredire les mots. Il y a quelques mois, les promesses les plus audacieuses étaient faites et tout semblait aller pour le mieux dans le meilleur des mondes. Aujourd'hui, la parité, qui était en cours de rattrapage en 1965 et en 1966, s'éloigne à nouveau, comme je l'ai montré tout à l'heure.

Les crédits pour les bourses d'enseignement professionnel ne croissent pas aussi vite que les demandes, ce qui est à la fois préjudiciable et illogique puisque cela décourage les jeunes de rester à la terre. Faute de bourses, il faut donner aux parents les moyens d'instruire leurs enfants. Il faut aussi accélérer la formation des chefs d'entreprises afin qu'ils acquièrent la compétence technique, économique et commerciale qui leur est indispensable.

Je ne méconnais pas les efforts qui ont été réalisés, notamment par le vote de lois récentes, mais non encore appliquées dans leur intégralité. Pourtant, la question se pose de savoir si vous entendez considérer notre agriculture comme ce que j'appellerai « une économie de subsistance », ce qui serait très grave, au moment où la concurrence internationale va s'accroître, ainsi que vous l'avez dit hier.

Je voudrais alors dégager quelques conclusions de caractère politique.

M. le Premier ministre déclarait le 18 avril dernier: « Nous nous trouvons dans l'obligation absolue de mettre l'agriculture et l'industrie de ce pays en mesure de résister à la concurrence étrangère. »

Je ne méconnais pas les difficultés que l'industrie peut rencontrer à partir de l'année prochaine, mais ces difficultés ne peuvent que s'aggraver si l'agriculture ne peut plus, par manque de crédits, poursuivre ses achats de matériel.

Quand nous étudions de près les accords de Bruxelles, nous remarquons que les deux productions qui s'industrialisent bien ont été revalorisées, celles de la betterave sucrière et du blé. Mais les autres, qui intéressent les régions d'élevage, donc les exploitations familiales dont hier vous affirmiez qu'elles sont indispensables, sont en partie sacrifiées. C'est notamment le cas de la production avicole, de la production de porc, de veau et de viande bovine. Pour couronner le tout, on n'a pas hésité à Genève à sacrifier ce qui restait de cette dernière production, en décidant de laisser entrer en France, du 15 avril au 15 août, dates qui viendraient d'être acceptées par Bruxelles, des viandes en provenance d'Argentine.

Pourtant la presse d'hier laissait entendre que notre ministre de l'agriculture, M. Edgar Faure, aurait en partie rattrapé les « lâchages » qui avaient été acceptés à Genève. Nous aimerions, monsieur le ministre, que, de cette tribune officielle, vous dissipez toute équivoque.

On parle aussi d'assouplissements tarifaires que l'on consentirait aux Argentins pour la viande destinée exclusivement à la transformation, ce que certains appellent la « viande de fabrication ». Faute de références dans la classification des viandes, il faudrait au moins s'entendre sur les qualités de la viande réservée à cet usage car elles peuvent être interprétées très différemment selon les pays. En outre, nous aimerions savoir si un contingent déterminé a été prévu. J'avoue avoir quelques inquiétudes à ce sujet.

Certains journaux affirment aussi qu'il n'y aura aucune période sans prélèvement, sauf si les prix des marchés de la Communauté économique européenne sont supérieurs aux prix d'orientation. Vous devez comprendre l'importance de ces deux questions qui risquent de peser plus ou moins sur nos marchés.

Je suis d'accord pour reconnaître que tout cela n'est pas facile, mais j'estime que les mécanismes d'intervention et de soutien des marchés devraient être modifiés afin que les prix des animaux d'importation soient en rapport avec les prix de la production intérieure.

L'Europe constitue un tout. La France possède un atout majeur avec son agriculture qui lui assure cette indépendance chère au cœur de certains. Mais l'agriculture française ne pourra subsister que si elle dispose d'armes égales à celle de ses partenaires, ce qui n'est pas le cas.

Notre agriculture doit être protégée contre une concurrence anormale due à une situation anarchique des marchés mondiaux ou à des productions réalisées sous monopole d'Etat. Une harmonisation des coûts de production, des charges fiscales et sociales, et des prix des matières premières s'impose à l'intérieur de la Communauté économique européenne. Or nous avons l'impression que certains pays ne jouent pas le jeu, soit qu'ils disposent d'une main-d'œuvre à meilleur marché, soit qu'ils bénéficient de charges sociales moins élevées ou de coûts de production inférieurs en raison d'achats de céréales à des prix de dumping.

Avec mes amis, je demande que la France propose à Bruxelles la création d'un organisme chargé d'étudier les programmes de production. Nous nous sommes aperçus en effet de l'absence d'une véritable autorité qui serait mandatée pour faire respecter les protocoles du traité de Rome. C'est ainsi que personne n'a voulu prendre la responsabilité de recevoir les représentants de la profession agricole de l'Ouest qui se sont rendus à Bruxelles pour présenter leurs doléances aux responsables des six pays de la C. E. E. S'il y avait eu une autorité à Bruxelles, jamais l'accord bilatéral n'aurait été conclu et vous savez très bien, monsieur le ministre, de quoi je veux parler.

Je m'élève énergiquement contre les déclarations de ceux qui prétendent que nous avons une agriculture archaïque. Certes, comme dans toutes les professions, une partie a peine à suivre, mais en matière de modernisation, nos techniques n'ont rien à envier à celles de nos partenaires.

Le fond du problème n'est pas là, il est où je l'ai situé.

Lorsque M. le Premier ministre affirme qu'il faut mettre notre agriculture en mesure de résister à la concurrence étrangère, il a raison. Encore faut-il harmoniser les actes et les paroles, sinon, je le crains, une telle attitude remettrait en cause l'idée même de l'Europe.

Nul ne le peut contester, l'agriculture fait son devoir. Au Gouvernement de prendre ses responsabilités pour l'aider. Mes amis du groupe Progrès et démocratie moderne et moi, nous ne sommes pas éloignés de penser que les difficultés qu'éprouve le monde agricole ne sont pas pour déplaire à certains anti-européens.

Les agriculteurs ne s'y trompent pas. Ils ne demandent aucune faveur. Ils désirent seulement être traités comme des Français à part entière. Ils savent que la mise en route de la Communauté économique européenne exigera un certain rodage. Ils s'y sont préparés et acceptent des sacrifices, mais ils ne veulent pas être sacrifiés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. Pierre Ruais. Monsieur le président, mes chers collègues, le Gouvernement vient d'augmenter les tarifs de transport des marchandises de 5 p. 100. taux pondéré. Les tarifs voyageurs seront augmentés de 5 p. 100 en octobre. Quant aux transports urbains, la hausse sera de 30 p. 100 pour le réseau de surface et de 60 p. 100 pour le métro. Une telle décision appelle bien des questions. Bornons-nous aux questions fondamentales.

S'agissant des entreprises nationales, pourquoi le Gouvernement est-il moins sévère avec lui-même qu'avec les entreprises du secteur privé où il maintient fermement la stabilité des prix ? Cette augmentation a-t-elle des motifs strictement budgétaires ? Mais alors, quelle est la politique des transports du Gouvernement ? Cette augmentation est-elle compatible avec nos objectifs généraux à la veille de l'ouverture du Marché commun ? Mais alors, quelle est la politique commune des transports, quels sont ses objectifs, ses étapes de réalisation ?

La réponse aux deux premières questions paraît peu douteuse. Le Gouvernement a préféré laisser s'exercer une pression supplémentaire sur les prix plutôt que voir se creuser davantage le déficit des transports inscrit au budget de l'Etat.

Mais si les sommes ainsi économisées ne sont utilisées ni à des investissements productifs ni à des dépenses incitatives de l'activité économique, le poids mort qui en résultera pour l'appareil économique français prolongera le climat de restriction qui continue à se faire sentir dans le domaine de l'investissement comme dans celui de l'emploi.

Toutefois, de nombreux autres postes intervenant dans la production nationale, je ne veux pas tirer de conclusions trop générales. Je ferai observer que la part des transports dans la valeur de la production nationale est de 5 p. 100 et qu'une augmentation de 5 p. 100 représente une part moyenne dans les prix de 0,25 p. 100. Mais, en réalité, le problème n'est pas dans la moyenne, il est dans les incidences particulières.

L'incidence du prix du transport n'est pas uniformément de 5 p. 100. Elle varie de 10 à 40 p. 100 dans un certain nombre d'activités fondamentales. C'est le cas du charbon, du minerai de fer, de la sidérurgie, du pétrole, de la chimie, du ciment, des céréales, du vin et du bois.

Pour ces dernières activités, la chose est grave. Il convient donc de faire très attention et de prendre des mesures spéciales.

Mais je voudrais surtout me pencher sur le problème de la politique des transports pour essayer de la discerner et de la juger.

Le transport présente cette caractéristique particulière, à l'instar du crédit, qu'il intervient dans toutes les branches de l'activité et de la nation. Il le fait pas sa capacité et par son prix. Mais, à la différence du crédit, il représente également une puissante industrie, une industrie sans stock, toutefois, ce qui diminue ses possibilités de régulation.

La capacité des transports a augmenté considérablement au cours de ces dernières années grâce à l'électrification des chemins de fer, à la réalisation de programmes de voies navigables à gabarit accru, à l'augmentation du contingent des transports routiers, à la poursuite de la réalisation de liaisons autoroutières. Mais le trafic est partout en baisse, sauf sur la route. C'est la conséquence des sidérurgies maritimes, des implantations de nouvelles raffineries près des lieux de consommation, du développement des pipe-lines, de la baisse des besoins en charbon et en minerais nationaux.

C'est dans cette conjoncture que, paradoxalement, le Gouvernement augmente les tarifs des chemins de fer et de la navigation, activités en recul, et qu'il maintient les tarifs routiers, activité non déprimée. Cette politique est quelque peu aberrante.

Je reconnais toutefois bien volontiers que, dans l'ensemble de nos transports, ce n'est pas l'économie de marché qui préside. Mais il existe des secteurs de production et des secteurs de liaison où, précisément, il y a concurrence.

Si aucun problème de capacité ne se pose, je signale toutefois qu'il existe un problème de l'emploi. La conjoncture est à la diminution de l'emploi dans les transports publics lourds. Il suffit de considérer le nombre de travailleurs de la S. N. C. F. pour s'en rendre compte. Le nombre des travailleurs dans les transports, à l'exclusion des transports par mer et par air, est de 650.000 ; or à la S. N. C. F. il était de 362.000 en 1964, de 356.000 en 1965 et de 348.000 en 1966.

C'est l'augmentation de la productivité, jointe à la diminution du trafic, qui provoque ces compressions annuelles d'effectifs, d'ailleurs prévues dans le Plan et qui se font par le jeu des départs normaux, sans jamais entraîner de licenciements.

Après le problème de la capacité, examinons celui des prix. Ici, il faut voir si votre politique tarifaire est adaptée à une politique de transport de moindre coût pour la nation. Et c'est cette question que je vais examiner.

Partant de cette idée que le chemin de fer est un outil national strictement contrôlé, une entreprise soumise aux obligations des services publics, et que l'Etat doit couvrir ses insuffisances d'exploitation, on a entrepris de protéger la S. N. C. F. d'où la mise sur pied d'un système de coordination tarifaire, étayé par une coordination technique et souvent renforcé par des contingents.

Il est clair qu'on a ainsi rejeté la dominante de l'économie de marché dans les transports puisque le chemin de fer, avec ses 64 milliards de tonnes-kilomètres assure 55 à 60 p. 100 du trafic français. Mais il est non moins clair qu'un tel système ne peut se maintenir que si le contrôle est très sévère et si les mutations économiques ne sont pas trop rapides. Et ces mutations, ce sont l'intervention massive des transports routiers, l'emploi des techniques nouvelles, la croissance plus rapide de l'économie, les exigences toujours plus élaborées des clients.

Dans une telle conjoncture, toutes les protections dont jouissait la S. N. C. F. sont en train de s'écrouler et d'abord celle qu'elle tenait de son monopole de fait pour certains transports. Le trafic des pondéreux miniers et métallurgiques est en baisse, l'effort accompli dans le domaine agricole ne lui apporte pas l'accroissement de pondéreux qu'elle pouvait espérer. Les pipe-lines lui enlèvent le trafic pétrolier, les lignes intérieures aériennes lui retirent des voyageurs et même du fret, et la mise à l'étude des grands projets de navigation intérieure ne lui apporte aucune perspective de réconfort.

Même la protection que la S. N. C. F. tenait de la coordination tarifaire est en train de s'abaisser car le Gouvernement qui,

déjà, tenait de plus en plus mollement la main à la tarification obligatoire dans les transports routiers, laisse les tarifs routiers bloqués, alors qu'il majore les tarifs ferroviaires et fluviaux et qu'il augmente les contingents routiers à moyenne distance.

Je n'avancerai pas des chiffres précis à ce sujet, les chiffres globaux suffisant à montrer cette tendance. Au cours des dix dernières années, le trafic de la S. N. C. F. a augmenté de 27 p. 100, celui des transports routiers, de 130 p. 100.

Dans une telle conjoncture, la grande société nationale ne peut que se trouver en grand désarroi malgré ses efforts de productivité, malgré des efforts d'expansion commerciale toujours bridés par les carcans réglementaires et en raison des hausses annuelles de salaires dont il ne saurait être question de priver les cheminots. Et c'est, depuis cinq ans, l'augmentation continue de la subvention d'équilibre qui a atteint, en 1966, 1.550 millions de francs malgré les rattrapages annuels tarifaires !

Sur certains bancs, on professe volontiers que tout le mal vient de certains tarifs spéciaux consentis à ce qu'on appelle des trusts. Je pourrais dire que les effets de ces conventions sont sans commune mesure avec le déficit enregistré. Quoi qu'il en soit, ces tarifs visent essentiellement des industries lourdes qui en ont besoin pour subsister, pour se maintenir et je vois mal ceux qui défendent ces idées aller déclarer aux mineurs lorrains, par exemple, que les transports de minerai doivent subir le plein tarif des transports de chemin de fer ; ils seraient réellement bien mal accueillis.

Il n'en reste pas moins qu'il existe un déficit global très important, inscrit dans le budget. Mais tout d'abord la justice oblige à dire qu'il y a déficit et déficit.

Il y a les contributions importantes que l'on est obligé de verser à la S. N. C. F. pour compenser les charges sociales — tarifs réduits pour certaines catégories sociales, familles nombreuses, par exemple — et les obligations qu'on lui impose. Dans un débat sur la péréquation qui s'est déroulé voilà quelques années, chaque région a demandé le bénéfice de tarifs spéciaux. Vous savez les pertes que ces mesures représentent pour la S. N. C. F.

Il y a aussi le déficit proprement dit, dû à l'insuffisance du niveau général. Mais on ne peut nier qu'il existe un problème et qu'il faut prendre des options. Ce que l'Etat paie au titre de la S. N. C. F. représente le montant du déficit de la sécurité sociale pour 1966, le coût de la création de 12.000 lits d'hôpitaux, 120 fois la dotation budgétaire de l'an dernier pour l'équipement contre le cancer, 20 fois le montant des allocations de chômage, 6 fois le montant de la retraite du combattant.

Mes chers collègues, ce problème, il faut l'examiner.

Cette fois-ci, le rattrapage est sérieux. Mais le rattrapage du déficit par celui des tarifs n'est pas une politique des transports, c'est encore moins une politique économique défendable globalement et je pense ici à certaines activités et à certaines régions dont il a déjà été question et qui n'ont pas besoin de ces surcharges.

Les textes de 1949 étaient sains en ce qu'ils posaient le principe de l'orientation du trafic vers les voies de moindre coût pour la collectivité. La coordination tarifaire, c'est-à-dire l'obligation tarifaire, ne peut orienter le trafic vers les moyens de moindre coût que si les capacités sont suffisantes — j'ai déjà examiné ce point, je n'y reviens donc pas — et si les tarifs sont adaptés au prix de revient.

Or les tarifs sont, de ce point de vue, anarchiques. La S. N. C. F. n'est pas remboursée de toutes ses charges de service public, ses tarifs sont maintenus au-dessous du niveau d'équilibre et elle est soumise à toutes sortes d'entraves à la liberté du commerce qui font que, même si l'équilibre d'ensemble de son compte d'exploitation était réalisé, on ne saurait affirmer que les prix qu'elle demande sont adaptés au prix de revient. En fait, on sait très bien qu'ils sont tantôt en-dessous, tantôt au-dessus, et généralement là où il ne le faudrait pas.

La voie d'eau ne supporte pas ou presque pas ses charges d'infrastructure. La route supporte tout juste ses charges d'entretien et encore n'en est-il pas ainsi pour tous les types de véhicules.

La régulation du trafic s'effectue donc par arbitrage tarifaire avec des tarifs qui, pour certains, n'ont que de lointains rapports avec des prix de revient ; cette régulation ne peut donc pas être économique. On sait, par exemple, que malgré la « fourchette » qui leur est laissée, de nombreux transporteurs routiers pratiquent au tarif plancher et même en-dessous. Et cet exemple est typique car le transport routier est une entreprise libre.

Il est donc évident, sauf à vouloir se masquer la réalité, que le moment est venu de procéder à un examen de conscience.

Les nécessités budgétaires, les nécessités de la stabilisation, les nécessités d'insertion dans le Marché commun commandent une politique des transports intérieurs de moindre coût pour la nation et harmonisée avec une politique communautaire dans laquelle l'idée dominante de concurrence s'accordera justement avec celle de moindre prix de revient.

Et se retrouvent ici, qu'on le veuille ou non, les deux vieilles conceptions antagonistes en matière de transports : service public tarifé et réglementé, ou régime de libre concurrence. La réponse, c'est-à-dire le compromis, se trouvera dans les préférences de nos partenaires du Marché commun, mais il apparaît possible de définir les principes et un système de compromis qui puisse constituer le cadre d'une négociation possible.

Depuis dix ans, la Communauté économique européenne n'a pratiquement pas publié de règlement en matière de transports. C'est cependant une nécessité. La disparition des barrières douanières au 1^{er} juillet serait un leurre si les prix des transports n'étaient pas harmonisés à cette date...

M. Paul Mainguy. Très bien !

M. Pierre Ruals. ... car il est évident qu'on peut reconstituer des barrières douanières avec des tarifs de transports.

Les difficultés semblent provenir de ce que deux conceptions se heurtent. Pour les riverains du Rhin, le transport est un service soumis purement et simplement à la concurrence, comme les marchandises. Pour les pays continentaux, comme le nôtre, c'est essentiellement un service public.

Notre système de tarification des transports, s'exerçant dans des conditions au départ très variables et très inégales, il est loin d'être admis dans son ensemble par tous nos partenaires. D'une extrême complication, tantôt rigide, tantôt à « fourchette », diversifié selon les marchandises, les relations ou les contrats, assorti de subventions et d'impôts directs ou indirects, imposé strictement ou pas selon les circonstances économiques et budgétaires et inclus dans un système de coordination des transports, il ne rend pas les comparaisons et les harmonisations aisées.

Dans ce maquis touffu, le Parlement ne sait plus très bien où les transports de la nation en sont, pas plus qu'il ne sait exactement où les négociations avec nos partenaires du Marché commun en sont.

S'il est un système qui est à l'opposé du Marché commun, c'est bien celui qui consiste à bloquer les tarifs en-dessous du prix de revient et à subventionner le déficit ainsi créé artificiellement. C'est ce qui se passe pour la S. N. C. F.

S'il est un système qui peut présenter un grave danger pour nos entreprises de transport, c'est celui qui consiste à surcharger fiscalement un poste de compte d'exploitation et à introduire des réglementations trop enserrantes dans la profession. C'est pourtant ce qui se passe dans les transports routiers.

Dans le premier cas, l'obligation et les charges de service public sont-elles compensées par la subvention versée ?

Dans le second cas, la taxe fiscale perçue par l'impôt constitue-t-elle une équitable représentation de ce qui est dû pour la route ?

La tarification, sous contrôle du Gouvernement, sur laquelle est basée l'économie de nos transports est-elle compatible avec une économie concurrentielle ? Assurément non, surtout dans les circonstances où elle s'écarte du prix de revient. De plus, elle empêche, ou tout au moins freine, la libre discussion commerciale des conditions avec les utilisateurs. Elle est même désastreuse lorsque le concurrent ne publie pas son tarif courant.

En bref, la politique de subvention directe ou indirecte, de charges fiscales directes ou indirectes, de tarification et de contingentement dans laquelle évolue notre système de transport, déjà ébranlé par la conjoncture économique, ne paraît pas adaptée à notre entrée dans le Marché commun.

Il faut donc assainir la situation intérieure.

Le Gouvernement voulant, apparemment, arriver dans le temps minimum compatible avec les exigences de notre économie, à mettre les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français au niveau des prix de revient, vient d'accélérer le mouvement. Mais, dans le même temps, il décide une augmentation des transports de navigation intérieure à l'estime et bloque les tarifs des transporteurs routiers.

Il rompt donc un équilibre péniblement acquis.

On eût pu concevoir un autre procédé plus conforme aux exigences concurrentielles du Marché commun : l'évaluation et le remboursement à leur juste prix des charges de service public qui pèsent sur la Société nationale des chemins de fer français. Mais ce procédé n'eût pas, bien au contraire, apporté d'allègement aux finances publiques. C'est ce qui permet de dire, en termes un peu lapidaires, que le Gouvernement agit plus dans le cadre d'une politique budgétaire que dans le cadre d'une politique des transports.

Plutôt que de parler à chaque instant de faire des économies en supprimant des lignes — qu'on ne supprime pas, et à juste titre, dans l'intérêt des économies régionales d'ailleurs — plutôt que de pratiquer un système de déperdition tarifaire trop timide pour être une arme commerciale, trop imprudent dans une perspective de développement régional, en dépit des atténuations prises en faveur de certains produits et de certaines régions, pourquoi ne pas dire à la Société nationale des chemins de fer français : « Vous avez entière liberté commerciale et tarifaire, mais dans la limite des exigences d'un service public. En conséquence, toutes les entraves tarifaires et d'exploitation commerciale qui vous seront imposées au-delà d'une stricte politique de rentabilité et de productivité feront l'objet d'un remboursement conventionnel » ?

Cela exige de la part de l'Etat le renoncement à son droit de veto sur le niveau général des tarifs et le maintien de ses possibilités de contrôle sur les tarifs particuliers.

Cela exige aussi la normalisation conventionnelle et des comptes et des modalités d'intervention de l'Etat en matière de gestion, d'exploitation et d'investissement.

S'agissant des autres moyens de transport, le problème qui obscurcit la comparaison des coûts est celui de la prise en compte dans une juste proportion des charges correspondant à l'infrastructure ; c'est la nécessité d'égaliser par tout procédé technique, réglementaire ou fiscal les conditions au départ entre tous les transporteurs.

Je sais bien que l'administration des finances me dira que, s'il est facile de calculer les incidences financières dans certains cas, telles que celles résultant du remboursement des charges sociales, des charges de retraite imposées à la Société nationale des chemins de fer français, cela est beaucoup plus difficile en ce qui concerne les contraintes commerciales et les contraintes de service public.

Qu'il me soit permis de répondre que la solution est facile à trouver avec les moyens perfectionnés de l'informatique, dont on dispose à l'heure actuelle.

Les chemins de fer et les transports sont depuis longtemps soumis à des statistiques. Les lois de l'évolution sur la conjonction économique sont bien connues. Alors, que reste-t-il à faire ? Il reste à établir un programme de contrainte, à établir des modèles mathématiques, à introduire les données dans la machine pour que, très rapidement, les résultats soient connus. Le système qui consiste à ne pas le faire dénote une paresse intellectuelle. Etant donné le nombre d'organismes qui, à l'étranger, pratiquent ces méthodes, en particulier pour prédire le développement des villes et étudier les problèmes de transport, pourquoi ne le ferions-nous pas ?

On pourrait même concevoir l'étude d'un budget de transport dans un horizon 1970 ou 1975.

Je ne veux pas développer ici de très longues considérations sur ce que pourrait être cet horizon. On comprend bien que le chemin de fer de l'avenir est fait pour le trafic à longue distance, pour le trafic lourd. On le voit très bien se terminant sur des gares routières. On aperçoit bien l'utilisation généralisée des nouvelles techniques de coordination et surtout une association avec la route au lieu d'une concurrence qui nuit à tout le monde et, en premier lieu, aux intéressés et aux finances de l'Etat.

Le jour où la profession routière aura compris que, au lieu de se battre pour assurer des transports concurrents avec la S. N. C. F. sur la route Paris-Marseille, par exemple, elle aurait plus d'avantages à sous-traiter ces transports à la S. N. C. F. et à faire porter ses efforts sur les conditions de répartition du trafic terminal, sera résolu ce vieux problème de coordination et de lutte entre les différents moyens de transport. Mais il est difficile de faire entrer cette idée dans la tête des intéressés.

Si l'on adopte cette solution de liberté, des mesures complémentaires devront être prises pour limiter les effets de la concurrence : le contingentement et ses possibilités de modulations resteront nécessaires et pourraient faire l'objet de règlements à conclure avec nos partenaires du Marché commun.

Cela vise tout spécialement les transporteurs routiers et, dans une moindre mesure, les transporteurs fluviaux, car ce sont ces derniers qu'il convient de protéger contre une concurrence ruineuse, entre eux d'abord, et aussi contre une concurrence avec leurs homologues du Marché commun dont les charges au départ sont souvent très inférieures, qu'il s'agisse de l'essence, des conditions de travail, de la fiscalité, etc.

Pour ces deux moyens de transport, il n'existe pas de barrières qui empêchent l'exportation du transport par-dessus les frontières. Les transports fluviaux et les transports routiers peuvent traverser les frontières alors que le chemin de fer, dans les circonstances actuelles, ne le peut pas et ne le pourra pas avant un temps encore long. C'est plus tard que l'on pourra voir un super réseau européen ne respectant pas les frontières.

Un tel système aurait l'avantage de la clarté et de permettre des négociations avec nos partenaires du Marché commun. Il permettrait d'harmoniser les servitudes toutes spéciales des entreprises nationalisées et des grands services publics, avec les exigences de l'entrée dans un régime de libre concurrence, chaque Etat gardant le contrôle de ses exigences de service public.

Enfin, le trafic se trouverait réparti au mieux par le jeu de la concurrence des prix de revient réels ; le budget se déchargerait de ses articles et paragraphes de déficit peu défendables pour les remplacer par des articles de dépenses motivées par des considérations d'intérêt général, économique ou social ; tous les à-coups tarifaires et budgétaires disparaîtraient du même coup, tandis que l'instrument de transport sera enfin conçu pour s'adapter avec souplesse aux fluctuations de la situation économique interne et externe.

Est-ce dans cette voie que vous voulez vous engager, monsieur le ministre, auquel cas je vous suivrai bien volontiers ? C'est à vous que je pose la question et non à votre collègue chargé des transports, parce que c'est vous qui manipulez les leviers qui commandent toute l'économie des transports : le niveau des tarifs, la participation de la collectivité, les prélèvements fiscaux, les investissements.

En bref, monsieur le ministre, avez-vous comme objectifs nationaux et européens l'établissement d'une plus large concurrence avec, comme conséquence, la normalisation des comptes, l'égalisation des charges au départ, la tarification au prix de revient global ?

Si votre réponse est positive, je vous poserai alors les questions suivantes : en quelle année, selon quelles étapes et avec quelles mesures de protection pour les professions routières et fluviales ? Combinerez-vous le système de la libre concurrence avec le maintien du domaine de service public et de l'intervention de l'Etat ? Si oui, dans quelles mesures et selon quelles modalités ?

Enfin, on ne peut parler de l'augmentation des transports, décidée récemment par le Gouvernement sans parler de l'augmentation des transports urbains de la région parisienne, R. A. T. P. et chemins de fer de banlieue.

Cette augmentation est particulièrement massive : 60 p. 100 pour le seul métropolitain. C'est, sans conteste, le souci budgétaire d'une charge importante imposée à l'Etat et aux collectivités locales de la région parisienne qui a conduit à cette décision.

En 1966, cette charge s'est élevée respectivement à 530 millions de francs pour l'Etat et à 225 millions de francs pour les collectivités locales. Les deux parties étaient anxieuses d'alléger ce fardeau. Mais on doit, hélas ! constater que cet élément essentiel de la politique des transports a été réglé une fois de plus sans être inclus dans une politique d'ensemble du transport parisien.

Le Gouvernement avait pensé, il y a quelques années, que des ajustements annuels, soigneusement pondérés avec la hausse du coût de la vie comme avec celle des revenus des travailleurs, était une politique de sagesse sociale.

Mais, pendant sept ans, il n'a pas osé toucher aux tarifs et voilà qu'il se réveille brutalement.

Quelle que soit l'opinion qu'on puisse avoir sur le niveau des tarifs et sur le principe de la participation financière de l'Etat dans les transports parisiens — et ici je songe à mes collègues de province — on est obligé de constater que la ponction supplémentaire sur les budgets modestes est lourde.

Pendant longtemps, l'Etat ne s'était pas intéressé aux transports parisiens, ou plutôt en fonction seulement de la variation de l'indice des 179 articles. Les gouvernements actuels ont eu le mérite de replacer le problème à sa vraie dimension et le R. E. R. — le réseau express régional — restera une belle réalisation à leur actif.

Cela n'empêche pas de constater que, n'étant plus bridé par la lourde indexation du prix des transports parisiens selon l'indice des 179 articles remplacé par celui des 259 articles, pratiquant au surplus une politique de hausses successives du S. M. I. G. plus conforme à l'intérêt des salariés, il a négligé ce fait important que cette charge supplémentaire est lourde et bien injustifiée pour les petits budgets familiaux, pour ceux qui n'ont pas d'automobile concourant à la congestion de la circulation si coûteuse pour les transports de surface.

En bref, monsieur le ministre, vous aboutissez à ce paradoxe que pour des raisons dues essentiellement à l'automobile c'est à ceux qui n'ont pas d'automobile que vous faites payer l'augmentation des tarifs.

Dans le domaine des transports urbains parisiens, des critères économiques et sociaux sont mélangés.

La pratique s'est établie, en bonne justice, de faire acquitter le coût du transport partie par la collectivité, partie par les entreprises de la région, partie par les usagers.

Pour la collectivité, cela résulte du fait que la R. A. T. P. est un service public, à caractère social. On ne conçoit pas plus les travailleurs ne disposant pas de moyens de transport que les travailleurs ne disposant pas de logement.

Pour les entreprises de la région, cela résulte du fait que sans les transports en commun elles ne pourraient se procurer la main-d'œuvre dont elles ont besoin.

Pour les usagers, cela résulte du fait que pour bien des raisons l'usager doit toujours payer sa part.

Mais dans quelles mesure le prix du transport est-il acquitté par les trois parties et dans quelle mesure doit-il l'être ?

Cette dernière analyse peut donner lieu à bien des controverses mais on peut avancer ici quelques idées.

Quelle est la contribution de la collectivité ? Actuellement l'Etat et la collectivité parisienne supportent plus de la moitié des dépenses globales de transport de la R. A. T. P. et des chemins de fer de banlieue — pour l'Etat à raison de 830 millions de francs, et de 354 millions de francs pour la collectivité.

Certains disent — et ici je me tourne vers certains collègues de province — que la contribution annuelle de l'Etat représente les deux tiers du coût du boulevard périphérique. Cela est gros de signification critique, c'est exact.

Les députés qui n'appartiennent pas à la région parisienne font ressortir que l'Etat ne contribue pas aux dépenses des transports urbains de Marseille, Lille ou Lyon et ils ont raison. Certains d'entre eux, qui représentent plus particulièrement des milieux ruraux, ont même proposé dans le passé la suppression totale de cette contribution de l'Etat.

Mais ceux-là ont tort — et le Gouvernement a l'air de céder à leur pression — car il est établi que, dans certains cas, sur les lignes de la S. N. C. F. maintenues à la demande des régions intéressées, le voyageur coûte seize fois plus qu'il ne paie alors que le voyageur transporté dans la région parisienne paie la moitié de ce qu'il coûte. On a même calculé que dans de nombreux cas l'Etat aurait intérêt à procurer une 2^e CV à chacun des usagers plutôt que de maintenir la ligne.

M. Marc Becam. Vous narguez la province !

M. Pierre Ruais. Ce qui doit compter, en l'espèce, ce ne sont pas ces discussions, c'est la solidarité qui doit unir tous les Français et tout le monde sera d'accord dans cette optique pour dire que les mêmes n'en demandaient pas tant et pas tant d'un seul coup.

Sur ces contributions publiques, je vous signale que le remboursement des charges sociales et des services sociaux représente 12,5 p. 100 des dépenses dont la majeure partie est constituée par les cartes hebdomadaires des travailleurs, les réductions aux familles nombreuses, aux étudiants, aux économiquement faibles.

Mais les charges imposées par l'obligation de service public et les servitudes énormes de la circulation n'ont pas fait, à ma connaissance, l'objet d'études ni de conclusions précises. On retrouve là encore la faiblesse mathématique, congénitale même, des services de l'administration qui, lorsqu'ils ont à leur disposition des personnels compétents, ne font pas appel à eux.

Pour se prononcer sur le niveau des charges publiques, on peut faire deux observations. En premier lieu, il n'est pas normal que les collectivités locales n'aient pas la faculté de moduler leur participation au sein de la contribution globale, ce qui est fâcheux en matière sociale, sinon en matière financière.

En second lieu, il est non moins sûr que l'essence consommée par l'automobile à Paris — je dis bien à Paris — ne paie pas, par les taxes incluses, ce qu'elle coûte à la collectivité. Cela ne vise pas d'ailleurs uniquement les services de la R. A. T. P.

Des conclusions seront sans doute tirées de ce fait à l'avenir.

Examinons maintenant la contribution des entreprises. Elle représente à l'heure actuelle 28,5 p. 100 des dépenses de transport, soit en tout 650 millions. C'est le montant global des primes de transport. Mais, selon les modalités d'application de cette contribution, la totalité ne va pas à la R. A. T. P. ni à la S. N. C. F. de banlieue. La prime de transport va directement aux travailleurs.

En effet, pour ceux qui utilisent des moyens de transport personnel, il est évident que cette prime est plus un accessoire du salaire qu'une contribution à la R. A. T. P. C'est là un vice du système sur lequel il est bien difficile de revenir.

Il y a aussi le cas de ceux pour qui la prime dépasse les dépenses de transport. La future augmentation des transports, accompagnée de la hausse des prix, corrige ce défaut.

En tout état de cause, cette contribution à un taux voisin de 30 p. 100 atteint un niveau qui constitue une lourde charge pour les entreprises. Dans la conjoncture actuelle, il ne saurait donc être question de l'augmenter.

Examinons enfin la contribution des usagers.

Avant l'augmentation prévue, ceux-ci ne paient que 19,5 p. 100 de la dépense, ce qui représente un véritable ticket modérateur. Après l'augmentation, cette part ne sera plus un ticket modérateur puisqu'elle atteindra plus de 50 p. 100. Mais c'est sur ce point que l'on peut constater une profonde injustice dans la répartition de la contribution de l'usager, car ce chiffre de 19,5 p. 100 n'est qu'une moyenne.

Les travailleurs actifs paient beaucoup moins alors que les retraités, les pensionnés, les économiquement faibles, les jeunes et les chômeurs qui ne bénéficient pas de la prime de transport paient beaucoup plus.

C'est sur ce plan social que réside le principal reproche que l'on peut faire à la prochaine augmentation massive. Monsieur le ministre, des compensations devront être accordées par des procédés adaptés à leur objet.

Vous devrez aussi envisager d'autres compensations, celles qui devraient être offertes aux travailleurs qui, en raison de l'éloignement de leur lieu de travail supportent de grosses dépenses de transport. Il existe une solution qui est d'ailleurs conforme à de sains principes d'urbanisme : c'est l'institution de tarifs fortement dégressifs selon la longueur du parcours. C'est là, monsieur le ministre, un problème que vous serez obligé d'étudier. Une compensation est d'ailleurs nécessaire aux fatigues supportées : en 1960, une enquête a montré que le temps moyen consacré chaque jour aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans la région de Paris était de une heure vingt-quatre minutes, dont quarante minutes passées dans les transports publics, ce qui représente par an, pour l'ensemble des migrants, plus de un milliard d'heures et, si l'on comprend les déplacements à pied et en automobile, trois milliards d'heures. Il faut comparer ce chiffre à celui de sept milliards et demi d'heures que représente le temps de travail annuel dans la région parisienne.

La tarification appropriée des moyens de transport urbains est un puissant outil de modulation urbaine, compte tenu des chiffres que je viens de citer.

Monsieur le ministre, j'en viens à ma conclusion. Sur le plan technique, notre système de transport a connu des améliorations remarquables dont vous avez été un des artisans lucides.

Sur le plan de la gestion, de son économie dans le cadre national, nous en sommes restés, hélas ! à la convention de 1937 avec la S. N. C. F. et aux décrets du 14 novembre 1949, sur la politique générale des transports, c'est-à-dire à des textes et à des époques largement dépassés par la conjoncture actuelle. Ce que je vous demande, monsieur le ministre, c'est de modifier tout ce système. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République.)

M. le président. La parole est à M. Roger. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Emile Roger. Mesdames, messieurs, dans le débat qui s'est ouvert sur la politique économique et financière du Gouvernement, un problème particulier doit retenir toute l'attention de l'Assemblée, c'est celui de la politique énergétique.

Cette politique, à notre avis, doit être modifiée non pas d'après des déclarations, mais à partir des faits.

Il y a lieu de noter tout d'abord que la balance des comptes dans ce domaine est en déficit permanent et que ce déficit n'a cessé de s'aggraver au nom des dernières années.

D'autre part, une vérité trop souvent oubliée, peut-être parce qu'elle est trop évidente, c'est que la production d'énergie n'est pas une activité économique qui, comme beaucoup d'autres consomme des matières premières apparemment inépuisables et plus ou moins indispensables à la vie des populations.

Les gisements, pour leur part, qu'il s'agisse de la houille, du pétrole, du gaz ou de l'uranium s'épuisent, même parfois se gaspillent, alors que l'énergie que l'on en retire est indispensable, comme l'air et l'eau, à tout homme et à toute entreprise.

Dans ces conditions, la sécurité d'approvisionnement devient un problème majeur, même au point de vue politique. Une politique nationale de l'énergie doit être élaborée à partir de ces données pour l'immédiat et surtout à long terme.

En second lieu, il faut tenir compte du fait que, si les réserves s'épuisent, les besoins augmentent sans cesse tant au point de vue industriel qu'au point de vue domestique. En outre, les découvertes ne compensent pas toujours les gisements épuisés.

C'est à partir de ces deux critères que plusieurs études viennent de montrer que la situation actuelle de pléthore d'énergie va s'inverser dans les quinze prochaines années, et que le monde connaîtra la pénurie. Toutes les études effectuées par des experts concordent dans ce sens. On comprend dès lors pourquoi de grands pays comme l'Union soviétique et les États-Unis, non seulement n'envisagent pas de réduire leur production nationale, mais ont pris au contraire la décision de l'augmenter, y compris pour le charbon.

Malheureusement, la politique française s'oriente dans un sens opposé. Le Gouvernement ferme les puits les uns après les autres. La priorité de recherche du pétrole va à l'étranger. Cette politique, de toute évidence, est contraire aux intérêts de notre pays et de son peuple.

On nous assure que les autres sources d'énergie sont moins chères. C'est là une politique à courte vue car lorsque nous manquerons d'énergie il faudra la payer à n'importe quel prix. La loi de l'offre et de la demande jouera implacablement, d'autant que la politique actuelle met en danger non seulement les exploitations minières dites marginales, mais l'essentiel de l'industrie charbonnière, y compris les exploitations que l'on considère aujourd'hui comme viables et même comme rentables.

La conclusion à dégager est que nous aurons besoin de toute notre capacité de production dans un délai de dix à vingt ans et qu'il faut non seulement garder intactes nos installations mais les développer.

La politique actuelle conduit à liquider des sources d'énergie dont nous aurons besoin car un puits fermé est condamné. C'est pourquoi nous considérons que toutes nos richesses en charbon, en pétrole, en gaz doivent être mises en valeur, exploitées rationnellement afin d'assurer la sécurité et le travail au pays et à ses populations.

Mais la politique du Gouvernement, dans l'immédiat, a des répercussions dramatiques dans les régions minières. Elle pousse en outre au déséquilibre entre les régions. C'est pourquoi le Nord, le Pas-de-Calais, la Loire, la Lorraine et d'autres régions encore connaissent des situations si difficiles. Les fermetures, les licenciements camouflés engendrent l'inquiétude et le déperissement dans des régions entières.

La diminution de la production charbonnière oblige les entreprises nationales à amortir, sur un nombre de tonnes toujours moins élevé, des charges qui deviennent, de ce fait, insupportables.

Ouvriers, techniciens et Ingénieurs s'aperçoivent que plus ils travaillent, plus le déficit de l'entreprise s'aggrave, du fait de la politique du Gouvernement.

Dans le même temps, le chômage, qui a frappé des milliers d'ouvriers, se traduit, pour ces travailleurs, par des pertes de revenus sensibles, aggravées encore par la privation des primes.

La politique, en matière d'énergie, « liquide » l'industrie minière sans se soucier des problèmes humains et sociaux qui se posent.

La libre concurrence est une immense duperie car les trusts du pétrole détiennent un monopole de fait.

Vous prétendez mener une politique de progrès, monsieur le secrétaire d'Etat, mais, en fait, vous plongez dans la gêne et l'inquiétude des dizaines de milliers de Français appartenant à toutes les couches de la population.

Nos mineurs ont le droit de profiter des richesses qu'ils ont créées. Ils sont les champions d'Europe de la productivité. Nous affirmons une fois de plus que le progrès doit profiter aux travailleurs et aux populations laborieuses.

Enfin — dernier effet de votre politique — elle aboutit à un gâchis sans précédent des richesses matérielles et humaines dans tous les secteurs énergétiques. Des « panneaux » entiers, des gisements même sont sacrifiés, abandonnés, livrés aux remblais. Les recherches d'hydrocarbures en métropole sont négligées au profit des recherches à l'étranger.

Avec l'argent prêté par l'Etat, Usinor va construire 114 fours à coke à Duckerque qui utiliseront des fines à coke américaines. Pendant ce temps, la régression de la carbonisation dans les bassins miniers est organisée, et cela pose des problèmes déjà redoutables, l'Etat n'ayant pas encore donné son accord pour fournir aux houillères des subventions spécifiques pour indemniser les pertes subies par l'entreprise à la suite de la baisse du prix des coques imposés par le Gouvernement sans consultation des conseils d'administration des houillères.

Mais M. le ministre de l'économie a été d'accord pour verser au fonds commun de la Haute autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier une participation de 28 p. 100 qui servira essentiellement à subventionner les exportations de fines et de coke allemand.

Nos centrales thermiques fonctionnent parfois à 50 p. 100 de leur capacité, mais le Gouvernement a laissé entrer dans notre pays, en 1966, 1 milliard de kilowatts d'électricité en provenance de l'étranger; ce qui équivalait à 300.000 tonnes de charbon. J'arrête là cette énumération, mon temps de parole étant limité.

En conclusion, si la politique énergétique du Gouvernement est néfaste dans l'immédiat, elle est dangereuse pour l'avenir. Il faut la remplacer par une politique au service de la nation et du peuple. Pour cela, il faut en finir avec le chaos actuel et mettre en pratique une politique basée sur l'exploitation de toutes nos richesses énergétiques nationales.

Il faut, dans le cadre d'une politique démocratique, nationaliser les monopoles du pétrole afin que les sources d'énergie n'entrent plus en concurrence mais qu'elles viennent se compléter harmonieusement. Nous aurons besoin de toutes nos richesses; l'énergie est l'élément de base de toute activité.

A partir de là, il serait possible de créer un ministère de l'énergie ayant la direction et le contrôle de toutes les sources de fabrication et de distribution.

Il serait possible d'établir un prix moyen de l'énergie et d'utiliser à plein toutes nos ressources, ce qui permettrait d'élargir les structures industrielles des régions minières et d'assurer le plein emploi.

Mais l'énergie, c'est aussi la chimie. Une nation moderne doit conserver toutes ses sources d'énergie. C'est pourquoi la politique que nous préconisons mettrait en place une industrie chimique nationalisée de grande taille, utilisant toutes les sources d'énergie et permettant ainsi à notre pays d'occuper une des premières places dans le monde et de satisfaire les besoins des travailleurs et des populations.

Cette politique finira par s'imposer. C'est la gauche unie qui la fera. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)*

— 6 —

PROROGATION DES MANDATS D'ADMINISTRATEURS DU DISTRICT DE LA REGION PARISIENNE

Affichage des candidatures à la commission mixte paritaire.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur la proposition de loi tendant à proroger les mandats de membres du conseil d'administration du district de la région parisienne.

La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République a présenté les candidatures suivantes :

Membres titulaires : MM. Capitant, Fanton, de la Malène, Wagner, Rabourdin, Boscher, Habib-Deloncle.

Membres suppléants : Mme de Hauteclouque, MM. Dominati, de Prémaunt, Mme Batier, MM. de Grailly, Krieg, Ruais.

Les candidatures ont été affichées.

Elles seront considérées comme ratifiées dans l'ordre où elles ont été présentées et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée de trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

— 7 —

POLITIQUE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

Reprise du débat sur la déclaration du Gouvernement.

M. le président. Nous reprenons le débat sur la déclaration de politique économique et financière du Gouvernement.

La parole est à M. Bousquet.

M. Raymond Bousquet. Mesdames, messieurs, dans ce débat, alors que les adversaires du Gouvernement se sont élevés contre les pouvoirs spéciaux en prétendant que le Gouvernement avait attendu le dernier moment pour agir, peut-être n'est-il pas complètement inutile d'esquisser un très rapide tour d'horizon portant d'une part sur l'évolution de la situation économique en France de 1965 à 1967, et d'autre part sur les mesures nombreuses et efficaces prises par le Gouvernement pendant cette période.

On constatera alors que dans la conjoncture relativement défavorable actuelle, qui entraîne une réduction de la croissance de notre économie, notre situation est supérieure à celle de tous nos voisins y compris la Grande-Bretagne à l'exception de l'Italie.

Si l'on est de bonne foi, il est impossible de nier que l'action du Gouvernement y est évidemment pour quelque chose.

Je conclurai en montrant que la prochaine réalisation du marché unique et les conséquences de la négociation Kennedy d'une part, le fait que l'ouverture de nos frontières coïncide avec une profonde mutation technique, démographique, industrielle et sociale en France même, en même temps qu'avec une réduction de la demande de la consommation intérieure, rendent indispensables des initiatives nouvelles et rapides.

Je parlerai d'abord de l'évolution de la situation économique de 1965 à 1967.

Après le plan de stabilisation, en 1965, notre production industrielle s'était accrue au rythme moyen de 7 à 8 p. 100, ce qui était très remarquable. En mars-avril 1966, la progression s'était infléchie légèrement — entre 6 et 7 p. 100. Cependant la tendance croissante dominait largement. Les opinions des industriels sur l'évolution de la production étaient optimistes et cet optimisme gagnait les industries d'équipement. Les carnets de commandes se garnissaient. Certes, l'industrie du bâtiment plafonnait mais, dans le domaine de la consommation, la demande se redressait, les stocks se reconstituaient et, dans le secteur industriel, ils atteignaient un niveau normal.

Sur le plan du commerce extérieur, une forte reprise des importations coïncidait avec une vive progression des exportations — 15 p. 100 environ — tandis que l'accroissement des réserves en or et en devises convertibles se maintenait en 1966 au niveau de 1965 — environ 1.300 millions de francs en six mois.

L'embauche des travailleurs augmentait sans que réappa-raissent les tensions sur le marché du travail que nous avions constatées en 1963 et en 1964. Au 1^{er} mai 1966, pour une offre d'emploi non satisfaite subsistaient quatre demandes non satisfaites. La hausse des salaires horaires avait augmenté de 5,9 p. 100 au cours de l'année 1965. S'ils s'amélioreraient un peu plus fortement en 1966, ces salaires feraient apparaître une prévision de progression moyenne pour l'année de 1,5 par trimestre.

La hausse des prix à la consommation demeurait la plus faible des pays du Marché commun. Son rythme très réduit — 2,6 p. 100 — contrastait avec celui beaucoup plus important de l'Allemagne — 4,3 p. 100 — de la Belgique — 5,5 p. 100 — des Pays-Bas — 6,7 p. 100 — et aussi de la Suisse — 5,4 p. 100 — de la Grande-Bretagne — 4,2 p. 100 — et des Etats-Unis — 2,7 p. 100.

En 1967, au contraire, la marche de l'économie a été influencée par des facteurs modérateurs de croissance.

Le premier est le ralentissement de l'expansion dans un grand nombre de pays industriels sous l'effet de politiques de stabilisation. Si l'épargne et l'investissement ont augmenté beaucoup plus vite, en 1966, en France qu'en Allemagne et en Grande-Bretagne, notre balance du commerce extérieur et celle des paiements ne connaissent plus en 1967 les mêmes soldes bénéficiaires qu'il y a un an et demi.

Si la situation de nos exportations est aujourd'hui moins favorable, c'est surtout en raison des difficultés de nos partenaires. Au cours des dernières années, l'expansion européenne avait été très forte et nous en avions bénéficié, notamment en 1964 et 1965. Actuellement la situation des pays du Marché commun est toute différente.

Il y a dix ans, nos achats à ces pays représentaient 8 p. 100 de notre produit national brut contre 15 p. 100 aujourd'hui. Nos ventes, qui représentaient 7 p. 100 du produit national brut en 1957 atteignent 14 p. 100 aujourd'hui. Notre commerce avec l'ensemble de nos partenaires, qui représentait 28 p. 100 de notre commerce total aux importations et 29 p. 100 aux exportations équivalait aujourd'hui à 38 et à 41 p. 100.

Dès lors les difficultés de nos voisins rejaillissent sur nous. Partout les entreprises françaises ont dû faire face aux efforts particuliers accomplis par les pays industriels dont les marchés intérieurs se rétrécissaient par suite de l'arrêt de leur expansion et qui recherchaient avec une vigueur accrue le développement de leurs débouchés extérieurs.

Tel est le cas de notre propre marché cette année. Par suite des reconstitutions de stocks et des besoins en biens d'équipement, nos importations ont été particulièrement fortes + 16,6 p. 100 en 1967 par rapport à 1965. Notre balance commerciale se solde cette année par un accroissement du déficit.

Ces phénomènes ont eu des répercussions importantes sur l'économie française, plus sensibilisée en 1967 aux évolutions des conjonctures étrangères universellement défavorables aujourd'hui. Jamais l'Allemagne n'avait enregistré une telle récession depuis la guerre !

Cette situation s'est traduite non seulement dans le ralentissement de nos échanges extérieurs mais dans la construction de logements, qui a subi des retards. Le marché de la main-d'œuvre a été alourdi par le ralentissement de la production et par les gains de productivité résultant des efforts de rationalisation des industriels. Une marge de sous-emploi est apparue préoccupante, bien qu'elle soit inférieure à celle des autres pays européens. Au 1^{er} juin 1967, 55.200 chômeurs étaient secourus contre 35.400 il y a un an. Les demandes d'emploi non satisfaites progressent constamment : 191.000 au 1^{er} juin 1967 contre 143.000 un an auparavant.

Dans ces conditions, il est à prévoir que la croissance de notre économie se réduira en 1967 à 5 ou même à 4 p. 100. Mais celle de nos voisins, à l'exception de l'Italie, est infiniment moins bonne : Allemagne 2 p. 100, Grande-Bretagne 2 p. 100, etc.

Quelles ont été les mesures prises par le Gouvernement ?

Sur le plan d'une vue d'ensemble, on peut affirmer quelques vérités.

M. Michel Debré nous a indiqué hier les trois conditions de la politique économique d'expansion qu'il applique : des finances publiques saines, un assainissement continu de l'épargne et de l'investissement, une aptitude à dominer la compétition internationale et à devenir un grand pays exportateur.

Sur ce dernier point, le ministre de l'économie et des finances a précisé que dans les périodes où la vie économique ralentit — c'est le cas actuellement — il faut établir un budget ordinaire en équilibre et faire appel à la trésorerie pour financer une part des dépenses situées « au-dessous de la ligne », comme l'on dit, c'est-à-dire pour augmenter la production, relancer l'expansion sans compromettre ni la stabilité de la monnaie, ni l'équilibre de la balance des paiements. En même temps, l'Etat ne doit plus agir en dominateur sur le marché financier. Il doit laisser leurs chances aux investisseurs privés.

Sur le second point, l'investissement, c'est-à-dire le développement de l'épargne, M. Michel Debré nous a indiqué hier les principales mesures prises.

Quant au troisième point — nous imposer dans la compétition internationale — il nous faut, pour compenser l'obligation où nous sommes d'importer des matières premières, de l'énergie et même des biens d'équipement, développer nos exportations. Nous devons le faire dans un monde en pleine mutation, en face d'une concurrence internationale accrue.

M. Michel Debré a cité hier les mesures prises à cet égard. Ajoutons-y les politiques à long terme et les politiques conjoncturelles, la réforme de la structure des entreprises, la formation professionnelle, la recherche, l'encouragement des industries de pointe, l'abaissement des prix et des coûts.

Mais nous savons que l'effort à long terme est traversé, dévié souvent, par les variations de la conjoncture, ce qui rend la tâche du Gouvernement et notamment du ministre des finances exceptionnellement complexe.

Après cette vue d'ensemble, voyons les choses plus en détail.

Nos structures économiques ont été modernisées à la suite des incitations fiscales aux fusions d'entreprises. Des lois d'orientation agricole ont été votées, des aides consenties aux petites et moyennes entreprises afin qu'elles se modernisent.

Simultanément, un grand effort a été fourni pour la formation des hommes. L'enseignement a été rénové. La prolongation scolaire et des réformes de tous ordres sont acquises dans ce domaine.

Notre politique sociale a été enrichie par l'extension de la sécurité sociale à l'agriculture et aux professions libérales. En même temps et tout récemment a été votée une loi de programme de formation professionnelle qui a fait suite aux fonds nationaux de l'emploi et à la bourse de l'emploi.

Sur le plan de la recherche, des progrès considérables ont été accomplis. Des organismes nouveaux ont été créés, notamment l'institut de recherche pour le développement. Une augmentation considérable des crédits a été accordée.

La politique des mouvements du crédit a été largement modernisée. Grâce à l'équilibre retrouvé, nous avons libéré les échanges et facilité, pratiquement sans entraves, les mouvements de capitaux.

Pour favoriser l'adaptation des entreprises aux conditions de la concurrence, pour faciliter la modernisation ou la reconversion des activités situées dans des secteurs ou des régions inadaptés, des mesures importantes ont été prises.

Je me bornerai à donner quelques exemples.

La sidérurgie est encore aujourd'hui l'industrie de base de la vie économique française. Or du fait des transformations techniques et de la compétition internationale, chacun sait dans quelle position difficile se trouve cette industrie. Pour lui venir en aide, le Gouvernement avait le choix entre deux solutions extrêmes : étatisation d'une part, politique de laissez-faire d'autre part. Le Gouvernement a choisi la voie médiane en fournissant à cette grande branche de la production les fonds nécessaires à sa transformation. Il a conclu avec cette industrie un accord complet portant sur les conditions sociales, la main-d'œuvre, l'industrialisation et l'orientation générale de la profession en fonction de l'aide de l'Etat. Les entreprises réaliseront un grand effort d'autofinancement. En contrepartie, le fonds économique et social consentira des prêts avec le produit de l'emprunt émis dans le public.

Face à la situation dramatique de la Lorraine, l'industrie sidérurgique a accepté, en accord avec le Gouvernement et les organisations syndicales, un plan de concentration et de spécialisation, un plan d'investissement, un plan social pour la main-d'œuvre et un plan de coordination entre l'action de l'Etat et celle des industries pour la création d'usines nouvelles.

Ces divers accords, aussi bien que l'exécution des plans, sont placés sous la surveillance du commissariat général du Plan. Celui-ci fait régulièrement rapport au Gouvernement après avoir entendu les éléments patronaux et syndicaux responsables.

C'est là un exemple remarquable, à mon avis, de coopération étroite entre l'Etat, qui apporte son aide, et l'industrie, qui accepte de se plier à certaines disciplines.

La situation est la même dans l'industrie électronique. Il s'agit là d'une industrie de pointe puisque notre production d'ordinateurs répond à une exigence impérative de l'âge moderne. Cette industrie, qui a majoritairement des capitaux étrangers, doit être soutenue et encouragée. Il lui faut, pour son activité, un perpétuel accroissement de capitaux, de techniques et d'échanges commerciaux. C'est ainsi qu'à l'effort de l'Etat correspond dans ce secteur un effort comparable demandé aux sociétés dans l'intérêt commun.

S'agissant des contrats de programme, les initiatives du Gouvernement ne sont pas moins remarquables. Pour permettre à leur profit l'assouplissement du blocage des prix, les chefs d'entreprise acceptent de signer des engagements. Cette politique souple et conforme au Plan a représenté un élément nou-

veau et libéral dont l'objet est d'assurer, au niveau des diverses branches de production, les orientations et les normes générales définies dans le Plan. Les entreprises jouissent d'une responsabilité plus grande dans l'établissement de leurs prix. Elles s'engagent, en contrepartie, à procéder à un examen périodique et bilatéral des principaux facteurs concourant à la formation de ces prix et à leur évolution.

Au mois de mai 1966, le Gouvernement a institué le régime de la déduction fiscale pour investissements. Les résultats ont été sensibles. Les industries ont profité de la réglementation ainsi introduite, à telle enseigne que de nombreux matériels d'équipement ont été importés, ce qui a peut-être nui à notre balance commerciale mais a contribué à la modernisation de notre appareil de production.

En même temps, la modération dans le mouvement des prix, condition nécessaire du développement économique du pays, a été mieux assurée.

Des réformes importantes également ont été mises en application pour assurer le fonctionnement du système bancaire et la collecte de l'épargne. Il s'agit ici des engagements d'épargne à long terme, du financement des investissements, du nouveau régime des dépôts à long terme, de l'abaissement du prix des services bancaires, des fusions de banques et enfin de l'augmentation de leur capital.

Ces mesures entraînent et entraîneront des conséquences importantes, sur l'investissement productif et l'équipement collectif, en vue de l'accroissement de production prévu par le V^e Plan.

Sur le plan budgétaire enfin, le Gouvernement a une doctrine simple et cohérente. Il fait la distinction entre les dépenses définitives — celles du « dessus de la ligne » — toujours en équilibre et les dépenses remboursables — du « dessous de la ligne » — dépenses d'investissement indispensables pour lesquelles il est recouru à l'emprunt.

La création d'un secteur libre d'épargne, chargé de financer l'activité économique et sociale, n'est pas moins importante.

Faute d'épargne disponible, nos entreprises ne pouvaient guère, autrefois, réaliser un autofinancement. Les investissements d'Etat, ceux qui sont nécessaires à l'économie, les investissements sociaux devaient tous passer par le budget. Dans tous les secteurs ont été développés des moyens de financement non budgétaires conformes au Plan. C'est ce que l'on appelle les plans d'épargne.

Les besoins des collectivités locales ont crû dans des proportions énormes. Mais il est juste de reconnaître que le Gouvernement a fait nettement progresser — cette progression a été en 1966 de plus de 14 p. 100 — les prêts consentis à ces collectivités pour leur équipement. La création de la Caisse d'aide aux collectivités locales ainsi que les emprunts régionaux ont bientôt fait doubler la progression des prêts. Leur total en 1965 marque une augmentation de près de 24 p. 100 par rapport à 1965.

En 1967, le Gouvernement a procédé à une nouvelle relance de l'économie.

D'abord pour le logement. Les difficultés rencontrées pour la construction se sont atténuées. Si la reprise des ventes n'est pas encore un fait acquis, les stocks n'augmentent plus. L'optimisme a fait sa réapparition chez les promoteurs et dans la profession. Le nombre total de logements terminés à la fin du premier trimestre 1967 s'élève à 96.400, contre 91.200 pour la même période de 1966, soit une augmentation de plus de 6 p. 100. Ce n'est pas moi qui le dis, mais le journal *Les Informations* du 23 juin 1967.

Ces premiers résultats — qui pourrait le nier ? — sont dus pour une part importante à l'action du Gouvernement, au succès de l'épargne-logement, à la réorganisation du marché hypothécaire.

Au moment où va reprendre, avec l'arrivée à l'âge d'homme des nouvelles générations, une forte demande, le Gouvernement favorise les mises en chantier. M. Michel Debré nous a déclaré tout récemment à ce sujet que les deux tiers du programme des H. L. M. étaient mis en route et que les grandes entreprises étaient invitées à hâter l'exécution de leurs commandes. Un emprunt d'équipement de près d'un milliard et demi de francs a été lancé en mai dernier au lieu de l'être seulement en octobre prochain. Ainsi sont ou vont être trouvés de nouveaux crédits pour hâter les investissements.

Sur le plan européen — M. Michel Debré nous l'a dit hier — une baisse des taux d'intérêt a été arrêtée lors d'une conférence réunissant les ministres des finances des six pays du Marché commun et de la Grande-Bretagne. Cette baisse se fait actuellement sentir et ses effets favorables sont évidents.

Enfin, la réforme récemment entreprise de la taxe sur la valeur ajoutée a jeté les bases de l'harmonisation des fiscalités européennes et la loi foncière et d'urbanisation va fournir une base convenable à la politique du logement et du développement des villes.

Ce bref aperçu de la situation économique française de 1964 à 1967, ainsi que les nombreuses et importantes mesures gouvernementales mises en œuvre depuis deux ans, fait mieux comprendre pourquoi, dans la conjoncture actuelle relativement défavorable, la situation de la France, si souvent présentée comme mauvaise par l'opposition, est en réalité l'une des meilleures, sinon la meilleure du Marché commun, bien plus forte en tout cas que celle de la Grande-Bretagne.

Mais nous devons aujourd'hui affronter trois éléments nouveaux dont les effets vont se conjuguer. D'abord la création, l'été prochain, d'un marché industriel et agricole unique à six, accompagné des conséquences de la récente négociation Kennedy qui va modifier nos échanges avec les pays extérieurs à la Communauté économique européenne; ensuite, le fait que l'ouverture totale de nos frontières coïncide avec une profonde mutation technique, démographique, industrielle et sociale en France même; enfin le fait que la demande intérieure sur notre marché est en baisse.

Jusqu'en 1958, nous avons vécu en circuit fermé, protégés par des droits de douane élevés. Les effets de notre inflation intérieure constante étaient neutralisés par des dons et des prêts étrangers. Depuis 1958, la France a été remise sur pied. Mais, demain, nous entrons dans un régime d'économie de marché à l'échelle internationale. Nous allons vivre dans un régime de concurrence internationale impitoyable. L'effort d'investissement et de modernisation de nos structures, l'effort de rénovation de notre appareil commercial et de notre agriculture doivent être portés à leur maximum.

En même temps, la mutation de l'économie, de l'industrie lourde, des transports, de la plupart des moyens de production entraîne des conséquences graves et sérieuses.

Nous nous heurtons aussi à des problèmes financiers comme celui du déficit de la sécurité sociale et des entreprises publiques

Des initiatives nouvelles et rapides sont donc indispensables en matière d'investissement, de modernisation des structures, de concentrations industrielles et financières, malgré les programmes que le Gouvernement a mis en œuvre depuis deux ou trois ans.

Cet effort nouveau et important qu'il faut accomplir d'urgence, le Gouvernement entend l'orienter dans trois directions fondamentales:

Premièrement, par une adaptation aux conditions nouvelles des secteurs industriels, commerciaux et agricoles ou des

régions exposés; deuxièmement, par une réorganisation des régimes sociaux; troisièmement, par une protection des travailleurs contre les conséquences immédiates des mutations et par une association des travailleurs aux résultats.

Dans la situation actuelle, plus difficile aujourd'hui qu'autrefois, le Gouvernement doit non seulement réorganiser les régimes sociaux, mais encore remettre en ordre le secteur nationalisé et rechercher une politique valable de protection et d'intérêt des travailleurs, le tout en présence d'une consommation intérieure qui se réduit et d'une expansion à poursuivre dans les conditions complexes et délicates rappelées hier par M. Debré.

Tous mes vœux accompagnent M. le ministre de l'économie et des finances pour que, dans la période d'été qui s'ouvre, il mène heureusement à son terme la tâche qu'il a en vue.

Ce nouveau et vaste programme couronnera l'œuvre entreprise depuis quelques années pour le plus grand bien de l'ensemble économique et financier français. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite du débat sur la déclaration de politique économique et financière du Gouvernement;

Discussion de la proposition de loi n° 318, adoptée par le Sénat, modifiant et complétant la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales et l'ordonnance n° 58-1352 du 27 décembre 1958 réprimant certaines infractions en matière de registre du commerce;

Discussion de la proposition de loi n° 317, adoptée par le Sénat, relative à la cession des parts ou actions, mises sous séquestre comme biens ennemis, de sociétés dont l'actif est exclusivement composé de marques de fabrique et de commerce.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures trente minutes.*)

Le Chef du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCHI.