

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ÉTRANGER : 40 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINIRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 3^e SEANCE

Séance du Vendredi 3 Octobre 1969.

SOMMAIRE

1. — Renvois pour avis (p. 2475).
2. — Nomination de membres de commission (p. 2476).
3. — Questions orales sans débat (p. 2476).
Prévention des accidents de la route (question de M. Barberot) : MM. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, Barberot.
Charges salariales dans les pays du Marché commun (question de M. Bertrand Denis) : MM. Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances, Bertrand Denis.
Impôts locaux (question de M. Christian Bonnet) : MM. Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances, Christian Bonnet, le président.
Redevances communales dues aux agences financières de bassins (question de M. Poudevigne) : MM. Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, Poudevigne.
Crue de l'Oise en 1968 (question de M. Catalifaud) : MM. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Catalifaud.
4. — Questions orales avec débat (p. 2483).
Financement privé des autoroutes (questions jointes de MM. Gaudin, Brugnon, Magaud) : MM. Brugnon, Magaud, Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Griotteray, Virgile Barel.
Clôture du débat.

5. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2491).
6. — Dépôt de rapports (p. 2491).
7. — Ordre du jour (p. 2491).

PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENVIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur : 1° le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne, démocratique et populaire tendant à éliminer les doubles impositions et à établir des règles d'assistance mutuelle administrative en matière fiscale, ensemble le protocole et les trois échanges de lettres joints, signés à Alger, le 2 octobre 1968, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan (n° 679) ;

2° Le projet de loi portant ratification du décret n° 69-450 du 21 mai 1969 modifiant le décret n° 66-296 du 11 mai 1966 et le décret n° 68-705 du 31 juillet 1968 fixant le régime

douanier applicable à certains produits originaires et en provenance de Tunisie, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production et des échanges (n° 719) ;

3° Le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Inde tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur les revenus, ensemble l'échange de lettres joint, signés à Paris le 28 mars 1969, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan (n° 724) ;

4° Sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 105 concernant l'abolition du travail forcé adoptée à Genève le 25 juin 1957, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (n° 755) ;

5° Sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi que du protocole et de la déclaration joints signés à Bruxelles le 27 septembre 1968, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (n° 762).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Ces renvois pour avis sont ordonnés.

— 2 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Le groupe d'union des démocrates pour la République a désigné pour siéger :

A la commission des affaires culturelles, familiales et sociales : MM. Fraudeau, Sanglier et Jacques-Philippe Vendroux ;

A la commission des affaires étrangères :

1° MM. Offroy et Plantier ;

2° Mme Aymé de la Chevrelère, en remplacement de M. Arthur Moulin ;

A la commission de la défense nationale et des forces armées :

1° MM. Colibeau, Lacagne, Raynal, Jean-Marie Toutain ;

2° MM. Bolo et Chabrat, en remplacement de MM. Plantier et Jacques-Philippe Vendroux ;

A la commission des finances, de l'économie générale et du plan : MM. Mario Bénard, Marette, Torre ;

A la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République :

1° M. Robert ;

2° MM. Vernaudeau et Donnadiou, en remplacement de M. Mario Bénard et de Mme Aymé de la Chevrelère ;

A la commission de la production et des échanges :

1° MM. Arthur Moulin et Murat ;

2° MM. Bécam, Marquet et Hubert Rochet, en remplacement de MM. Offroy, Lacagne et Torre.

Ces candidatures ont été affichées et publiées.

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

— 3 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

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

PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

M. le président. M. Barberot demande à M. le Premier ministre s'il n'envisage pas de réunir une table ronde rassemblant toutes les administrations et tous les organismes intéressés par une meilleure prévention des accidents de la route. Il lui demande s'il peut faire connaître dans les meilleurs délais au Parlement quelles mesures le Gouvernement a prises dans ce domaine.

La parole est à M. Baumei, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jacques Baumei, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le président, messieurs, M. Barberot demande à M. le Premier ministre s'il n'envisage pas de réunir, dans le courant du mois de septembre, une table ronde rassemblant toutes les administrations et tous les organismes intéressés par une meilleure prévention des accidents de la route. Il lui demande, d'autre part, s'il peut faire connaître dans les meilleurs délais au Parlement quelles mesures le Gouvernement a prises dans ce domaine.

Je réponds à M. Barberot que le problème de la sécurité des Français sur les routes est devenu, au premier chef, un problème d'intérêt national, qui exige de tous, et d'abord de l'Etat, des mesures rapides et importantes.

Dès sa constitution, le Gouvernement, devant les chiffres sans cesse croissants des accidents de la route, a pris immédiatement un certain nombre d'initiatives destinées à sensibiliser l'opinion à ce problème, qui devient maintenant un véritable fléau national, à réduire les conséquences des accidents par une meilleure organisation des secours et à prévenir les accidents eux-mêmes par une réglementation mieux adaptée à l'augmentation rapide de la circulation automobile.

Il faut en effet rappeler à une opinion qui n'est pas encore assez sensibilisée par ce problème que les accidents de la route ont provoqué l'an dernier le décès de 14.000 personnes, tandis que plus de 360.000 étaient blessées plus ou moins grièvement, soit en un an autant de morts que la population d'une ville comme Rambouillet et autant de blessés que la population d'une ville comme Nice.

J'ajoute que les accidents de la route entraînent pour l'économie française la charge exorbitante de 10 milliards d'anciens francs. Les experts qui se sont penchés sur la question estiment qu'un Français sur trois parmi ceux qui naîtront désormais risque, au cours de sa vie, d'être victime d'un accident de la route.

Ces chiffres, qui sont plus importants qu'à n'importe quel moment des pires guerres que la France ait connues depuis trente-cinq ans, et notamment de la guerre d'Algérie, sont à considérer avec beaucoup d'attention et exigent un véritable plan complet de sauvegarde.

Dès le Gouvernement s'en est préoccupé. Dès son entrée en fonction, un comité interministériel a été réuni, sous l'autorité du Premier ministre, pour mieux coordonner les activités des divers ministères et administrations intéressés, ce qui a permis au Premier ministre, dès le mois de juillet, de prendre certaines décisions immédiates pour le départ des Français en vacances.

Les chiffres que je viens d'indiquer représentent une progression en nombre absolu mais je précise que cette progression n'est pas proportionnelle à l'augmentation du trafic, ce qui prouve que les efforts déployés jusqu'à présent ont permis d'obtenir quelques résultats, malheureusement trop limités.

J'ajoute, à l'intention de ceux qui se sont inquiétés de l'augmentation du nombre des accidents et des victimes de la route, que par rapport au mois d'août 1968 la circulation routière s'est accrue de 40 p. 100 en août 1969.

Il importe, en effet, de considérer non seulement la circulation des millions de Français et de Françaises qui partent en vacances, mais aussi le passage de millions de touristes européens qui traversent la France pour gagner tel ou tel autre pays voisin ou qui séjournent en France comme touristes.

Pour cette raison, et à l'occasion des départs en vacances et des fins de semaine des mois d'été, aux dispositifs mis en place les années passées ont été ajoutés un certain nombre de moyens supplémentaires : c'est ainsi que sur les itinéraires les plus fréquentés, le service de santé des armées est venu pour la première fois d'une façon très importante s'ajouter aux antennes de secours habituelles. Cette initiative a donné de très bons résultats. Elle sera reconduite et amplifiée l'année prochaine.

Cependant, afin d'obtenir des résultats plus sensibles, il convenait d'aborder dans des délais aussi brefs que possible le fond du problème par l'étude et la définition des dispositions matérielles réglementaires et législatives destinées à prévenir les accidents eux-mêmes.

Beaucoup de ceux que ce problème préoccupe, tant en raison de leur responsabilité publique qu'en raison de leurs préoccupations professionnelles ou morales, ont déjà réfléchi à ces mesures et de très importants travaux ont été entrepris sur ce problème depuis de nombreuses années par un certain nombre d'organisations, d'associations ou de représentations d'usagers.

Nous avons pris comme base ces travaux. Les administrations ont préparé des projets dont une partie a déjà été retenue dans le passé. Par exemple, la limitation de la vitesse pour

les jeunes conducteurs ayant leur permis depuis moins d'un an. Les suggestions des autres pouvaient, sur certains points, compléter utilement ces projets.

De là est née, compte tenu des premiers bilans, l'idée de réunir rapidement non plus seulement des comités interministériels et des conférences entre administrations, mais, ce qui est nouveau, une vaste table ronde groupant les représentants des administrations, des diverses associations spécialisées, des organisations professionnelles et des usagers eux-mêmes.

Cette décision a été annoncée dans le courant du mois d'août à l'occasion d'une déclaration que j'ai faite au nom du Premier ministre.

Les mesures à prendre sont d'une très grande complexité. Les unes sont d'ordre financier et concernent l'infrastructure. Elles peuvent comporter des mesures à long terme et des mesures à court terme. Les autres sont d'ordre juridique et concernent l'organisation de la circulation. D'autres enfin intéressent les conducteurs eux-mêmes, c'est le facteur humain du problème.

Les unes et les autres dépendent essentiellement des pouvoirs publics.

C'est la raison pour laquelle — je profite de l'occasion offerte par la question de M. Barberot pour l'annoncer ici — avant la table ronde qui se réunira dans les jours prochains à l'occasion du Salon de l'Automobile qui vient de s'ouvrir à Paris, nous avons pris un certain nombre de mesures préparatoires. Dans un premier temps, elles consistent à assurer la confrontation des projets déposés par les différents services intéressés, tant il est vrai que si d'importants travaux ont été faits par les uns ou par les autres, l'essentiel était d'assurer une meilleure coordination entre les administrations et les ministères concernés au premier chef, notamment ceux de l'équipement et du logement, de l'intérieur, de la santé publique, de la défense nationale, des transports, de l'économie et des finances et enfin de la justice.

Il a fallu, et cette étape est dès maintenant franchie, rassembler et mettre en forme ces différents projets. Plusieurs conseils interministériels ont ainsi abouti à dégager un ensemble de dispositions qui, par leur nature législative ou réglementaire, seront du ressort de l'Etat. Ces dispositions sont pratiquement arrêtées aujourd'hui dans leurs grandes lignes et seront soumises très prochainement à cette table ronde dont je viens de parler.

En effet, dans le souci de concertation et de dialogue qui anime le Gouvernement, nous avons conçu cette table ronde afin que non seulement les représentants de l'administration, mais ceux qui à des titres divers sont concernés par ce problème national, puissent se rencontrer et se mettre d'accord sur les mesures à prendre. La liste des participants à cette table ronde est dès maintenant arrêtée. Elle comprend les représentants des ministères, ceux de la Prévention routière, de la Croix-rouge, de la Protection civile, des organisations professionnelles touchant notamment à l'automobile, aux assurances et aux activités annexes, et les représentants des usagers eux-mêmes.

Cette table ronde, à la suite d'une réunion plénière, sera en fait constituée par des groupes de travail spécialisés, ce qui permettra d'étendre la consultation à un plus grand nombre de participants, sans nuire à l'unité et à l'efficacité du travail.

Monsieur Barberot, votre question me permet de souligner que cette expérience est la première de cette ampleur dans ce domaine de la confrontation des responsables de secteurs publics et privés étroitement associés à la définition de mesures qui étaient jusqu'à présent entièrement conçues par les administrations.

Pour ma part — et je répons ainsi au dernier point de votre question — je suis disposé à revenir devant vous pour vous informer des décisions qui auront été prises à l'issue des travaux conjoints de l'administration et de la table ronde sur la circulation automobile. Cependant, certaines questions sont dès maintenant inscrites à l'ordre du jour des travaux de cette table ronde : il s'agit d'abord, bien entendu, de l'information du public qui est l'élément essentiel de base ; ensuite, du secours aux blessés, car nombre de victimes d'accidents de la circulation — vous ne l'ignorez pas — meurent parce que des soins immédiats, notamment de réanimation, ne peuvent leur être apportés dans l'heure qui suit l'accident.

Un immense effort doit donc être fait en particulier pour doter notre pays d'équipes plus nombreuses d'éléments spécialisés dans la réanimation.

Le problème du contrôle technique des véhicules se posera ensuite, en particulier des véhicules d'occasion dont les ventes sont souvent trop peu surveillées.

On devra étudier également les problèmes de la délivrance du permis de conduire — en allongeant la durée de l'épreuve pratique de conduite — ainsi que des examens périodiques des conducteurs sous certaines conditions.

Puis seront évoqués les problèmes : de la régulation du trafic ; des itinéraires de déviation dans les périodes de pointe, en particulier pendant l'été ou pendant certains week-ends ; de travaux immédiats d'amélioration de la circulation, tels que les toboggans, ou de la signalisation horizontale, qui est un aspect très important.

Enfin, la table ronde se penchera sur le sérieux problème — sur lequel je ne m'appesantirai pas aujourd'hui — du rôle de l'alcoolisme dans les accidents de la route.

Vous n'ignorez pas que, de ce point de vue, un certain nombre de mesures sont préparées par le Gouvernement ; elles viendront probablement devant vous au cours de la prochaine session.

Telles sont, monsieur Barberot, les quelques précisions que je voulais vous donner, en vous remerciant d'avoir posé votre question, car je suis certain qu'elle répond aux préoccupations de très nombreux Français, comme je m'en suis rendu compte moi-même par l'abondant courrier que j'ai reçu et par les réactions favorables que j'ai recueillies à l'annonce de la constitution prochaine d'une table ronde sur la circulation routière et sur la sécurité des Français. (Applaudissements.)

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

M. Paul Barberot. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est symptomatique, et j'en suis gré à M. le Premier ministre et à vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, que la première question orale discutée à l'Assemblée nationale dans sa session d'automne ait trait au problème angoissant du grand nombre des accidents de la route, cause de la mort de trop nombreux Français.

Il me semble que ce problème, et vous l'avez vous-même remarqué, ne traumatise pas suffisamment le grand public qui attribue facilement ces accidents à un « coup du sort », et se résigne à une certaine fatalité.

Les conséquences des accidents de la route sont aussi graves que celles de la guerre d'Algérie et leur résonance dans le pays est cependant bien moins grande.

Les statistiques nationales donnent pour 1968 environ quatorze mille tués et trois cent soixante mille blessés, ainsi que vous l'avez souligné, et si les décès enregistrés dans le mois qui suit l'accident étaient comptés on arriverait certainement à seize mille ou dix-sept mille tués.

Je réalise d'autant mieux l'importance de ce problème que ces seize mille ou dix-sept mille tués représentent le tiers de la population d'une ville comme celle que j'administre, Bourg-en-Bresse, chef-lieu de l'Ain. C'est grave.

De plus, et ainsi que vous l'avez également souligné, l'économie de notre pays en souffre car le coût des réparations et des indemnisations représente 1,50 p. 100 du revenu national.

Les causes de ces accidents sont, à mon sens, de trois ordres. Nous devons maintenant les examiner, avant de parler des remèdes.

Les causes tiennent au matériel, au réseau routier, au facteur humain.

En dix ans le parc automobile a progressé dans de grandes proportions ; alors qu'en 1968 le pourcentage d'augmentation est de 2,60 p. 100 seulement pour les accidents — c'est heureux — il atteint 5 à 6 p. 100 en ce qui concerne les tués et les blessés.

La sécurité des véhicules est donc plus grande, par bonheur.

S'agissant du réseau routier, je précise que, déjà, dans le débat sur la question orale que j'avais posée en 1966, il en avait été question. J'avais constaté le retard pris en ce domaine en dix ans et noté la priorité donnée par le V^e Plan. Mais les crédits nécessaires n'ont pas été accordés et le retard reste important par rapport aux besoins. Un effort se dessine. Il ne faut pas le relâcher.

Quant au facteur humain, il faut reconnaître que l'homme est sujet à des défaillances physiques et que son état psychique ou ses facultés de réaction peuvent être influencés par des circonstances extérieures : horaires, fatigue, encombrement créant l'énervernement, ce qui ajoute au risque des deux premières causes.

Je veux maintenant parler des remèdes. Dans la réponse de M. le ministre de l'intérieur en date du 6 mai 1969, à la question écrite que j'avais posée, plusieurs mesures étaient annoncées : information permanente du public, décret rendant obligatoires les ceintures de sécurité ; texte de loi définissant le degré d'alcoolémie ; études des moyens à prendre pour assurer le contrôle de tous les véhicules, etc.

Vous venez de nous confirmer que certaines mesures étaient déjà prises. Où en sont les autres, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Il faut, je crois, déposer rapidement le projet de loi annoncé et peut-être aussi les diverses propositions présentées notamment par nos collègues Bourdellès, Hinsberger et plusieurs de ses collègues.

Quant au réseau routier, la solution réside dans la construction d'autoroutes — dont je ne dirai rien, puisqu'il en sera débattu tout à l'heure à la demande de notre collègue M. Magaud — mais aussi dans l'augmentation des crédits d'entretien ou d'amélioration. Je souhaite qu'une réponse favorable nous soit donnée au moment de l'étude du budget de 1970.

Le problème de la signalisation devrait, lui aussi, être revu. Il serait bon, je crois, de diminuer le nombre de types de panneaux routiers, et que ceux finalement retenus précisent mieux les précautions à prendre par les usagers.

Il faut aussi développer l'éducation routière. A cette fin, il convient d'abord d'aider plus encore les organismes qui ont pris cette tâche à cœur et l'assurent avec dévouement et succès. Je pense entre autres à la prévention routière. Il faut aussi s'efforcer que par les moyens d'information — presse, radio, télévision — cette information touche en permanence le grand public.

Je me félicite également de constater que, par décret, M. le ministre de la défense nationale a rendu obligatoire l'éducation routière des jeunes gens sous les drapeaux. Pour notre jeunesse il existe déjà l'enseignement du code de la route, et dans bien des endroits un enseignement pratique grâce aux pistes fixes ou mobiles de la prévention routière. Je connais l'importance des résultats obtenus car, chaque année, 8.000 à 10.000 scolaires profitent de la piste construite dans ma ville. Sans vouloir non plus empiéter sur le prochain débat sur l'éducation nationale, je me permets de suggérer qu'une éducation routière plus complète trouve sa place dans le programme du tiers temps, par exemple.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir pensé à organiser une table ronde et à grouper ainsi autour de vous tous les intéressés qui peuvent faciliter la recherche des solutions au problème angoissant des accidents de la route.

Vos réponses, monsieur le secrétaire d'Etat, nous tranquillisent. Elles sont suivies de réalisations qui, donnant plus de sécurité, garantiront la vie de nombreux Français.

Merci, monsieur le secrétaire d'Etat. (Applaudissements.)

CHARGES SALARIALES DANS LES PAYS DU MARCHÉ COMMUN

M. le président. M. Bertrand Denis expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il ressort des renseignements en sa possession que les charges salariales qui incombent aux employeurs français sont très nettement supérieures à celles des partenaires de la France à l'intérieur du Marché commun, à l'exception de l'Italie. Il résulte des chiffres dont il a connaissance qu'en l'état actuel des choses, les employeurs français se trouvent, à salaire égal et à productivité égale, en état net d'infériorité par rapport à leurs partenaires de la Communauté, et que, malgré l'ensemble des efforts faits pour améliorer la productivité de leurs entreprises, il ne leur sera pas possible de résister à la concurrence si ce problème n'est pas résolu dans le sens de l'unification entre les partenaires du Marché commun. Il en résulte également des inconvénients graves pour les salariés eux-mêmes qui sont finalement, comme leurs employeurs, les victimes de cette situation. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour placer les entreprises françaises à égalité de charges sur salaires avec les entreprises des autres pays de la Communauté, étant entendu qu'une politique sociale bien comprise devrait tendre à avoir des salaires réels sensiblement égaux, à l'intérieur du Marché commun.

La parole est à M. Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances.

M. Jean Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. M. Bertrand Denis pose le délicat problème de la comparaison du niveau des charges salariales au sein des Etats membres de la Communauté économique européenne et s'inquiète, en fait, de la situation d'infériorité dans laquelle se trouveraient les employeurs français au regard de leurs concurrents, notamment européens.

Il convient en cette matière de manier les chiffres avec la plus grande prudence, tant il est difficile d'effectuer des rapprochements satisfaisants entre statistiques émanant souvent de sources différentes, établies à partir d'échantillons généralement insuffisamment représentatifs de l'ensemble de l'activité économique ou intéressant des éléments dont la définition et le contenu varient selon les pays.

Les enquêtes publiées par la Commission de la Communauté économique européenne fournissent cependant des éléments d'appréciation intéressants qui ont naturellement été étudiés de très près par le Gouvernement français. Ces travaux montrent que l'évolution des coûts horaires ouvriers — je commencerai, si vous le permettez, par là — au cours des dernières années, a eu principalement pour effet d'accroître le nombre d'industries ayant des coûts supérieurs aux coûts français, en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas, tandis qu'elle rapprochait les coûts italiens de ceux de la France.

En 1966, année de référence, la presque totalité des industries allemandes avaient un coût horaire ouvrier supérieur au coût français, la proportion étant des deux tiers en Belgique et de la moitié environ aux Pays-Bas, tandis qu'en Italie, plus des deux tiers des industries avaient des coûts voisins de ceux de la France.

D'après l'annuaire de l'Office statistique des Communautés européennes, le rapport des charges sur les salaires ou salaire direct est, en effet, supérieur en France à ce qu'il est chez nos partenaires, à l'exception de l'Italie. Mais il convient de remarquer qu'il ne s'agit que d'une répartition différente entre salaire direct et charges, le coût total de la main-d'œuvre — salaire plus charges sur salaire — étant, pour les ouvriers, inférieur en France à ce qu'il est dans les autres pays, Italie exceptée. La charge la plus élevée est subie — en 1966, dernière année de référence — par le Luxembourg, suivi de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de la France et de l'Italie.

En ce qui concerne maintenant les charges salariales relatives aux employés, la France figure, c'est vrai, au second rang — derrière le Luxembourg — mais l'écart qui la sépare de ses partenaires n'est pas d'une importance considérable : il est même relativement limité. Il ne semble donc pas, au vu de ces documents statistiques, que les employeurs français se soient alors trouvés au sein de la Communauté économique européenne en état net d'infériorité par rapport à leurs concurrents, exception faite de l'Italie.

Vous m'objecterez qu'il s'agit de statistiques datant de 1966 et que, depuis lors, les charges salariales ont subi une très forte hausse en France après l'application des accords de la rue de Grenelle et le relèvement du plafond de la sécurité sociale. C'est vrai.

Cependant, la suppression de la taxe sur les salaires — déjà précédemment réduite de 15 p. 100 — ainsi que les gains considérables de productivité acquis à la fin de 1968, qui ont particulièrement marqué cette période, ont compensé une partie de ces effets défavorables sur la capacité concurrentielle des firmes, tandis que la hausse des taux de la taxe sur la valeur ajoutée, qui était la contrepartie de la suppression de la taxe sur les salaires, n'a pas affecté, par nature, la compétitivité de nos entreprises sur les marchés étrangers.

Par ailleurs, la politique d'aide publique aux investissements et les facilités exceptionnelles de crédit accordées aux petites et moyennes entreprises à partir du mois de juin 1968 sont venues, vous le savez, compléter l'ensemble des mesures destinées à promouvoir l'expansion économique.

Enfin, à la suite du rajustement monétaire intervenu en France et des décisions prises dans le même domaine en Allemagne, la compétitivité des entreprises françaises sur les marchés étrangers, et particulièrement en Allemagne, s'est trouvée sensiblement améliorée.

Compte tenu de ces différents éléments, dont l'appréciation doit être globale si l'on veut porter un jugement sur la situation, il ne semble pas que, dans l'ensemble, nos entreprises se trouvent actuellement dans des conditions défavorables par rapport à la concurrence étrangère, ces conditions pouvant naturellement varier selon les branches d'industrie sinon selon les entreprises elles-mêmes.

Il ressort notamment d'enquêtes relatives au degré de notre compétitivité sur les marchés extérieurs — menées très sérieusement en permanence par le ministère de l'économie et des finances — que, s'il existe des secteurs relativement déficitaires, les prix à l'exportation d'une part très importante de nos industries permettaient déjà, avant les décisions prises tout récemment en matière monétaire, d'affronter de manière satisfaisante la concurrence des autres pays.

La compétitivité des branches et des entreprises apparaît bien actuellement comme étant d'autant plus élevée que les structures de production sont plus modernes, les méthodes de gestion plus rationnelles et la capacité d'innovation plus élevée.

En réalité, c'est bien là le fond du problème. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis.

M. Bertrand Denis. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de la réponse très fouillée, très détaillée, que vous avez bien voulu me faire.

Elle implique cependant certaines remarques auxquelles je vous demanderais d'être particulièrement attentif et que je vous prierais d'étudier de nouveau avec vos services, en liaison avec le ministre de l'économie et des finances.

Plusieurs faits m'ont frappé ces derniers temps. Hier le franc était de nouveau inquiété par des mouvements monétaires. Par rapport à nos exportations, nos importations sont toujours trop élevées pour être supportables.

Le ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire a indiqué à la commission à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir que les emplois du secteur secondaire n'augmentaient pas en France, ce qui signifie que les industries insuffisamment productives sont menacées de fermeture.

C'est tellement vrai qu'à Elbeuf la dernière usine lainière vient de fermer ses portes. Il ne s'agit ni d'une absorption ni d'une concentration, mais d'une fermeture pure et simple. Il risque d'en être de même pour les cristalleries, les ganteries et les fabriques de fleurs artificielles, tôt ou tard, lorsque les courants commerciaux se seront établis librement avec nos partenaires, ce qui n'est pas encore exactement le cas, car il y a des rémanences d'habitudes.

Croyez-moi, c'est très inquiétant. Et je voudrais vous répondre non pas en statisticien, mais en homme qui a passé une partie de sa vie à se pencher sur des prix de revient pour voir comment il pourrait mieux payer ses ouvriers tout en étant compétitif internationalement.

Vous avez parlé de prudence. Or lorsque j'évoque le problème des charges sur les salaires — et non pas des coûts salariaux — on m'oppose un article fort bien fait de M. Branchu, s'appuyant sur les travaux de l'I.N.S.E.E. Mais je constate qu'il a dit lui-même — j'avais l'intention de vous lire ce passage, mais vous en semblez persuadé — « qu'il fallait agir avec beaucoup de prudence et que ce travail n'était que global ».

Oui, il n'est que global.

Ce qui est plus grave c'est que les industries neuves et les industries anciennes ne sont pas réparties également dans notre pays et que, dans certaines régions de province, les industries anciennes ferment leurs portes sans être remplacées par de nouvelles et que nous voyons ces régions se vider de leur substance ou stagner.

En ce qui concerne ces charges, j'ai été très frappé, en recevant la statistique des industries électriques — c'est pourtant là une industrie moderne — de constater que nous étions plus importateurs qu'exportateurs. J'ai demandé à cette industrie de me fournir une statistique de ses charges sur salaires comparées à celles de ses concurrents.

A part l'Italie, où il y a des accommodements avec le ciel, c'est en France que les charges salariales sont les plus élevées, pesant non seulement sur l'industrie, mais aussi sur le salaire de l'ouvrier de base. Cela ne m'est pas indifférent et ne saurait, monsieur le secrétaire d'Etat, vous laisser vous-même indifférent. Car vous savez très bien que le dynamisme industriel de notre pays dépend du sort qui sera réservé au travailleur de base.

Le problème est donc fort important et il ne m'est pas possible, dans le temps qui m'est imparti, de citer beaucoup de chiffres, d'entrer dans le détail. Mes cinq minutes n'y suffiraient pas. Il me faudrait disposer de plusieurs heures.

Mais, chose curieuse, il existe des écarts considérables, même dans la métallurgie. J'ai là une statistique de 1967 qui porte précisément sur ce secteur d'activité et dont les chiffres sont contrôlés au plan international. Il en ressort que, sur 100 francs de salaires, le patronat a dû verser 32,83 francs en Allemagne, contre 61,61 francs en France.

Déduction faite des 5 p. 100 d'impôt sur les salaires, que le Gouvernement a heureusement supprimés, on constate encore une différence de plus de 50 p. 100 au détriment de la France. Une telle différence paraît énorme, quand on sait que les bénéfices industriels, contrairement à ce que d'aucuns pensent, représentent 2 ou 3 p. 100 du chiffre d'affaires.

Je ne veux pas abuser de la bienveillance de M. le président. Je souligne simplement la gravité du problème. Pour augmenter nos exportations et diminuer nos importations, il ne faut pas s'en remettre uniquement aux industries prospères. N'oublions pas que nous avons besoin des articles de grande consommation et que, si nous n'y veillons pas, nous ne les fabriquerons plus, car ils sont produits par des industries qui ne peuvent pas supporter la disparité des charges existant entre la France et la plupart de ses partenaires du Marché commun, tout au moins

pour ceux où ces charges sont appliquées. Je ne voudrais pas créer un incident international, mais je sais qu'elles ne sont pas acquittées dans tous les pays du Marché commun d'après les mêmes bases qu'en France.

Un député du groupe des républicains indépendants. Très bien !

M. Bertrand Denis. Je suis heureux d'entendre un de mes collègues m'approuver.

Que dirais-je des appareils ménagers ? Pourquoi sont-ils meilleur marché dans certains pays étrangers ? Serions-nous plus maladroits ?

Y a-t-il des remèdes à cette situation ? Mon métier d'industriel m'a appris que lorsqu'une chose ne va pas on doit agir, non sur un seul secteur mais sur plusieurs à la fois, si l'on veut obtenir un résultat. Seul un ensemble de mesures permet d'améliorer la situation.

Le problème des charges sur salaires ne constitue qu'un des éléments mais je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'examiner attentivement.

Si vous avez besoin d'explications détaillées, je vous les fournirai, bien que je sache que les ministères n'aiment guère que les députés participent à leurs travaux : à chacun son métier. Mais, croyez-moi, demandez non seulement à des statisticiens, mais également à des praticiens d'étudier ce problème. Alors, nous pourrions peut-être, tous ensemble, obtenir que le franc, qui nous a donné quelques inquiétudes, retrouve une bonne santé et que nos travailleurs retirent de leur travail le fruit qu'ils sont en droit d'en attendre. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)*

IMPÔTS LOCAUX

M. le président. M. Christian Bonnet expose à M. le ministre de l'économie et des finances que le paiement en une fois des impôts locaux au moment de l'année où la rentrée scolaire, les dépenses vestimentaires, l'approvisionnement en chauffage constituent, au retour des congés, tant de chefs de dépenses importantes, paraît particulièrement inopportun aux familles modestes. Il lui demande s'il n'entend pas prendre des mesures pour modifier la date d'appel de cette imposition ou en échelonner les échéances.

La parole est à M. Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Je reconnais que le problème des contributions directes locales à la rentrée des vacances peut créer des problèmes aux familles de condition modeste.

La question n'est pas nouvelle et a déjà fait l'objet des réflexions du Gouvernement et de l'administration. Je voudrais en faire part à l'Assemblée nationale à l'occasion de la question posée.

M. Christian Bonnet soulève deux problèmes : celui de la modification de la date d'appel des impôts directs locaux et celui de l'échelonnement des échéances.

Les impôts directs locaux sont calculés par l'administration des impôts sur la base des centimes additionnels votés par les assemblées départementales et communales. L'administration des impôts ne peut donc commencer ses travaux que lorsque les budgets locaux ont été votés et approuvés.

Or, de plus en plus fréquemment, pour des raisons diverses, les budgets sont votés avec un retard souvent important. En outre, compte tenu du temps pratique nécessaire à l'administration pour effectuer les travaux indispensables, l'émission des rôles d'impôts directs locaux ne peut guère commencer avant les mois de juin ou de juillet. C'est pourquoi le paiement n'est réclamé aux contribuables que pour les mois de septembre ou d'octobre.

Pour pouvoir situer le paiement des impôts directs locaux avant la période des vacances, il faudrait avancer considérablement les travaux d'émission des rôles, ce qui semble exclu en raison des conditions actuelles de vote des budgets locaux, que je viens de rappeler.

Par ailleurs, retarder le paiement après la période des vacances — ce qui est également suggéré par M. Bonnet — ne présenterait pas les mêmes difficultés techniques, mais cela créerait à l'Etat de fort graves difficultés de trésorerie.

Vous savez que l'Etat fait chaque mois aux collectivités locales l'avance d'un douzième des impôts émis, sans attendre le paiement effectif de ces impôts par les contribuables qui en sont redevables. Vous savez aussi que les recouvrements de recettes fiscales sont moins importants pendant les mois d'été et que des encaissements importants en septembre et octobre sont absolument nécessaires au Trésor. Une modification des dates d'appel des impôts directs locaux ne peut donc en fait, pour ces raisons fondamentales de trésorerie, être sérieusement envisagée.

A propos de l'étalement des échéances, je voudrais faire une ou deux observations à M. Bonnet. Pour un très grand nombre de familles, les impositions directes locales sont encore d'un montant tel que leur paiement en une seule fois ne représente pas une charge trop considérable. Le paiement par fractions représenterait à la fois pour les ménages et pour l'administration une complication qui me paraît hors de proportion avec les avantages qu'en retireraient en fait les contribuables. En ce qui concerne plus particulièrement l'administration, le paiement par fractions aboutirait à une multiplication très importante des opérations de recettes, donc à un accroissement sensible du coût des opérations de recouvrement et des dépenses de fonctionnement des services du Trésor. Je crois qu'il n'est pas opportun, dans la conjoncture actuelle, d'envisager un tel accroissement du coût des services rendus.

Telles sont les observations générales que je souhaitais présenter sur le double problème qu'a bien voulu poser M. Christian Bonnet.

J'admets, bien volontiers cependant — et je rejoins ici la préoccupation de M. Christian Bonnet — que certaines familles de condition modeste peuvent éprouver de réelles difficultés à s'acquitter de leur impôt, à une époque où, comme l'auteur de la question l'a souligné, elles doivent aussi faire face aux dépenses de scolarité et d'approvisionnement en combustibles.

L'administration — je vous en donne l'assurance — est toute disposée à examiner avec une grande bienveillance la situation particulière de ces familles. Il appartient, le cas échéant, aux intéressés d'adresser à leur percepteur une lettre exposant leurs difficultés et précisant l'étendue du délai dont elles ont besoin pour acquitter leur impôt. Ces situations seront examinées dans l'esprit le plus libéral et des instructions seront données en ce sens. Dans ce domaine, la compréhension des percepteurs sera totale. Ils connaissent généralement très bien les contribuables de leur ressort et comprennent les problèmes que peuvent rencontrer les familles de condition modeste auxquelles vous faites allusion.

Je suis donc certain que les dispositions bienveillantes que je viens de rappeler permettront de concilier les nécessités du recouvrement de l'impôt et les difficultés que peuvent rencontrer des familles de condition modeste. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

M. Christian Bonnet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des quelques apaisements que vous avez bien voulu apporter aux craintes dont je m'étais fait l'écho.

Au moment où les familles rencontrent déjà des difficultés de trésorerie parce que les congés viennent de s'achever, la coïncidence des dépenses de scolarité, qui sont d'autant plus importantes que le délai de versement des bourses est plus grand — et sur ce point l'Etat peut battre sa coulpe, car en la matière il est très mauvais payeur — des frais vestimentaires, les enfants ayant grandi d'une année à l'autre, de l'achat de combustibles et du terme d'octobre, rend très lourde l'échéance des impôts locaux.

Cette échéance est d'autant plus lourde que le souci d'équipement, au demeurant très compréhensible, de nombreux départements et municipalités a entraîné, au cours des dernières années, une augmentation plus grande des impôts locaux que des impôts de l'Etat.

Qu'il s'agisse de la date d'émission des rôles — liée à la date de vote des budgets locaux — ou des besoins de l'Etat aux mois de septembre et d'octobre, qui rendent difficile un décalage vers la fin de l'année du recouvrement de certaines cotes, ou, encore, de l'accroissement considérable des frais de recouvrement auxquels donnerait lieu un étalement dans le temps du règlement des impôts locaux — fût-ce seulement pour certaines cotes — sur le plan technique, votre argumentation est irréfutable.

Mais, à côté du plan technique, il y a le plan humain, et je voudrais ici être assuré que les directives dont vous avez bien voulu faire état seront données très rapidement.

Vous connaissez mieux que personne, monsieur le secrétaire d'Etat, la viscosité de l'administration. Vous savez qu'à partir du moment où un représentant du Gouvernement prend un engagement devant l'Assemblée, des semaines et des mois s'écoulent avant son application, quelle que soit, par ailleurs, la bonne volonté du ministre en cause. Je souhaiterais que, dès cette année, les chefs de poste du Trésor soient à même de mettre en œuvre les dispositions bienveillantes auxquelles vous avez fait allusion tout à l'heure.

Je pense, monsieur le secrétaire d'Etat, que dans votre esprit il ne pouvait être question un seul instant d'appliquer la pénalité de 10 p. 100 pour retard à ceux qui seraient autorisés par le chef de poste compétent à différer le paiement de leurs impôts locaux.

M. Guy Ducoloné. En effet, car des délais sont bien accordés, mais la pénalité de 10 p. 100 est appliquée pour les sommes non encore versées.

M. le président. Messieurs, ce n'est pas parce que nous sommes dans une relative intimité qu'il ne faut pas respecter le règlement. Je vous prie donc de ne pas interrompre l'orateur.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances.

M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Je ne me serais pas permis d'interrompre l'orateur, mais puisqu'il a été interrompu, j'apporterai une précision. Il va de soi qu'après le paiement de l'impôt dans les délais convenus avec le percepteur, les familles pourront obtenir la remise de la majoration de 10 p. 100.

M. Christian Bonnet. Je remercie M. le secrétaire d'Etat. Je remercie également M. Ducoloné de lui avoir, par son interruption, donné l'occasion d'apporter cet apaisement positif.

REDEVANCES COMMUNALES DUES AUX AGENCES FINANCIÈRES DE BASSINS

M. le président. M. Poudevigne expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, que la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964, relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre la pollution, a prévu dans son article 14, la création au niveau de chaque bassin ou groupement de bassins, d'une agence financière de bassin, établissement public administratif doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière chargé de faciliter les diverses actions d'intérêt commun au bassin ou au groupe de bassins. Le même article prévoyait que cette agence contribuait par voie de fonds de concours au budget de l'Etat, à l'exécution d'études, de recherches et d'ouvrages d'intérêt commun aux bassins et à la couverture de ses dépenses de fonctionnement. Or, il apparaît que ces agences prétendent imposer aux communes des sommes parfois considérables dont le caractère obligatoire paraît contestable. La loi, en effet, stipule « que l'agence établit et perçoit sur les personnes publiques ou privées des redevances, dans la mesure où ces personnes publiques ou privées rendent nécessaire ou utile l'intervention de l'agence ou dans la mesure où elles y trouvent leur intérêt ». Il lui demande en conséquence : 1° s'il lui paraît normal que les agences de bassins puissent taxer d'office des collectivités publiques comme des personnes privées ; 2° comment se fait-il qu'un établissement public puisse lever un impôt sans que des assemblées régulièrement élues aient la possibilité d'en délibérer, ce qui paraît contraire à la tradition républicaine ; 3° suivant quels critères sont calculées les sommes demandées, les explications fournies étant des plus obscures et la participation ayant varié dans des proportions importantes dans le temps et d'une commune à l'autre ; 4° quelles mesures il compte prendre pour normaliser une situation qui soulève l'émotion des communes de France.

La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Je remercie d'abord M. Poudevigne, car les questions qu'il a bien voulu poser il y a quelques mois rejoignent certainement les préoccupations de très nombreux membres de cette Assemblée.

Elles sont relatives au fonctionnement des agences financières de bassin. J'y répondrai brièvement mais, je l'espère, clairement.

Je rappellerai d'abord que les agences financières de bassin sont des établissements publics administratifs dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, habilités à percevoir des redevances suivant des critères et une procédure définis par la loi du 16 décembre 1964 et le décret du 14 septembre 1966.

Aux termes de ces textes, les agences peuvent percevoir des redevances sur les personnes publiques et privées qui rendent nécessaire ou utile leur intervention ou y trouvent leur intérêt, c'est-à-dire essentiellement, ainsi que l'explique le décret du 14 septembre 1966, les personnes qui détériorent la qualité de l'eau ou effectuent des prélèvements.

L'assiette des redevances est donc la quantité d'eau prélevée ou le volume et la qualité des rejets effectués.

Je vous accorde biens volontiers que, dans l'application, la rédaction des textes concernant les redevances peut paraître compliquée pour les personnes non spécialisées. Cette complexité tient au fait que la pollution est en elle-même un phénomène complexe qui revêt des aspects physiques, chimiques, biologiques et bactériologiques.

En ce qui concerne la nature juridique des redevances, celles-ci sont rattachées directement au prix de revient des interventions des agences ; elles ne peuvent être, par là même, assimilées à des impôts dont elles ne possèdent pas le caractère général. Le Conseil d'Etat, saisi pour avis, s'est prononcé en ce sens en juillet 1967. En fait les redevances s'analysent comme des créances d'établissements publics et les règles qui les régissent sont celles qui s'appliquent à de telles créances, sous réserve des dispositions particulières incluses dans la loi les concernant.

A cet égard, je voudrais rappeler que la conception des organismes de direction des agences financières de bassin a été très longuement discutée par le Parlement lors de l'examen de la loi du 16 décembre 1964, et que c'est en toute connaissance de cause qu'ont été arrêtées les dispositions figurant aux articles 13 et 14 de la loi instituant les conseils d'administration des agences et les comités de bassin.

Les délibérations relatives aux redevances, préparées par les conseils d'administration, qui comprennent déjà des élus et des usagers, doivent obligatoirement recevoir l'avis conforme des comités de bassin. Ceux-ci sont donc en mesure de contrôler l'action des agences. Or ils sont composés, par parts égales, de représentants élus des collectivités locales, de représentants des usagers et de représentants des administrations. Ainsi donc, les représentants des redevables occupent les deux tiers des sièges des comités de bassin et l'administration ne saurait y faire prévaloir son avis.

Le problème de la charge des redevances sur les collectivités locales et sur les industries n'a échappé ni aux conseils d'administration des agences, ni aux comités de bassin, ni au Gouvernement.

Il est certain qu'un accroissement de l'effort en vue de lutter contre la pollution et de développer les ressources en eau se traduit par une augmentation de la charge financière. Le Parlement avait bien vu ce problème ; la création et la mise en route des mécanismes des agences sont la preuve de notre commune volonté d'agir. Il reste qu'il importe de veiller à ce que la charge soit tolérable dans son poids et équitable dans sa répartition.

Je bornerai mon propos au cas des collectivités locales, que vous avez évoqué.

En ce qui concerne le poids des redevances, j'indique tout d'abord que, sur les 38.000 communes que compte le territoire national, 62 p. 100 d'entre elles, soit 23.400, n'atteignent pas le seuil de perception des redevances et sont, par conséquent, exonérées de tout paiement. Il a été tenu compte de la dispersion de la pollution et de la moindre nuisance qui en résulte dans les communes de moins de 2.000 habitants, puisque des rabais de 20 à 50 p. 100 ont été consentis. Par ailleurs — et c'est essentiel — le système des redevances tient compte de l'effort d'épuration que les communes ont entrepris. Seule la pollution restant après épuration est prise en compte.

Ces modalités permettent d'obtenir un coût modéré, équitablement réparti.

C'est ainsi que, en ce qui concerne la lutte contre la pollution, les communes sur lesquelles avait été construite une station d'épuration supportaient, avant la mise en place des agences de bassin, une charge annuelle d'environ 10 francs par habitant, au titre des charges financières et des dépenses d'exploitation, alors que les autres étaient dispensées du paiement d'une telle charge.

Au contraire — et ceci depuis l'intervention des agences financières — la charge des communes dotées d'une station d'épuration sera ramenée à sept ou huit francs par habitant et par an,

grâce aux subventions octroyées par les agences, tandis que les communes qui n'auront effectué aucun travail d'épuration paieront, en moyenne, de un à trois francs par habitant et par an.

La répartition des charges semble donc plus équitable et plus efficace que celle qui était en vigueur avant la réforme.

Des adaptations des textes en vigueur pourront se révéler nécessaires, et je suis prêt, bien entendu, à accueillir toutes les suggestions à cet égard. Toutefois, je crois que les principes posés par la loi de 1964 sont judicieux ; conformes à la tradition de notre droit qui rend le pollueur responsable, ils sont très proches de ceux qui ont inspiré les législations des pays voisins.

Je suis persuadé qu'avec votre aide, nous parviendrons petit à petit à renforcer de façon décisive l'action qui a été engagée contre la pollution des eaux et en faveur du développement de nos ressources en eau.

Je remercie encore M. Poudevigne de nous avoir un peu forcé à fournir ces quelques indications qui, je l'espère, seront précieuses à beaucoup.

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

M. Jean Poudevigne. Monsieur le ministre, tout d'abord, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre vous-même à la question que je vous ai posée et qui préoccupe non pas l'ensemble de la population, certes, mais, en tout cas, tous les responsables des collectivités locales car, à l'origine, ce sont les maires des 38.000 communes de France qui ont été concernés.

Je n'évoquerai pas le problème des agences de bassin. J'ai voté en faveur de la loi de 1964 et je ne reviendrai pas sur ce vote.

Toutefois, je me demande si ces agences de bassin, à l'usage, constituent le meilleur moyen, le plus efficace et le moins onéreux, d'atteindre l'objectif que vous vous êtes assigné, c'est-à-dire la lutte contre la pollution des eaux.

Je me contenterai de poser devant vous le problème juridique qui s'attache à cette redevance.

Vous nous avez dit il y a un instant, monsieur le ministre, que cette redevance était tout à fait conforme au droit français, en vertu duquel le dommage doit être réparé par son auteur. Je m'expliquerai tout à l'heure sur ce point.

Mais je voudrais attirer votre attention sur l'anomalie du droit fiscal français que représente ladite redevance.

En effet, il ne s'agit pas d'une taxe, le Conseil d'Etat l'a reconnu. D'ailleurs, s'il s'agissait d'une taxe, elle serait incluse dans les documents budgétaires qui sont soumis à notre approbation, et nous autres, parlementaires, serions amenés à l'approuver. Ce n'est pas le cas. On l'a baptisée redevance.

Or une redevance est la contrepartie d'un service rendu. On paie des redevances pour l'eau, pour le gaz, pour le téléphone, en échange d'un service ou d'une prestation effective.

Cela est si vrai, monsieur le ministre, que l'article 14 de la loi de 1964 dispose que « l'agence établit et perçoit sur les personnes publiques ou privées des redevances, dans la mesure où ces personnes publiques ou privées rendent nécessaire ou utile l'intervention de l'agence ou dans la mesure où elles y trouvent leur intérêt ».

Or, à l'origine, on a taxé sans distinction toutes les communes, tous les habitants, alors que, a priori, un lien de causalité n'apparaissait pas entre la redevance et le service rendu par l'agence, car ce lien était souvent inexistant.

Telle est ma première observation.

Le Conseil d'Etat a déclaré — vous l'avez rappelé — qu'il s'agissait d'une redevance, d'un impôt *sui generis*. Pour ma part, je suis quelque peu étonné de cette déclaration car, jusqu'à présent, le droit français s'inscrivait dans un cadre connu et peu évolutif. Si l'on se met à innover chaque fois que cela est nécessaire, jusqu'où irons-nous ?

C'est d'autant plus grave, monsieur le ministre, que, pour assurer l'équilibre budgétaire, l'Etat a tendance, présentement, à se décharger de plus en plus sur les collectivités locales de dépenses qui normalement lui incomberaient. Pour ma part, je considère que la lutte contre la pollution des eaux est une obligation qui incombe au Gouvernement, car elle est manifestement de sa compétence.

Les comités de bassin ne sont pas constitués que d'élus ; ils comprennent, avez-vous dit, deux tiers de représentants des collectivités locales. Mais en réalité, dans ces comités qui sont chargés d'approuver les redevances, figure seulement un tiers d'élus représentant ces collectivités, et c'est ce qui est grave.

Or — c'est une constante du droit fiscal français — l'impôt ne peut être consenti que par ceux qui sont élus. Sur ce point je crois déceler une anomalie.

Je voudrais, en second lieu, faire porter mes observations sur l'établissement même de l'assiette de la taxe.

A cet égard je n'aurai pas de mal à vous convaincre puisque vous-même, dans les explications que vous nous avez fournies avec votre clarté et votre obligeance coutumières, vous avez observé qu'il devait y avoir un lien de cause à effet entre la pollution et la redevance.

Or, au départ, on a taxé les communes suivant le nombre des habitants, alors qu'il aurait fallu tourner le dos à cette espèce de capitation et s'attaquer aux causes de pollution, s'attaquer aux « pollueurs » qui, véritablement, constituent un danger pour l'eau que nous devons garder pure.

Enfin, sur le plan psychologique, nous avons observé — et ceci est grave également — un certain flottement dans la mise en place du système.

En effet, à l'origine, on a eu l'impression que l'ensemble des communes étaient taxées ; par la suite, avez-vous déclaré, quelque 23.000 communes, sur 38.000, ont été exonérées, mais elles ont en fin de compte été soumises à la taxe. Il n'en reste pas moins que l'opération s'est engagée dans des conditions psychologiques que, pour ma part, je qualifie de regrettables.

Un certain flottement a été également observé dans le montant de la redevance. En effet, devant les protestations de certaines collectivités, le chiffre primitivement fixé a été abaissé. Je crois que ce n'est pas de bonne gestion.

Enfin, sur le plan administratif même, une hésitation s'est manifestée. Dans un premier temps, les préfets ont demandé obligatoirement aux maires d'inscrire cette somme. Devant le refus des maires, les préfets ont menacé de l'inscrire d'office. Finalement, comme les maires menaçaient d'intenter un recours devant le Conseil d'Etat si l'inscription d'office était faite, ce sont des moyens obliques qui ont été employés. Par la persuasion, en indiquant, par exemple, qu'ils n'approuveraient ni le budget ordinaire ni le budget supplémentaire, les préfets ont amené les maires, les uns après les autres, à inscrire cette taxe, cette redevance, et cela me paraît vraiment regrettable.

Je conclus, monsieur le ministre.

Ayant voté la loi de 1964, je reste très fermement attaché à la lutte contre les pollutions, qui, je le crois, dominera l'aménagement du territoire et les phénomènes d'organisation dans les prochaines décennies.

Je ne saurais trop vous remercier d'avoir personnellement répondu à ma question orale, manifestant par là tout l'intérêt que vous attachez à cet important problème. Pour moi, qui vous connais de longue date, c'est un gage non seulement de justice, mais aussi de grande efficacité.

Si l'on veut vraiment envisager de très près ce problème et parvenir à des conclusions acceptables pour tous, il convient de s'en tenir à quelques principes simples, que j'énumère rapidement : d'abord, la pollution crée indiscutablement un dommage ; ensuite, le dommage doit être indemnisé par celui qui en est l'auteur ; enfin, tout système aveugle doit être banni à cet égard.

Monsieur le ministre, j'ose espérer que vous voudrez bien vous inspirer de ces principes et, puisqu'un certain flottement a été ressenti dans la mise en place du système, je veux croire, compte tenu de ce que vous nous avez dit, qu'il y sera mis bon ordre. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Revenant pour un instant sur ce que j'ai dit précédemment, je confirme que, dans mon esprit, la redevance correspond effectivement à un service rendu ou à rendre, et que la distribution de l'eau ne peut figurer au budget de l'Etat, pas plus que celle de l'électricité. Cette distribution d'eau correspond à un usage, industriel ou privé, et les utilisateurs doivent la payer ; de même, ceux dont l'activité est de nature à déprécier la qualité de nos réserves en eau doivent participer financièrement à toute mesure tendant à sauvegarder ces réserves qui sont indispensables à la vie de notre pays.

De même, monsieur Poudevigne, la redevance n'est pas un impôt. Aussi, quand vous dites que les agences de bassin comprennent des personnalités non élues, vous avez raison de souligner qu'une telle composition serait anormale s'il s'agissait d'établir un impôt. Comme ce n'est pas le cas, on peut parfaitement soutenir qu'il est normal, au contraire, comme dans n'importe quelle société, pour faire rentrer les fonds, de

nommer soit au conseil d'administration, soit au comité de bassin, des personnes qui soient représentatives des intérêts en cause. Or ces personnes sont les administrations, dans la mesure où celles-ci participent, contrôlent, surveillent et assurent une tutelle, mais ce sont aussi, naturellement, les collectivités et les usagers.

Or j'ai tenu à le souligner, parce que cela me paraissait important, les collectivités et les usagers occupaient, d'après la loi, deux tiers des sièges et pesaient, de cette façon, sur les décisions prises au sein des agences de bassin.

Vous avez formulé certaines remarques qui me conduisent à reconnaître un certain nombre d'erreurs psychologiques. Mais à tout péché miséricorde. D'ailleurs, en l'occurrence, le péché n'avait pas été consommé, et je donnerai quelques explications supplémentaires tendant à le prouver.

Les modifications constatées dans le montant de la redevance réclamée à certaines communes sont dues à des circonstances extrêmement simples.

Dans certaines agences, les délibérations des comités de bassin sont intervenues à l'époque où les communes préparaient déjà leur budget. Avec le souci de bien faire et afin d'avertir dès que possible les maires intéressés, le directeur de l'agence leur a donc écrit. Mais, comme il ne connaissait pas de façon précise les éléments relatifs à chaque commune, il a recommandé aux magistrats municipaux de prendre, comme « enveloppe » supérieure de leur redevance, le montant calculé d'après le nombre total des habitants de la commune et d'y ajouter une somme égale pour tenir compte des déversements éventuels des industriels.

Mais il était bien précisé dans cette lettre du 30 octobre 1968, que j'ai relue tout à l'heure, qu'un calcul plus précis serait opéré avant l'envoi de toute facture. C'est ainsi qu'un tableau général a été dressé en décembre 1968.

Pour de nombreuses communes, les chiffres de ce dernier tableau sont, en effet, bien inférieurs à l'enveloppe maximum dont j'ai parlé il y a un instant. Ces résultats, croyez-le, n'ont rien d'arbitraire. Ils sont dus au fait que le calcul précis tient compte des seuls habitants agglomérés, des épurations éventuellement réalisées et de la pollution industrielle vraie, laquelle est souvent inférieure à la pollution domestique.

Depuis quelques mois, des améliorations ont été apportées sur un certain nombre de points. Et — j'y insiste — par une circulaire récente, j'ai précisé à MM. les préfets que les communes qui le souhaiteraient pourraient reporter la charge des redevances sur l'usager final de l'eau, disposition qui, je le sais, correspond au vœu des collectivités locales.

CRUE DE L'OISE EN 1968

M. le président. M. Catalifaud demande à M. le ministre de l'équipement et du logement les raisons pour lesquelles ses services n'ont pas pris les mesures nécessaires pour éviter la crue importante de l'Oise qui, fin 1968, a provoqué des inondations catastrophiques. Des récoltes sont détruites, des foins sont emportés. Des bêtes en pâture ont été évacuées, alors que parfois elles avaient de l'eau jusqu'au ventre, pour être transportées dans des pâtures sèches, parfois très éloignées, ce qui a provoqué des dépenses importantes. La pluie est pourtant tombée en quantité normale. Il est donc à craindre qu'à chaque pluie des inondations ne se produisent, alors que l'eau canalisée par la rivière, l'Oise, devrait être évacuée normalement puisque, à l'aval, le niveau de la rivière est très nettement au-dessous des berges.

La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je dirai tout d'abord à M. Catalifaud que nous nous sommes trouvés en présence de circonstances tout à fait exceptionnelles.

La crue qui s'est produite dans la haute vallée de l'Oise, à la fin du mois de juin, était due à des pluies dont le niveau a atteint, en deux jours, la moyenne d'un mois très pluvieux.

D'après l'enquête à laquelle j'ai fait procéder, les annonces de crue et les manœuvres de barrage ont été effectuées conformément aux règlements.

En outre, je rappelle que l'inondation des terrains agricoles résulte de la lenteur de l'évacuation des eaux — l'Oise, à cet endroit, coule à flanc de coteau et participe peu à l'assèchement des terres — et aussi, il faut le dire, de l'entretien parfois insuffisant des réseaux de drainage par les propriétaires.

De ce fait, les travaux de dégagement du lit mineur de l'Oise, qui ont été entrepris en 1968 et 1969, ne peuvent suffire à diminuer l'importance et la fréquence des inondations. Et c'est pourquoi un programme général de travaux devra être entrepris lorsque les études menées par l'entente interdépartementale pour la protection contre les inondations de l'Oise, de l'Aisne, de l'Aire et de leurs affluents auront été achevées. Elles le seront l'été prochain.

En attendant les résultats de ces travaux, diverses améliorations sont envisagées : amélioration du système d'annonce des crues, modifications apportées à la manœuvre des barrages, réalisation d'un programme de curage et de suppression des points sensibles de l'Oise.

Je dois signaler enfin que la direction départementale de l'agriculture de l'Aisne procède actuellement aux enquêtes nécessaires à la présentation des dossiers de demande d'aide à accorder aux sinistrés au titre des calamités agricoles. Le comité départemental d'expertise doit être prochainement saisi.

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

M. Albert Catalifaud. Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous venez de me donner.

Ma question orale a été déposée au début du mois de juillet, à la suite des inondations anormales de la fin juin 1969. Depuis dix ans j'évoque ici ce problème. Je dois reconnaître qu'enfin les ministres et services intéressés prennent conscience de sa gravité. En effet, depuis quelque temps, monsieur le ministre, vous vous intéressez à la question; nous en voyons d'ailleurs les résultats positifs et je vous en remercie vivement.

Le directeur du service responsable à votre ministère s'en est occupé, récemment, mais activement. Il a survolé en hélicoptère la section de la vallée de l'Oise incriminée.

Il a ensuite tenu, au début d'août, dans son cabinet, une réunion à laquelle il a convié le préfet de l'Aisne, les services départementaux intéressés et moi-même. Je le remercie de cette heureuse initiative fructueuse.

En outre, l'agence de bassin, dont on a d'ailleurs parlé au cours de la précédente question orale, s'occupe de ce problème et essaye de le résoudre, mais à plus long terme. J'ai été très agréablement surpris — je le souligne — par l'esprit de collaboration des responsables de cet organisme. Une fois n'est pas coutume. Si elle était généralisée, cette méthode permettrait de traiter les questions au mieux et rapidement.

Ainsi donc le problème dont nous débattons aujourd'hui évolue, on commence à évoluer favorablement, mais il convient d'être très vigilant. En effet, les inondations anormales de fin avril et de fin juin 1969 prouvent qu'un manque d'attention des services responsables entraîne la submersion de milliers d'hectares par les eaux de l'Oise, même si la quantité d'eau tombée sur l'ensemble du bassin est faible. Sur ce point, monsieur le ministre, nos vues ne concordent pas. Pour les exploitants agricoles situés dans la vallée inondée, c'est une catastrophe. Chacun sait qu'il est presque impossible d'éviter les crues d'hiver. La situation n'est alors pas très grave. Elle est supportable lorsque ces crues surviennent entre les mois de novembre et mars; mais, lorsque les pluies sont faibles entre les mois de mars et de novembre, les barrages n'étant pas levés ou manœuvrés en temps voulu, les submersions qui se produisent pendant cette période empêchent l'exploitation de milliers d'hectares, ce qui est tout à fait anormal et coûte cher à l'économie.

C'est ainsi que les inondations répétées entre novembre 1965 et juillet 1966 ont obligé à déclarer cette région « zone sinistrée ».

Les exploitants touchés ne sont pas encore indemnisés, alors que les inondations datent de trois ans, mais ils le seront prochainement puisque les crédits ont été délégués au département au début de septembre.

Personnellement, j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à faire classer cette région comme zone sinistrée, alors que la partie située dans le département de l'Oise l'a été rapidement. Dans ce département, il est vrai, existe un syndicat de communes actif et efficace.

Vous pourriez nous reprocher alors, monsieur le ministre, de n'avoir pas constitué un groupement identique dans le département de l'Aisne.

J'ai essayé de le faire, mais les idées assez spéciales, j'allais dire « farfelues » — d'un des maires intéressés sur le problème, ont empêché le syndicat de voir le jour, et c'est regrettable.

Quoi qu'il en soit, j'espère que, grâce au système d'annonce des crues, modifié et modernisé récemment à la suite de la réunion qui s'est tenue au début d'août dans le cabinet du directeur compétent de votre ministère, les barrages pourront être levés

en temps voulu, avec la coordination et la synchronisation indispensables, de façon à éviter les inondations de printemps et d'été.

J'espère également que des crédits substantiels pourront être alloués pour le démarrage des travaux sur la rivière l'Oise dans sa section domaniale et l'enlèvement des bouchons et des obstacles qui empêchent le libre écoulement de l'eau dans le lit, ces crédits devant évidemment être reconduits et augmentés chaque année.

Vous venez de nous indiquer, monsieur le ministre, que déjà en 1968 et 1969 vous aviez délégué quelques crédits à cet effet. Mais, cet effort reste insuffisant. Néanmoins, monsieur le ministre, je vous en remercie et j'espère qu'il sera poursuivi et amplifié.

Ce que je sollicite de votre autorité, monsieur le ministre, c'est que, comme vous en avez exprimé l'intention il y a quelques instants, l'étude entreprise par l'entente interdépartementale et l'agence de bassin soit activée afin que le barrage de la rivière l'Oise soit réalisé, et qu'une grande réserve d'eau soit créée en amont afin de régulariser le débit de la rivière, ce qui permettrait d'ailleurs de résoudre, tout au moins pour une part, le problème de la pollution que M. Poudevigne vient d'évoquer.

Je sais, monsieur le ministre, que lorsque vous vous attaquez à un problème vous avez à cœur de le résoudre, vous en avez donné des preuves. Aussi, j'espère que celui que nous traitons sera bientôt résolu grâce à vous et à vos services, et que la totalité des travaux sera réalisée dans le plus court délai possible. Vous aurez ainsi, monsieur le ministre, sauvé une vallée et contribué à revaloriser l'économie de cette région.

— 4 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales avec débat de MM. Gaudin, Brugnon et Magaud à M. le ministre de l'équipement et du logement, relatives au financement privé des autoroutes.

Ces questions ont été jointes par décision de la conférence des présidents.

FINANCEMENT PRIVÉ DES AUTOROUTES

M. le président. M. Gaudin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur les déclarations qu'il a faites en faveur des entreprises privées pour l'exécution des travaux routiers. Ces déclarations tendent à évincer progressivement les personnels d'exécution des ponts et chaussées, au profit du secteur privé. Cette conception lui paraissant contraire à l'intérêt public en général et à celui du personnel en particulier, il lui demande s'il peut lui préciser la politique qu'il compte suivre en la matière.

M. Brugnon expose à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'en présentant en juin dernier son projet de financement privé des autoroutes au conseil de cabinet, il a proposé d'introduire le secteur privé dans le financement des autoroutes. C'est ainsi qu'il a déclaré qu'un décret, modifiant certaines dispositions réglementaires de la loi du 18 avril 1955, permettrait d'ajouter les sociétés privées aux différentes catégories de concessionnaires énumérées dans ladite loi. Il lui demande de lui préciser la politique qu'il compte suivre en la matière et les mesures qu'il compte prendre pour préserver l'intérêt public.

M. Magaud demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il peut lui préciser les conditions dans lesquelles il compte utiliser les capitaux privés pour le développement des autoroutes et lui indiquer : 1° les résultats qu'il attend de ce mode de financement ; 2° comment il conçoit l'intégration de ces mesures dans la politique économique générale du Gouvernement.

En application de l'article 135 du règlement, j'invite les auteurs de questions à limiter la durée de leur intervention à vingt minutes.

M. Gaudin, auteur de la première question, m'a fait savoir qu'il serait suppléé par M. Brugnon, auteur de la deuxième question.

La parole est donc à M. Brugnon pour quarante minutes.

M. Maurice Brugnon. Mesdames, messieurs, sans doute le système actuel de construction des autoroutes n'est-il pas parfait ! La démonstration en est faite et nous en chercherons les raisons.

Alors que, pour une superficie de mille kilomètres carrés il y a 14,9 kilomètres d'autoroutes en Allemagne, 4 en Belgique, 21,8 aux Pays-Bas et 8,1 en Italie, on n'en trouve, en France, que 1,814 kilomètre.

En 1969, nous avons lancé 70 à 80 kilomètres et nous devons en livrer 166 si rien ne vient troubler la réalisation de ce programme.

Sans doute, aussi, en dehors du financement privé, continuera-t-on, à ce rythme très lent, de construire selon le système actuel, un nombre réduit de kilomètres d'autoroutes. Sans doute enfin — vous l'avez dit dernièrement, monsieur le ministre, devant la commission de la production et des échanges — le financement privé permettra-t-il la mise en chantier de trois cents kilomètres d'autoroutes au lieu des dérisoires cinquante kilomètres, et le fera-t-on, dites-vous, dans de meilleures conditions, grâce à la concurrence.

Ce n'est cependant pas à ce principe que l'on s'est référé — je le dis en passant — en traitant de gré à gré pour l'auto-route Paris-Rungis, sous prétexte de rapidité.

Le V^e Plan, en matière d'autoroutes de liaison, ne sera pas exécuté à 75 p. 100, et le blocage d'une partie des autorisations de programme non encore engagées n'améliorera certainement pas la réalisation déjà insuffisante de ce V^e Plan. J'ai sous les yeux le tableau des prévisions de mise en service des autoroutes, établi par la direction des routes de votre ministère à partir de 1969 : pour les trois premières années les chiffres sont de 181 kilomètres, 215 kilomètres et 198 kilomètres.

Ces chiffres ne pouvaient être atteints. Pourraient-ils l'être qu'ils seraient encore insuffisants.

L'examen des cartes d'autoroutes européennes au 1^{er} janvier 1969 montre combien la France se singularise en déficience par rapport aux autres pays de l'Europe.

Pour rattraper le retard, il faudrait en construire 500 kilomètres par an et non les 70 ou 80 qui auront été lancés en 1969.

Ajouterons-nous, étendant le problème, que les crédits d'entretien de toutes nos routes sont trop faibles ? Etroitesse des voies dans nos campagnes, multiplication des accidents aux croisements, difficulté du ramassage scolaire en extension, tout montre que sont négligés les problèmes d'urbanisation, de la circulation et des transports en commun, parce que les infrastructures routières sont mauvaises après avoir été, un temps, les meilleures.

Les conséquences sur le plan de l'expansion sont graves.

J'ai sous les yeux le tableau des parcours annuels moyens effectués en 1967, en voiture particulière. Alors que ce parcours moyen est de 17.000 kilomètres en Allemagne, il est de 10.500 kilomètres en France, ce qui signifie qu'une voiture allemande est changée près de deux fois plus vite qu'une voiture française et que l'industrie allemande travaille alors près de deux fois plus que la nôtre.

La motorisation d'un pays se mesure non pas à l'importance du parc national mais au nombre de kilomètres parcourus, à la consommation de carburant. On en tire la conclusion que la route est un capital qu'on ne peut négliger, d'où l'importance de l'entretien, du renforcement, de la mise hors gel de nos routes.

Les investissements routiers sont rentables. Peut-être, d'ailleurs, est-ce la raison pour laquelle des groupes financiers et des groupes de travaux publics s'y intéressent.

Mais, dites-vous, pour investir il faut des fonds.

Eh bien ! comment ont fait les autres pays, ceux qui sont sur les sommets en cette matière ?

L'Italie a l'I.R.I., l'Allemagne la société de travaux publics — O. F. F. A. — et, là-bas, on ne perçoit pas de péage. Nous, nous avons la société d'économie mixte, des possibilités d'emprunt, le fonds spécial d'investissement routier, des crédits budgétaires variant suivant la nature des autoroutes et nous faisons percevoir des péages.

Ces péages présentent l'inconvénient majeur de frapper deux fois l'utilisateur français déjà imposé directement et indirectement par les lourdes taxes qui pèsent sur les carburants et par la vignette qui a été magistralement détournée de son objet.

M. Jean-Philippe Lecat. Par Ramadier !

M. Maurice Brugnon. Ce n'est pas Ramadier qui l'a détournée. Il l'a créée afin d'alimenter le fonds national de solidarité. C'est par la suite qu'il y a eu détournement et c'est bien ce qui vous ennuie.

M. Jacques Cressard. M. Ramadier avait donné l'exemple dès la seconde année d'existence de la vignette. Rendons à César ce qui est à César !

M. le président. Vous pouvez vous inscrire dans le débat si vous le désirez. Pour l'instant laissez parler M. Brugnon.

M. Maurice Brugnon. Le produit des taxes spéciales ne devrait-il pas servir à la construction des routes et des autoroutes, ce qui est leur seule justification sur le plan économique ?

En France, moins d'un sixième du produit des taxes spéciales va au fonds spécial d'investissements routiers et les dépenses routières n'atteignent pas les deux tiers du total de ces taxes.

Le péage n'existe pas ailleurs.

M. Jean-Philippe Lecat. En Italie !

M. Maurice Brugnon. Il ne pourrait s'expliquer ici que par des circonstances exceptionnelles. Ce n'est pas le cas.

Il s'explique parce que les crédits sont employés à des dépenses improductives, des dépenses de prestige. Ainsi en 1967 les dépenses routières s'élevaient à 8.100 millions de francs dont 42 p. 100 à la charge de l'Etat, alors que partout ailleurs le pourcentage des dépenses de l'Etat était plus élevé. J'ai ici les chiffres que vous possédez d'ailleurs également. Par rapport au produit national brut, le pourcentage des dépenses routières en France était de 0,63 p. 100, le plus faible par comparaison avec les Etats d'Europe, les Etats-Unis, le Japon.

Le tableau est aussi éloquent — triste éloquent ! — si l'on considère le pourcentage des dépenses routières totales — 65 p. 100 — et des dépenses de l'Etat — 27 p. 100 — par rapport au produit des redevances d'infrastructures. Ces différentes données figurent dans l'excellente brochure éditée par l'Union routière de France que nous avons tous reçue. Quel que soit le plan sur lequel on se place, on constate un détournement de la destination des fonds.

Cependant, c'est en France que la taxation des carburants a été en 1968 — et la situation n'est pas changée — la plus élevée en Europe, alors que le prix des carburants y est l'un des plus bas. De 1950 au début de 1968, le prix de l'essence a diminué, en franc constant, de 42 p. 100, mais la taxation a augmenté, elle, de 23 p. 100 ! La marge s'est encore accrue en 1968 et en 1969 de plus de 10 p. 100 pour l'essence, de 7 p. 100 pour le gas-oil.

Encore mes chiffres ne tiennent-ils compte ni de la dévaluation du franc ni, bien sûr, de la réévaluation du mark, qui aggravent davantage notre regrettable avance en matière de taxation des carburants.

Ce n'est pas là, mes chers collègues, un privilège enviable. Ne réussissons-nous pas ce tour de force de réaliser un bénéfice — peut-être pas très honnête — constitué par l'excédent des redevances routières sur les dépenses routières, infrastructure et police, de l'Etat et des collectivités locales, excédent d'environ six milliards de francs puisqu'en 1969 nous aurons encaissé 16.570 millions de francs pour n'en dépenser que 10.600, dont 3.990 pour l'Etat ? Déjà, en 1968, l'excédent a été supérieur à cinq milliards de francs.

Quant aux emprunts contractés en France, ils ont été nettement moindres pour la caisse nationale des autoroutes que pour la S.N.C.F. ou l'E.D.F. par exemple. Est-il donc impossible d'envisager des emprunts régionaux ?

Il nous arrive de nous demander s'il ne serait pas préférable de rendre aux départements les quarante mille kilomètres de routes nationales qui leur ont été enlevées, à condition, bien entendu, de leur affecter les crédits correspondants et de les autoriser à contracter des emprunts sur le plan local.

En tout état de cause, une caisse nationale des routes, groupant tous les organismes actuels, simplifiant par conséquent les procédures et permettant le remboursement des emprunts locaux, serait préférable à l'actuel système compliqué de financement — financement en partie allemand ou européen, d'ailleurs — et préférable surtout au financement privé qui est envisagé et qui risque de favoriser le secteur privé en lui abandonnant ce qui est rentable et en laissant à l'Etat ce qui est onéreux.

Nous avons d'autant plus d'appréhension que, le seuil de rentabilité se situant à 12.000 véhicules-jour, il est à craindre que les régions déshéritées ne demeurent plus déshéritées que jamais.

Enfin, les jeux sont faits, paraît-il, monsieur le ministre. Maintenant, la majorité vous accordera à coup sûr son soutien pour le financement privé. Le concours pour la construction des autoroutes a été lancé le 5 juin ; trois mois ont passé et tout à l'heure peut-être vous nous en détaillerez les résultats.

Quel a été l'avis du Conseil d'Etat sur cette nouveauté ?

Des avances sans intérêt seront accordées aux groupes privés. De quoi s'agit-il ? D'une subvention ? D'un prêt ? Et, s'il s'agit d'un prêt, quelle en sera la durée et pourquoi ne sera-t-il pas porteur d'intérêt ?

Vous avez dit, monsieur le ministre, que le plafonnement des péages sera indexé au bout de dix ans, lorsqu'il y aura situation de monopole. Qu'est-ce à dire ? Selon quels critères jugera-t-on qu'on se trouve en présence d'une situation de monopole ?

D'autre part, comment résoudra-t-on le problème des acquisitions foncières indispensables à la réalisation des autoroutes et à leurs abords ? Comment évitera-t-on la spéculation ?

Si mon collègue et ami M. Gaudin — dont vous voudrez bien excuser l'absence — n'avait pas été souffrant, il vous aurait excusé demandé quel sort sera réservé, dans l'optique nouvelle, à l'administration des ponts et chaussées qui relève du ministre de l'équipement.

La politique routière de la France n'ayant pas été satisfaisante, vous voulez en punir notre pays, au bénéfice de groupes financiers, de groupes capitalistes, comme le disait récemment l'un des vôtres.

La politique de l'Allemagne semble avoir été meilleure. Elle prévoit une extension considérable, notamment dans la zone Rhénanie-Ruhr, du réseau d'autoroutes, par une utilisation plus rationnelle des ressources routières.

Ainsi, tandis qu'en 1969 la France compte 1.132 kilomètres d'autoroutes, l'Allemagne en a 4.000 kilomètres en service, et elle en aura 6.500 en 1975 et 13.000 1985.

Les dépenses de l'Etat, en 1964, ont été de 3.500 millions de francs en Allemagne et de 1.400 millions en France ; en 1967, de 4.700 millions de francs en Allemagne et de 2.300 millions en France.

La moyenne annuelle, pour la période s'étendant de 1971 à 1985, sera de 8.700 millions de francs en Allemagne, et encore faudrait-il tenir compte d'une réévaluation vraisemblable du mark de l'ordre de 5 p. 100, ce qui aggraverait encore la disparité entre l'Allemagne et la France quant aux crédits consacrés aux autoroutes.

Une telle situation tient au fait que l'affectation des redevances et des taxes spéciales est différente en Allemagne et en France. En Allemagne, 50 p. 100 du produit de la taxe sur les carburants sont affectés aux routes et trois centimes par litre de carburants sont attribués aux communes. Le produit de la vignette est affecté intégralement aux provinces allemandes.

Les recettes de l'Etat provenant de l'automobile sont cependant bien plus fortes en France qu'elles ne le sont en Allemagne de l'Ouest : en 1964, 9.800 millions de francs pour la France, 6.100 millions de francs pour l'Allemagne ; en 1967, 12.625 millions contre 9.800 pour l'Allemagne. Cependant, je le répète, l'automobile allemande totalise 17.000 kilomètres par an, et la nôtre 10.500 seulement.

Peut-être pourrions-nous suivre l'exemple de l'Allemagne au lieu d'espérer que, dans le cadre de l'Europe, l'Allemagne s'alignera sur notre conception.

La circulation, élément essentiel de l'aménagement du territoire, qui s'accroîtrait fortement par la diminution des taxes, mériterait des crédits d'entretien plus élevés, de l'ordre d'un milliard de francs au moins, et des crédits d'investissement qui, au début du VI^e Plan, devraient atteindre quatre milliards de francs, grâce à l'affectation correcte des redevances versées par les usagers, grâce au recours plus important à l'emprunt, grâce à une aide accrue aux collectivités locales qui ne peuvent pas assurer l'entretien de leurs chemins.

L'automobile n'est plus un luxe, c'est un des moyens d'assurer à l'individu le plein exercice de sa liberté et peut-être un dépassement de lui-même.

L'intérêt public, comme l'intérêt national, exige que les uns et les autres nous en soyons toujours conscients. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche socialiste et démocrate.*)

M. le président. La parole est à M. Magaud, auteur de la troisième question.

M. Charles Magaud. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans la dernière déclaration gouvernementale devant l'Assemblée nationale, M. Chaban-Delmas, Premier ministre, s'élevait contre une société bloquée et se prononçait en faveur d'une société libérée.

Eh bien ! je crois que ces expressions s'appliquent très heureusement au problème qui nous occupe aujourd'hui, car la circulation tend vers un certain blocage et les aspirations des automobilistes français les portent à coup sûr vers une certaine libération.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Charles Magaud. Un des aspects essentiels de la nouvelle société est d'être une société qui circule. Si l'on veut avoir une société qui circule, il est nécessaire d'avoir à la base un bon réseau d'autoroutes.

Les autoroutes ne sont pas seulement, comme on le croit très souvent, une construction de luxe, une infrastructure de loisirs, un appel irrésistible vers les vacances. Les autoroutes opèrent une mutation dans les modes de transport et, par là même, elles provoquent une mutation dans l'espace économique, c'est-à-dire un changement de signification de la distance dans l'espace français. Et cette mutation aura des conséquences très importantes sur quatre données essentielles du progrès économique de notre nation : le rythme d'expansion du revenu national, le taux de croissance de la productivité nationale, l'évolution de la balance des paiements, la transformation des structures sociales.

L'influence des autoroutes sur le rythme d'expansion du revenu national repose d'abord sur la production de biens de consommation durables dont le principal est l'automobile.

Je rappelle que 10 p. 100 des salariés français dépendent des activités de la route et que l'industrie automobile représente 5 p. 100 du produit national brut français. Il s'agit donc non pas d'une industrie de pointe, mais d'une industrie de masse, capable d'entraîner avec force l'ensemble de l'économie.

Je rappelle aussi que nous nous trouvons dans une conjoncture internationale très incertaine. La crise monétaire qui sévit dans le monde ne nous garantit pas contre une crise économique qui frapperait les principales puissances et dont l'effet par diffusion atteindrait notre nation. L'entreprise de travaux publics que représente la construction d'un réseau d'autoroutes constitue, par son effet de multiplicateur d'investissements, le meilleur remède pour maintenir notre expansion en cas de crise mondiale ou de crise généralisée. Si nous nous y décidons, nous pouvons avoir la garantie d'une expansion assurée pendant les cinq ou dix années à venir.

La construction d'un tel réseau a aussi une importance considérable pour l'accroissement de la productivité nationale, élément qui forme la richesse et la force motrice principale d'économies comme celles des Etats-Unis ou de l'Allemagne. Si l'économie allemande se lance actuellement dans un fantastique programme d'autoroutes, c'est pour augmenter sa compétitivité, ses possibilités d'exportation, et pour élever à tout prix son taux de productivité.

En effet, l'autoroute apporte une solution au problème de la « délocalisation » industrielle : plus encore que les autres modes de transport, elle transforme l'espace économique et assure une souplesse incomparable de la circulation et de la distribution des produits.

La construction d'un réseau d'autoroutes aura également une influence considérable sur notre balance des paiements. En effet, il est connu que nombre de touristes évitent de traverser la France en raison du manque d'autoroutes, et nombreux sont ceux de l'Europe du Nord et de Grande-Bretagne qui, se rendant en Italie ou en Espagne, traversent la France par d'autres modes de transport que l'automobile.

Si l'on estime à cinq milliards de francs la recette annuelle à provenir du tourisme, il est raisonnable d'attendre de la construction d'un réseau d'autoroutes du nord au sud de la France une amélioration de un milliard de francs par an de notre balance des paiements.

Enfin, la construction des autoroutes aura une influence très importante sur la transformation de nos structures sociales.

L'économie industrielle de la France trouve actuellement ses racines dans une immense classe moyenne. Or, dans le sens de la promotion sociale, l'accession à cette classe moyenne se marque très justement par la propriété de l'automobile. Mais on n'achète une automobile que si l'on peut circuler.

Ainsi, en contribuant au développement du rythme d'expansion de l'économie nationale, à l'amélioration de la productivité et de la balance des paiements, à la transformation des structures sociales françaises, les autoroutes ne sont pas seulement des travaux publics, elles constituent un véritable service public, d'intérêt général, un instrument incomparable de progrès économique.

Or ce service public est actuellement dramatiquement insuffisant. A cet égard, je ne reprendrai pas les arguments avancés par l'orateur précédent.

Pour remédier à cette situation, vous envisagez, monsieur le ministre, de donner à des groupes privés la concession de la construction et de l'exploitation des autoroutes. En cela, vous

êtes le continuateur d'une longue tradition française qui commence sous l'ancien régime et qui a continué sous la III^e République, puisqu'on a largement utilisé la concession pour la construction des chemins de fer, pour la distribution de l'eau et du gaz et pour l'équipement électrique et hydro-électrique de la France.

Vous voulez donc utiliser ce système très souple de la concession, contrat de droit public, par lequel une autorité concédante confie à une personne physique ou morale, le concessionnaire, le soin de gérer un service public, sous son contrôle, et moyennant une rémunération perçue sur les usagers. Il s'agit donc d'un contrat administratif qui soulève cette question si importante de service public et c'est en m'attachant à cette notion que je vous demanderai les résultats que vous attendez de ce mode de financement.

Dans cette perspective, j'examinerai les problèmes qui se posent sous deux aspects : d'une part, à l'égard des parties prenantes au contrat de concession, c'est-à-dire le concédant et le concessionnaire ; d'autre part, à l'égard de toutes les parties intéressées par la construction des autoroutes et par ces contrats de concession, c'est-à-dire les usagers et les riverains.

Comment se pose le problème à l'égard des parties contractantes ? Il s'agit essentiellement pour l'Etat de faire prévaloir la notion de service public en ayant pour objectif la construction la plus rapide et au moindre coût d'un réseau d'autoroutes de bonne qualité.

Dans ce domaine, quels sont les intérêts de l'Etat ? Sur le plan des principes, convient-il de confier l'exploitation de la route, domaine de l'Etat, à des personnes privées ? Car le système des concessions peut parfaitement être conçu à l'égard d'autres personnes publiques. C'est ce qui se passe actuellement avec les sociétés d'économie mixte, sur les tronçons d'autoroutes Paris—Lyon, Paris—Normandie ou Esterel—Côte d'Azur. Ces sociétés d'économie mixte, nous le savons tous, coûtent cher. Elles sont financées à 60 p. 100 par des emprunts auprès de la caisse nationale des autoroutes, gagés seulement en partie sur les péages, et à 40 p. 100 par des avances budgétaires.

Si l'on concède les autoroutes à des entreprises privées, l'intérêt de l'Etat devrait donc être la suppression des avances budgétaires. Cette suppression est-elle possible ? Sur le plan des réalisations, les intérêts de l'Etat sont différents selon qu'il s'agit d'autoroutes de liaison ou d'autoroutes de dégagement.

Est-ce que, d'abord, ces deux catégories seront concédées aux entreprises privées ? Il apparaît, d'après vos déclarations, que ce seront particulièrement les autoroutes de liaison. Mais vous risquez alors qu'il n'y ait contradiction entre les nécessités de l'aménagement du territoire et la rentabilité du réseau d'autoroutes. Il est bien évident que certaines régions seront privilégiées par les entreprises privées — la région du Nord, la région méditerranéenne, la région du Rhône, la région parisienne — et que, au contraire, seront défavorisées les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, qui présentent extrêmement peu d'intérêt pour l'exploitation des autoroutes.

On irait exactement à l'encontre des exigences de l'aménagement du territoire, qui voudrait au contraire que les autoroutes concourent au développement de ces zones. L'Etat doit donc faire prévaloir la notion de service public et donner aux différentes régions des chances égales devant le progrès économique.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Charles Magaud. En matière de technique de construction des autoroutes, deux types d'ouvrages sont possibles, ceux qui nécessitent une infrastructure lourde et ceux qui ne demandent qu'une infrastructure légère, selon le type de transport qu'on veut réaliser. Il ne faudrait pas que, dans vingt ou trente ans, l'Etat hérite d'un réseau d'autoroutes qui serait entièrement à reconstituer, avec des ouvrages d'art au rabais. Il faut donc veiller à ce que les cahiers des charges ne sacrifient pas le présent à l'avenir. C'est là un grave problème qui doit retenir l'attention des services techniques.

Enfin, du point de vue social, il faut noter que des ingénieurs ont été formés par l'Etat pour construire les autoroutes. Si cette construction est confiée à des entreprises privées, ces ingénieurs ne doivent pas en souffrir dans leur situation ni dans leur carrière : il faut prévoir des processus de reconversion et de reclassement.

Face aux intérêts de l'Etat, examinons maintenant la situation du concessionnaire.

Le concessionnaire va, bien entendu, chercher à réaliser un profit en contrepartie de ses engagements. L'Etat se trouvera alors devant un double risque : soit édicter une réglementation

beaucoup trop tatillonne qui entraînera le désintérêt des groupes privés ; soit — et c'est le risque le plus grave — établir des contrats de concession insuffisamment précis, ce qui aboutirait à l'apparition de rentes de situation si l'on assistait dans les deux années à venir à une importante croissance du trafic, alors que les ouvrages seraient financièrement amortis.

La prévision dans ces contrats publics doit s'étendre aussi à l'environnement des autoroutes. En effet, celles-ci doivent être à l'origine de la construction de très grands ensembles immobiliers, de parcs d'attraction, de stations-service, de motels, de « restauroutes », de zones industrielles, car l'effort économique ne pourra que se développer autour de ces axes de circulation. Pour diminuer l'incidence des péages sur les usagers, les cahiers des charges devront donc prévoir que l'environnement devra concourir au financement de la construction des autoroutes elles-mêmes. Autrement dit, la notion de service public en matière de financement des autoroutes doit être comprise dans le sens le plus large et tenir compte de tous les profits à provenir de l'environnement.

Mais l'Etat et les concessionnaires ne sont pas les seuls en cause : il ne faut pas oublier les intérêts des autres parties prenantes, les usagers et les riverains.

Les usagers supportent déjà une charge très lourde puisque l'Etat prend à la route cinq fois plus qu'il ne lui rend. Encore faut-il distinguer entre les transports routiers et les voitures de tourisme.

En plus des charges fiscales ordinaires, les transports routiers supportent une lourde taxe à l'essieu, à laquelle va s'ajouter le péage, ce qui accroîtra le coût du transport. Deux considérations devraient donc guider en ce domaine le financement privé : d'une part assurer la coordination des transports routiers avec les autres modes de transports ; d'autre part, abaisser les prix de transport dans toute la mesure du possible, dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Quant aux automobiles de tourisme, il faudra chercher non pas le tarif maximum par automobile, mais le tarif qui favorise le maximum la circulation.

L'objectif, en un mot, est d'éviter le malthusianisme économique, et de prévenir toutes les dégradations qu'une exploitation commerciale abusive pourrait provoquer et en particulier les abus de la publicité. Les paysages, monsieur le ministre, font partie également de notre patrimoine.

Du point de vue général, il faut éviter, en raison de la notion de service public, de faire supporter toute la charge par les seuls usagers de la route, faire en sorte que tous les clients de la route, et notamment ceux qui profitent de l'environnement, participent également au financement.

Pour ce qui est des intérêts des riverains — au sens large du terme — voici quelques questions qui se posent à leur sujet.

D'abord l'importance des accès à l'autoroute. C'est la puissance concédante et non le concessionnaire qui doit les choisir. Il ne faut pas que certaines régions, certains secteurs, certaines villes, soient favorisés aux dépens d'autres, ne serait-ce que pour d'inavouables raisons financières ou politiques.

Ensuite, en ce qui concerne les autoroutes de dégagement, qui assumeront la charge de reloger les personnes expropriées ? Et pour les autoroutes de liaison, comment se feront les expropriations d'agriculteurs ?

A vrai dire, les autoroutes vont apporter, à leur façon, un début de solution élégante au rapport Vedel en supprimant un grand nombre de surfaces cultivées. Encore ne faudrait-il pas mutiler les exploitations et s'assurer que les règles publiques de l'expropriation seront applicables aux agriculteurs.

Voilà donc un ensemble de problèmes auxquels le financement privé ne peut apporter à lui seul de solution satisfaisante et où il faudra faire prévaloir encore la notion de service public.

Il me reste à vous demander maintenant, monsieur le ministre, comment ces mesures s'intégreront dans la politique générale du Gouvernement. Le contrat de concession peut-il s'appliquer à une politique de développement industriel ? Il ne semble pas a priori qu'il y ait incompatibilité, si l'Etat arrive à distinguer la gestion et le contrôle.

Il devrait être possible de concilier, d'une part, les avantages de la gestion privée, c'est-à-dire l'abaissement des coûts, l'accroissement de la productivité, la rapidité d'exécution, avec la nécessité du contrôle de l'Etat, en faisant prévaloir cette notion de service public indispensable au progrès économique et au progrès social.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que j'ai l'honneur de vous poser à propos du financement des autoroutes. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement. (Applaudissements.)

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Mesdames, messieurs, je me félicite d'abord des initiatives prises par MM. Gaudin, Brugnon et Magaud pour provoquer ce débat.

Malgré les nombreuses occasions qu'a le ministre de l'équipement de s'exprimer, il doit constater qu'il a bien souvent du mal à faire connaître sa pensée et sa politique. Ses paroles sont souvent soit ignorées, soit déformées. Dans ces conditions, il ne peut que se réjouir chaque fois qu'il a l'occasion de s'exprimer à la seule tribune politique valable, celle du Parlement. C'est l'occasion pour lui, d'abord, de connaître vos réactions et ensuite de faire connaître sa propre politique et de l'expliquer clairement. C'est pourquoi je formule l'espoir que j'aurai d'autres occasions de venir m'expliquer devant vous sur les divers secteurs de mon département ministériel. (Applaudissements.)

Lorsque je suis arrivé au ministère de l'équipement, il y a maintenant plus de quinze mois, l'insuffisance de nos moyens routiers m'est apparue indiscutablement comme le problème dominant, beaucoup plus grave, par exemple, que celui du logement, dont j'ai également la responsabilité.

Nous n'avons entrepris que tardivement la construction d'autoroutes ; d'abord parce que nous n'avons pas cru à leur nécessité ; et aussi parce que nous avions le plus beau réseau routier du monde, et que nous en étions fiers. Nous nous sommes, en quelque sorte, endormis à l'ombre de cette fierté. Comme nous n'avons pas non plus adapté nos routes aux besoins croissants du trafic, nous ne possédons, aujourd'hui, ni les routes qui conviennent sur les grands axes, ni les autoroutes nécessaires.

Rappellerai-je que, sur 77.000 kilomètres de routes nationales de rase campagne, 3.000 kilomètres seulement ont plus de sept mètres de large ? Nous ne possédons qu'environ 1.200 kilomètres d'autoroutes et les efforts entrepris en ce domaine depuis 1962-1963 sont tout à fait insuffisants eu égard à la croissance du trafic, un trafic qui a doublé depuis 1960 et qui doublera encore d'ici à 1985.

Il est donc indispensable de construire des autoroutes.

Dans un premier temps, cédant à certaines suggestions, j'avais pensé que, dans la pénurie budgétaire qui était et qui est encore la nôtre, il convenait de réaliser des routes à quatre voies faute de pouvoir construire des autoroutes. En fait, cette idée n'était pas réaliste, d'abord, parce qu'une route à quatre voies est rapidement saturée, ensuite parce que dans la situation budgétaire où je me trouvais, je n'avais pas les moyens d'améliorer notablement les routes traditionnelles.

En effet, les moyens nouveaux de financement que je pouvais trouver pour les autoroutes ne pouvaient contribuer à l'aménagement des routes traditionnelles sans péage.

Autant dire, par conséquent, que je n'avais pas le choix : il fallait construire des autoroutes puisque la route à quatre voies n'est pas capable d'absorber un trafic de plus de 15.000 véhicules/jour, et que, au surplus, je n'avais pas les moyens budgétaires de construire de telles routes.

Techniquement nécessaire, l'autoroute apparaît économiquement indispensable. Je n'insisterai jamais assez sur ce point : plus qu'un moyen d'assurer le confort des automobilistes, c'est avant tout un instrument de développement économique.

Qu'il s'agisse d'assurer la liaison avec les autres pays, entre les régions ou entre les métropoles, l'autoroute, si elle joue un rôle d'accompagnement dans les régions puissantes, joue aussi un rôle d'entraînement économique des régions qui stagnent et d'urbanisation. C'est donc un instrument absolument nécessaire au développement industriel d'une société moderne.

Les résultats du V^e Plan se sont avérés tout à fait insuffisants par rapport aux besoins actuels. Le programme prévoyait la construction d'environ 150 kilomètres d'autoroutes par an. Or, en 1969, compte tenu des blocages budgétaires, nous construirons seulement 100 kilomètres d'autoroutes, et avec le budget de 1970, en raison de réévaluations très importantes dont j'aurai l'occasion de reparler, nous ne pourrions, si nous ne changeons pas de système, en construire que 50 kilomètres ! C'est dire que nous sommes en présence d'un système tout à fait insuffisant.

Ce système repose sur une loi de 1955, qui a prévu l'application du péage. Puisqu'on me reproche parfois d'avoir préconisé le péage en même temps que le financement privé des autoroutes, je crois opportun de souligner que l'idée d'introduire le péage sur les autoroutes françaises remonte à 1955. Je n'ai pas d'attachement fanatique, ni même simplement religieux pour l'initiative privée ou pour le financement privé. Je suis simplement réaliste. J'aimerais beaucoup mieux réaliser des autoroutes sans péage, comme en Allemagne. Mais là n'est pas la question.

J'ai reçu un héritage qui date de quinze ans. C'est, en effet, peu après 1955 que la première autoroute française à péage a été construite et la majeure partie de ce qui a été entrepris depuis lors en matière d'autoroute l'a été de cette façon.

C'est dans le cadre de sociétés d'économie mixte que ces autoroutes sont construites et exploitées. Derrière le monopole apparent de ces sociétés se cache un monopole de fait, qui est celui de l'Etat. Ces sociétés sont des trompe-l'œil, des faux nez de l'Etat.

En effet, s'exerce d'abord le monopole technique de mes propres services qui gèrent ces sociétés de A jusqu'à Z sur le plan technique : ce sont eux qui établissent les avant-projets sommaires, les avant-projets détaillés et tous les plans d'exécution.

Parallèlement, s'exerce le monopole du ministère de l'économie et des finances puisque le financement de ces sociétés, qui n'ont pratiquement pas de capital, dépend entièrement du budget de l'Etat et du Trésor et que leurs possibilités sont strictement déterminées dans le cadre d'autorisations de programme. En conséquence, sur le plan de la gestion, ces sociétés ne disposent d'aucune autonomie, d'aucune liberté d'action et d'aucune souplesse dans leurs méthodes. Les règles de la comptabilité publique s'appliquent à elles et leurs marchés doivent être passés comme ceux de mes propres services.

Nous sommes donc en présence d'un système soumis à un double blocage : celui du montant des emprunts, fixé par les finances, pour les tronçons qui peuvent être construits sans aide du budget ; celui des crédits budgétaires pour les autres tronçons.

De surcroît, ce système est coûteux car la pénurie budgétaire conduit à passer des marchés fragmentaires, à réaliser un volume de travaux insuffisant, à ne pas reconduire des opérations, si bien que l'on travaille dans des conditions économiques mauvaises. Il est évident qu'un marché concernant 5 ou 10 km ne permet pas l'utilisation optimale du potentiel des entreprises de travaux publics.

Enfin, l'étroite tutelle technique dont j'ai parlé entraîne un certain perfectionnisme et l'absence de concurrence véritable provoque, sinon un laisser-aller, du moins un laisser-faire qui se traduit notamment par des dépassements de prix considérables. Ainsi, les budgets futurs sont obérés par l'exécution des travaux passés.

Ce système n'est pas efficace. J'ai donc décidé de lui en substituer un autre dont je veux vous expliquer à la fois la motivation et les mécanismes.

Les orateurs qui m'ont précédé ont souvent évoqué la nécessité de défendre l'intérêt général. J'essaierai de montrer que le système que j'ai institué s'inspire du souci constant de respecter les impératifs du service public.

Le principe de base, c'est la création d'une entreprise privée à laquelle serait imposée la contrainte de la rentabilité dans la conception et dans la gestion. L'apport en capital privé permettrait ainsi de soulager l'effort des finances publiques.

Ce principe étant posé, deux solutions étaient possibles.

La première consistait à déterminer tous les tronçons rentables, à les concéder à des groupes privés et, par suite, à ne faire appel à aucune aide de l'Etat. C'était la solution facile. En quelque sorte, on écrémait. D'un côté, on remettait au secteur privé ce qui était rentable ; de l'autre, on abandonnait au secteur public ce qui ne l'était pas.

J'ai refusé cette solution. J'en ai choisi une autre fondée sur la coopération entre le secteur public — l'Etat en l'occurrence — et le secteur privé.

Cela consiste d'abord à mélanger le bon et le mauvais, à ne concéder qu'un ensemble de sections dont certaines sont rentables et d'autres non.

Cela consiste ensuite à rechercher l'optimum économique du point de vue de la réalisation grâce à une ampleur suffisante des travaux. Il va de soi, en effet, qu'à partir du moment où un groupe se voit confier la construction de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroute, le prix de revient du kilomètre n'a plus rien à voir avec celui qu'il pratique lorsqu'il reçoit une commande portant sur cinq, dix ou vingt kilomètres.

Cela consiste enfin — et c'est, là encore, une préoccupation qui répond aux vôtres — à créer un vaste réseau continu qui couvre l'ensemble d'une région et à ajuster les divers réseaux entre eux de façon que l'ensemble du territoire français soit couvert et qu'il n'y ait pas de région déshéritée.

Les avantages de cette solution, mesdames, messieurs, sont évidents.

Du point de vue des coûts d'abord, la libération technique qu'impliquent ces mécanismes se traduit par la possibilité pour les entreprises d'apporter des innovations, d'échapper

aux délais des procédures très lourdes du système public et, sur le plan purement économique, de recourir à l'industrialisation, à la grande série.

Cette libération technique, cette grande série, cette procédure beaucoup plus expéditive peuvent entraîner une diminution du prix de revient de 20 à 25 p. 100. (*Applaudissement sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Du point de vue des finances publiques, ensuite, on fait plus avec le même argent et c'est déjà servir l'intérêt général.

Ce système présente donc des avantages énormes par rapport au régime actuel. En effet, du point de vue de l'intérêt général et des finances publiques, quel est le meilleur critère sinon, avec une certaine masse de crédits, de pouvoir faire le plus possible ?

C'est bien ce qui se produit : le coefficient multiplicateur donné à l'argent public avec ce système est beaucoup plus fort.

Il est au minimum de deux puisque la moyenne actuelle des aides budgétaires aux autoroutes, telles qu'elles sont construites, est de 42 p. 100. Dans le système que j'institue, elle est au maximum de 25 p. 100 et, comme il y a concurrence entre les groupes et que cette concurrence jouera essentiellement sur les aides budgétaires, c'est un pourcentage très inférieur qui, en fait, sera demandé à l'Etat.

Et il n'est pas exagéré de dire que ce coefficient multiplicateur peut aller de deux à l'infini car, lorsqu'un groupe ne sollicite rien de l'Etat, ce coefficient est bien l'infini. Je suis d'autant plus à l'aise pour en parler aujourd'hui que certaines des propositions déjà en notre possession ne prévoient pratiquement aucune aide de l'Etat.

Les dépassements de crédits que j'ai signalés et que l'on peut considérer comme une véritable plaie m'auraient conduits, selon mon analyse précédente, à ne pouvoir entreprendre que la construction de cinquante kilomètres d'autoroutes en 1970, si je n'avais pas changé le système. Or, ces dépassements de crédits tendent à augmenter et traduisent un certain laxisme de la gestion imputable à ce monopole que nous connaissons et auquel il y a tout intérêt à mettre fin.

Dans le système que j'institue, ce seront dorénavant les concessionnaires — cela va de soi — et non plus l'Etat, ni son budget, qui supporteront les dépassements de crédits. Là encore, l'intérêt général y gagne. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Parlons maintenant de la règle du jeu.

Le concours que nous avons ouvert est tout à fait original. Il ne prévoit aucune clause particulière quant à la fiscalité, quant à des garanties éventuelles pour le capital investi, contrairement à ce qu'on constate dans d'autres pays. En revanche, il pose des exigences fondamentales qui visent au respect des impératifs du service public.

C'est d'abord, je l'ai dit, l'ampleur du réseau. C'est ensuite un investissement en capital suffisamment important puisque, au minimum, il faut 25 p. 100 de fonds propres provenant soit du capital proprement dit, soit de comptes bloqués d'actionnaires et de tiers ou d'obligations de caractère particulier, participantes ou convertibles, qui, d'une façon ou d'une autre, n'engagent pas l'Etat. Quant aux aides de l'Etat, elles sont plafonnées à 25 p. 100.

Il va de soi que, pour tout ce qui concerne la technique — le tracé, la sécurité, les accès auxquels a fait allusion M. Magaud — le ministère de l'équipement est maître du jeu et prend les décisions.

La contrepartie de ces exigences, c'est naturellement une certaine liberté et c'est aussi certains avantages. Il me faut répondre aux critiques parfois formulées au sujet de ces avantages.

D'abord, en ce qui concerne la durée de la concession, il est normal que, dans un domaine où la rentabilité est lointaine, la concession soit longue et permette ce qu'on appelle le retour du capital. C'est pourquoi nous avons fixé la durée de la concession à trente-cinq ans.

Par ailleurs, comment peut-on justifier l'octroi d'avances sans intérêt ? Je réponds que nous n'avons fait que continuer certaines pratiques. Les sociétés d'économie mixte recevaient et reçoivent des avances sans intérêt ; nous allons donc en consentir aux sociétés privées. On peut considérer, d'ailleurs, qu'il est normal d'accorder certaines aides ou certaines subventions à la constitution de telles infrastructures qui sont des éléments essentiels du développement économique des régions et du pays.

Quant aux garanties en matière d'emprunt, elles sont nécessaires car elles constituent un moyen d'abaisser très sensiblement le coût d'emprunts dont tout le monde profite, l'utilisateur

comme l'Etat. De plus, cette mesure ne fait, en réalité, courir aucun risque à l'Etat puisque, au cas où les sociétés concessionnaires ne feraient pas face à leurs engagements, il y aurait déchéance de la concession, et tous les actifs créés par la société concessionnaire reviendraient à l'Etat.

S'agissant du péage, fallait-il que ce péage fût libre ou qu'il ne le fût pas ? J'ai pensé que la meilleure sanction dans ce domaine était la loi du marché. Le péage implique une évasion de trafic. L'intérêt du concessionnaire — qui exploite à des fins de profits — est de calculer ce péage de telle façon que l'évasion de trafic soit la moindre possible.

Nous avons simplement établi deux verrous. Le premier concerne le rapport du montant des péages acquittés par les poids lourds et les voitures légères : il faut éviter que les concessionnaires pratiquent une politique de dissuasion à l'égard des poids lourds.

Le second consiste en la possibilité de plafonner les péages au bout de dix ans car le trafic augmente rapidement et il se peut que, dans un délai qui peut être au minimum de dix ans, il y ait une saturation sur la route nationale concurrente. D'après nos prévisions, il ne peut pas y avoir, en fait, un risque de cette nature dans la prochaine décennie.

L'ensemble de ces dispositions écartent pratiquement tout risque majeur de voir s'instaurer une situation de monopole qui mette en cause la notion même de service public que doit rester une autoroute.

On a évoqué tout à l'heure le problème foncier, c'est-à-dire l'utilisation des terrains au voisinage des autoroutes et particulièrement des échangeurs.

L'autoroute est un instrument considérable d'urbanisation et l'urbanisation, dans une politique d'urbanisme bien conçue, doit se faire en fonction des infrastructures et autour d'elles. C'est dire que les terrains qui se trouveront dans le voisinage des autoroutes auront, pour nombre d'entre-eux, une vocation à être construits.

Il se pose pas conséquent un problème foncier, un problème notamment de spéculation foncière. Pour y faire face, j'ai pris deux mesures. La première consiste à « prézaguer » tous les terrains situés au voisinage des échangeurs futurs et la deuxième à n'utiliser ces terrains pour la construction que dans le cadre de zones d'aménagement concerté pour lesquelles j'imposerai un contrat de programme aux constructeurs qui les obligera, en fait, à abandonner la plus-value foncière — si elle existe — au profit de l'utilisateur.

Cette analyse, mesdames, messieurs, vous montre que sont vaines les préoccupations que l'on peut avoir dans ce domaine quant au respect des prérogatives de la puissance publique, quant au maintien et à la sauvegarde des impératifs du service public.

Il me reste à préciser quelles réalisations nous pouvons escompter.

Le dynamisme du système, tel que je peux le mesurer à travers l'ouverture des plis reçus pour le premier concours qui vient d'avoir lieu, est plus grand que ce que je pouvais espérer. Je le dis très solennellement, parce que je lis souvent le contraire dans la presse.

En réalité, la concurrence a été vive et tous les participants ont rivalisé d'efforts pour aboutir à des solutions qui fassent le moins possible appel à l'Etat. Je l'espérais en secret et, je puis le dire aujourd'hui, j'en avais besoin, car si les concurrents avaient demandé une aide budgétaire relativement forte, comme ils pouvaient le faire puisque la limite était 25 p. 100, je n'aurais rien pu entreprendre en 1970 à ce titre, mes crédits pour les autoroutes de liaison étant déjà en grande partie absorbés par la continuation des travaux anciens, principalement en raison des dépassements dont j'ai parlé.

Le premier effet de la mise en place de ce système a été la rénovation, on peut dire spontanée, des sociétés d'économie mixte. Car dès que j'ai parlé du financement privé des autoroutes, ces sociétés d'économie mixte se sont senties atteintes et sont venues me faire des propositions tendant à construire 500 kilomètres d'autoroute, sans aide aucune de l'Etat, pour continuer les réseaux qu'elles ont entrepris et dont elles ont la charge.

Je souhaite leur donner satisfaction mais en leur imposant un mode de gestion différent. Autrement dit, je vais m'efforcer de transformer les conditions de leur fonctionnement pour qu'elles puissent se comporter comme des sociétés privées. Cela va se traduire par la libération technique que j'ai permise pour les autoroutes purement privées. Cela va se traduire par un affranchissement financier, du fait notamment qu'elles n'auront

plus à recourir à des avances budgétaires mais à des prêts bancaires, et surtout à l'incorporation éventuelle du capital privé dans leur sein.

Quant aux groupes privés, nous connaissons aujourd'hui les offres remises pour le premier concours : Paris-Poitiers, Paris-Le Mans. Nous connaissons sans doute le lauréat dans une semaine ou deux. Le deuxième concours de la région Rhône-Alpes, c'est-à-dire Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble, Genève-Chambéry-Grenoble est lancé. Une proposition complémentaire optionnelle sera demandée pour Grenoble-Valence. Vers la fin de l'année, nous connaissons les propositions et nous pourrions également désigner un lauréat.

Je souhaite lancer vers cette époque le concours Paris-Strasbourg. Il restera alors à couvrir la région Sud-Ouest, c'est-à-dire l'axe Narbonne-Toulouse-Bordeaux, avec un prolongement sur Pau et Tarbes. Je ne sais pas encore si je ferai un ou deux concours. En tout cas, je maintiendrai de petits réseaux. Je pense particulièrement à la côte basque que je souhaite lancer prochainement, peut-être à Aubagne-Toulon, afin de pouvoir offrir des opérations de moindre envergure à des entreprises de moindre importance.

En tout état de cause, vous pouvez remarquer que c'est bien l'ensemble du territoire français qui se trouve couvert par les réseaux que je viens de dessiner très rapidement.

Quant aux objections que l'on pourrait rencontrer de la part de la profession, je ferai en sorte que les entreprises moyennes, voire petites, puissent être associées de façon normale à ces travaux par un statut de la sous-traitance qui assure un équilibre des chances entre les grands et les petits. De cette façon, c'est environ 2.000 kilomètres, dont les deux tiers par le financement privé et un tiers par des sociétés d'économie mixte renouvelées, qui doivent pouvoir être entrepris à un rythme de production d'environ quatre cents kilomètres par an. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Le Premier ministre a annoncé l'autre jour que l'on entreprendrait en 1970 la construction d'au moins trois cents kilomètres d'autoroutes contre cent cinquante cette année.

En réalité, on n'en fera que cent cette année à cause des blocages de crédits, mais j'ai l'espoir qu'on en fera plus de trois cents en 1970.

On a parlé très brièvement, et je m'en réjouis car c'est peut-être prématuré de le faire, de la nécessité de prolonger les autoroutes de liaison sur le plan urbain. Il est effectivement logique, lorsque l'on crée une autoroute de liaison partant de Paris, par exemple, qu'elle en parte véritablement et qu'elle soit concomitante de l'autoroute de dégagement urbain.

Pourquoi ? Parce que l'autoroute constitue un instrument d'urbanisation tout à fait privilégié et que, vu la pénurie des moyens de transport dans nos grandes villes, elle devrait les pénétrer, ce qui pose la question de l'extension au milieu urbain du péage applicable maintenant en rase campagne. Je n'ai pas aujourd'hui une réponse définitive à apporter à cette question qui m'a été posée.

Tout ce que je puis dire, c'est qu'il me paraît logique de recourir à ce péage pour prolonger les autoroutes de liaison engagées, mais naturellement de ne pas le généraliser.

Enfin, on a posé la question de savoir si le personnel travaillant directement dans mon ministère en tant qu'agent d'exécution ne risque pas d'être menacé par la création d'autoroutes privées ?

Evidemment non, car ce personnel ne participe pas directement actuellement à la construction des autoroutes. Il assure des tâches de surveillance et de contrôle avec quelques excès parfois, semble-t-il. D'autre part, le budget restant le même et le volume des travaux réalisés par l'Etat ne diminuant pas sensiblement, il n'y a nullement à redouter que le personnel d'exécution du ministère de l'équipement soit d'une façon ou d'une autre menacé.

Mesdames, messieurs, cette politique concernant les autoroutes est, à sa façon, une politique d'ouverture : ouverture sur de nouvelles méthodes et de nouvelles conceptions. C'est la seule façon aujourd'hui, si l'on accepte de voir les choses d'une façon réaliste, de faire face aux besoins, mais je pense qu'elle constitue aussi un exemple pour d'autres secteurs.

Pour conclure, je voudrais dégager trois principes qui me paraissent essentiels et qui — j'y insiste — peuvent avoir valeur d'exemple.

Le premier principe, c'est que l'infrastructure est la condition la plus nécessaire, sinon la plus suffisante, du développement industriel. On parle aujourd'hui, grâce à Dieu ! de la priorité donnée au développement industriel dans notre pays. Nous avons compris que nos maux provenaient essentiellement d'une insuffisante industrialisation.

Pour assurer normalement notre développement industriel dans le cadre d'une économie de compétition, il nous faut à l'évidence disposer d'infrastructures de transport et de communication telles que nos industriels travaillent dans des conditions identiques à celles de leurs concurrents étrangers et, particulièrement, de leurs voisins.

De nos jours, un investissement se détermine sur des ordinaux ; les facteurs de production tendent à devenir plus homogènes et atteignent un même coût dans les différents pays. Par conséquent, ce qui distingue aujourd'hui les pays les uns des autres dans ce domaine de la production, ce sont les coûts de transport lesquels sont déterminés par la qualité des infrastructures existantes.

Si nous voulons que notre pays se développe, il faut donc très rapidement le doter de toutes les infrastructures routières et autoroutières, mais aussi de ports et de voies navigables modernes.

Le deuxième principe, c'est une ouverture sur le financement. En quelque sorte, la « privatisation » et l'individualisation des opérations d'équipement que traduit le financement privé des autoroutes sont une façon de mobiliser l'épargne d'une façon plus dynamique.

C'est d'abord l'appel à ceux qui acceptent de risquer, sous la forme du capital investi, et à ceux qui sont directement intéressés par les infrastructures ainsi réalisées, je pense notamment à l'épargne locale, à l'épargne régionale.

La réalisation des autoroutes privées telle qu'elle a été conçue permet, pour la première fois, de sortir de la conception centralisée et statique de l'épargne considérée comme un gâteau que l'on découpe en tranches plus ou moins grosses, mais qui, lui, reste toujours le même. On accepte de considérer désormais l'épargne, non plus comme ce gâteau, mais comme un soufflé qui, lui, peut se gonfler ou, au contraire, retomber, selon l'emploi que l'on en fait.

Enfin, le troisième principe c'est une ouverture, peut-être plus large celle-là, vers une conception différente des rapports entre l'Etat et le secteur privé d'une façon générale, bien entendu, et plus particulièrement dans les services publics.

Il faut que l'Etat s'efforce de gérer le moins possible parce qu'il ne gère pas le mieux possible.

Il doit donc fixer les objectifs généraux, les orientations, susciter l'initiative des hommes, du capital mais il doit en même temps savoir libérer techniquement et financièrement. Cette conception peut être contagieuse, sinon exemplaire, car si la « privatisation » des autoroutes réussit, beaucoup d'autres investissements pourraient se faire dans le secteur public dans des conditions autrement faciles car il faut savoir que l'autoroute constitue le cas limite : on approche du seuil en deçà duquel il n'y a plus rentabilité. Si donc cette opération réussit pour les autoroutes, elle peut réussir pour d'autres investissements publics qui sont plus facilement rentables que les autoroutes elles-mêmes.

Cette libération dans laquelle l'Etat n'abandonne rien de ses prérogatives essentielles doit stimuler le dynamisme à la fois du secteur privé et de la politique d'équipement que je m'efforce de mener et par conséquent de l'économie tout entière.

C'est dire que la contribution à la construction de la « nouvelle société » à laquelle nous a conviés l'autre jour le Premier ministre est importante. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. J'informe l'Assemblée nationale que deux orateurs se sont fait inscrire dans le débat.

La parole est à M. Griotteray, premier orateur inscrit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Alain Griotteray. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, jadis l'intervention de l'Etat dans un certain type d'équipements publics se justifiait par le souci de faire disparaître dans tous les travaux faits pour la collectivité la notion de profit. L'action de l'Etat n'étant pas alourdie par le profit, il apparaissait évident que la réalisation d'un équipement collectif par ses soins serait, — elle le fut peut-être — moins onéreuse.

Du point de vue de l'histoire, il serait intéressant de savoir si cela a été vrai à un moment donné et dans quelle mesure et sur quelle durée cette situation s'est dégradée puisque aujourd'hui tout le monde, même ceux qui se montrent les plus favorables au système dirigiste, est arrivé peu à peu à la conclusion que les méthodes du secteur public ne sont pas du tout concurrentielles avec celles du secteur privé, d'où la naissance de toutes ces sociétés d'économie mixte, de ces sociétés à faux nez

— comme vous les appeliez tout à l'heure, monsieur le ministre — et l'utilisation par l'Etat des méthodes du secteur privé, si critiquées par ailleurs.

En ce qui concerne les autoroutes, il y eut dans le passé une erreur collective de l'administration et des politiques qui n'ont ni l'une ni les autres compris que l'aménagement du territoire passait par la construction d'autoroutes.

Sous la pression de la nécessité et au moment où le manque d'autoroutes se faisait sentir de plus en plus cruellement, vos prédécesseurs ont imaginé des moyens de rattraper le temps perdu, d'où l'adoption du principe du péage qui est alors apparu pour nous comme une découverte et qui a entraîné des discussions de principe extraordinaires alors que dans de nombreux pays l'autoroute justement était financée par lui.

Nous avons remis en cause la « notion morale » du péage alors qu'en la matière il ne devait y avoir pour les Français qu'une seule notion : l'efficacité.

Le principe du péage admis en 1955, on ne l'a utilisé qu'au service de sociétés entièrement contrôlées par l'Etat, bénéficiant de ressources privilégiées et d'une subvention budgétaire de l'ordre de 50 p. 100 du prix de l'autoroute, subvention, c'est-à-dire fonds perdus. Néanmoins cela a permis de construire mille kilomètres d'autoroutes qui n'auraient pas été réalisés sans le péage.

En 1963, vous me permettez de le rappeler, la ville de Paris, poussant plus avant l'application de cette notion de péage, a fait revivre — je dis bien revivre, car dans tous ces domaines l'imagination est bien souvent le simple recours à des méthodes tombées en désuétude au cours du demi-siècle d'influence socialiste que nous venons de vivre — la ville a fait revivre le système de concession totale : les sociétés privées qui reçoivent les concessions pour les parcs de stationnement ne bénéficient d'aucun secours privilégié pour leur financement, ni d'aucune subvention.

Dans ce domaine aussi, l'efficacité a été démontrée, puisqu'en cinq ans, sans aucun recours au budget, sans la garantie de la ville, a été réalisé un investissement de l'ordre de 400 millions de francs.

Mais, même si nous déplorons que le recours à la concession ne soit pas entré en application plus rapidement pour la construction de ces autoroutes si attendues, nous ne pouvons que vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir changé le système et mis au point une formule qui permette d'appliquer la notion de péage, c'est-à-dire la rentabilité des investissements, et la notion de concession appliquées à la réalité des faits.

C'est de cette réalité que je voudrais parler un instant.

Les entreprises privées pourront donc dans l'avenir se voir concéder la réalisation et la gestion d'autoroutes à des conditions plus heureuses pour le budget de l'Etat et pour l'économie de la nation que ne le permettent les méthodes actuelles. Vous venez d'ailleurs de dire qu'un premier concours portant sur 450 kilomètres a donné lieu le 15 septembre aux réponses de plusieurs groupes et vous avez laissé entendre que certaines d'entre elles répondent à votre attente.

Certes, l'idéal eût été, comme pour les parcs de stationnement de la ville de Paris, que l'on aboutisse à la concession totale, sans intervention publique, le concessionnaire devant atteindre seul la rentabilité de son investissement. Or, l'existence de mauvais tronçons dans la construction d'autoroutes empêche les entreprises privées d'assumer l'entière responsabilité de ces investissements. D'ailleurs, pour les parcs de stationnement que j'ai évoqués, les groupes privés ont obtenu et obtiennent certaines aides indirectes, notamment l'autorisation de concéder à leur tour une partie des places construites et les stations-service.

De la même façon, je crois comprendre que dans votre cahier des charges vous donnez aux groupes privés le bénéfice des restaurations, des pompes à essence et, sans doute, des motels et de certains autres équipements entourant l'autoroute.

Ces différents éléments restent cependant insuffisants et il faut aider les candidats à équilibrer l'économie de leurs projets.

Les sociétés d'économie mixte qui ont construit les autoroutes bénéficiaient jusqu'à maintenant d'une subvention d'environ 50 p. 100 accompagnée d'un prêt sans intérêt.

Votre projet prévoit un apport des candidats en fonds propres de 25 p. 100.

C'est un avantage, mais je ne peux vous dissimuler que cette économie pour le budget de l'Etat ne nous conviendrait pas complètement sans le troisième — et peut-être le plus important — volet de l'opération, sur lequel vous venez d'ailleurs d'insister : la réduction des coûts d'investissement par rapport à ceux qu'im-

pliquerait un projet réalisé suivant les méthodes administratives classiques... tant est grande la détérioration de l'efficacité des administrations.

Cela ne met pas en cause la valeur technique des ingénieurs des ponts et chaussées, mais les conditions dans lesquelles ils travaillent et les sujétions auxquelles ils sont soumis : l'annualité budgétaire, le principe du tronçonnage des travaux, à la fois dans le temps et dans l'espace, et aussi le perfectionnisme auquel cède toujours le technicien.

A la vérité, sur ce point, c'est notre autocritique à nous, hommes politiques, que nous faisons, car c'est notre rôle d'empêcher l'administration de glisser vers le perfectionnisme.

Cette réduction des coûts d'investissement doit être mesurée de façon précise. Elle peut atteindre, avez-vous dit, 25 p. 100 du coût des travaux, c'est-à-dire que le prix du kilomètre, en dehors du prix du terrain, étant de quatre millions, si je ne me trompe, il serait ramené à trois millions, la Nation réalisant, si j'ose dire, une économie de un million par kilomètre qui s'ajoute à l'économie déjà faite par le budget de l'Etat grâce à la participation en fonds propres du secteur privé.

Mais pour le succès des principes que vous venez de défendre devant nous, il importe que l'opinion qui vous soutient et que tous ceux parmi nous qui vous soutiennent soient tenus au courant de la façon la plus précise et la plus constante possible, comme vous l'avez fait aujourd'hui, monsieur le ministre, du déroulement de l'entreprise, à la fois pour pouvoir appliquer la méthode employée à d'autres domaines, et pour populariser les réformes de l'administration qu'a évoquées M. le Premier ministre, que vous évoquez vous-même si souvent, réformes qui permettraient à terme aux services publics de redevenir concurrentiels à l'égard du secteur privé.

Du succès de l'opération que vous entreprenez dépend la réalisation des autoroutes, ce qui est évidemment le plus important, mais dépend aussi la libération de l'administration et l'entrée en application des principes que M. Chaban-Delmas a définis dans son récent discours à l'Assemblée nationale : l'Etat rentrant dans son rôle qui est de fixer les objectifs, en déléguant ensuite et en assurant la réalisation la plus efficace et la plus rapide possible.

C'est pour assurer ce succès, monsieur le ministre, que nous souhaitons éviter les ombres qui pourraient entourer l'intervention respective de l'Etat et les risques réels de l'entreprise privée, comme sont nées des ombres lorsque M. Chaban-Delmas, après avoir fixé l'objectif de restauration du rôle de l'Etat et le cadre dans lequel l'initiative privée et celle des collectivités locales pourraient retrouver leur place et leur raison d'être, a brusquement assombri le tableau en évoquant un institut de développement industriel qui apparaît à beaucoup d'entre nous comme un nouvel instrument de dirigisme administratif au moment où, grâce au Premier ministre, grâce à vous, brillait une lueur d'espérance. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants).

M. le président. La parole est à M. Virgile Barel, second et dernier orateur inscrit.

M. Virgile Barel. Monsieur le ministre, je commencerai mon intervention par un rappel. Vous vous en souvenez sans doute, vous avez un jour parlé de la « France sauvage ».

J'ai accroché à cette expression une proposition que j'ai faite ici même en vous demandant de mettre à l'étude la construction d'une autoroute Grenoble—Nice qui traverserait, en effet, si l'on veut, une « France selvage ». Cette liaison rendrait de grands services à la population des départements traversés et, surtout, aux villes de Grenoble et de Nice. Je me permets, par conséquent, de vous lancer un nouvel appel à ce sujet.

Je me propose maintenant d'exprimer brièvement notre position sur la réforme annoncée par M. le ministre de l'équipement et du logement et préconisant la cession au secteur privé de la construction et de l'exploitation des autoroutes à péage.

Cette décision serait motivée par la nécessité, que nous avons déjà affirmée souvent, de l'extension de notre réseau routier, dont M. Georges Pompidou soulignait l'insuffisance le 14 mai à Orsay, et par « les exigences techniques parfois excessives » — ce sont vos propres mots, monsieur le ministre — qui seraient imposées par le service des ponts et chaussées.

Cette affirmation du ministre, de qui ces services dépendent, me paraît erronée. Elle est sous-estimation ou dénigrement politique intéressés.

Pour nous il n'y a pas incapacité des ouvriers, techniciens ou dirigeants, il y a insuffisance des crédits et volonté délibérée du pouvoir de discréditer les nationalisations : S. N. C. F., téléphone, transports parisiens, de réaliser, selon votre mot, monsieur

le ministre, la « désétatisation » et il y a l'objectif de renforcer le secteur privé, démonstration évidente de la fusion de la puissance de l'Etat et des puissances d'argent selon la définition, qu'il faudra bien finir par admettre, de « capitalisme monopoliste d'Etat ».

C'est dans cette optique que je place le problème dont nous débattons, la cession d'un certain nombre d'autoroutes au secteur privé, sous prétexte que l'Etat ne peut rien promettre à plus d'un an d'avance, en raison de l'annualité du budget.

Y aura-t-il avantage pour la collectivité ? S'il s'agit d'une opération rentable, n'est-il pas préférable de laisser les profits à la collectivité au lieu de les abandonner aux groupes bancaires ? Si elle n'est pas rentable, l'Etat versera des subventions. Dans les deux cas, les groupes bancaires intéressés à ces opérations y trouveront leur compte, encaissant les bénéfices quand il y en a et faisant supporter aux contribuables et aux usagers les frais des opérations déficitaires.

L'administration des ponts et chaussées non plus n'y gagnera pas. Sa vocation de service public est menacée, même si on lui confie le contrôle des travaux, et les effectifs de son personnel subiront des licenciements massifs au lieu de bénéficier des nominations réclamées actuellement.

Et l'usager ? Il sera à la merci de la société concessionnaire qui, puissante, imposera le taux du péage. Les automobilistes verront leurs charges augmenter. Il y a actuellement 13 millions de véhicules, qui auront rapporté à l'Etat en 1969 16.500 millions de francs de taxes spécifiques et de redevances, soit 1.275 francs par véhicule. On peut être assuré que la cession des autoroutes dans les conditions prévues n'ouvre pas des perspectives de réduction de redevances aux usagers.

En résultera-t-il un avantage pour les entreprises de travaux publics ? Oui, mais seulement pour les plus puissantes, bien équipées, qui l'emporteront dans la concurrence évoquée par les tenants de la participation des capitaux privés.

Les grands bénéficiaires seront donc les monopoles bancaires, capitalistes français et parfois étrangers. Les spéculateurs, déjà avantagés par l'indulgence gouvernementale, auront beau jeu aussi. Le péage et aussi les subventions de l'Etat, voilà une source de profits considérables !

Les groupes privés auront pour trente-cinq ans la concession des autoroutes de liaison pour lesquelles ils percevront un péage dont ils fixeront le taux librement. Déjà, le conducteur de voiture modeste qui va de Paris sur la Côte d'Azur, se voit imposer des droits de péage de 4.000 anciens francs, alors que tous les tronçons ne sont pas construits.

Nous nous élevons contre l'appel au financement privé. Nous ne pensons pas qu'il faille en passer par là. Les capitaux privés bénéficient d'avantages exorbitants et étendus sur un temps qui en augmente encore l'importance.

A propos de la durée, je vais vous contredire, monsieur le ministre, par un exemple. L'autoroute Esterel—Côte d'Azur nous prouve que le remboursement des dépenses aux bailleurs de fonds, en l'occurrence des collectivités publiques — la chambre de commerce et la caisse des dépôts et consignations — peut être effectué en quelques années, sept ou huit ans, et non pas trente-cinq.

Il me semble d'ailleurs que l'autoroute Paris—Marseille, dont M. Albin Chalandon a parlé à Europe n° 1, est d'une conception identique.

Quelles sont les raisons qui en motivent une autre ? Et, particulièrement, veuillez nous éclairer complètement sur cette durée tout à fait exagérée de trente-cinq ans sur laquelle vous venez de donner quelques explications.

L'Etat doit assumer la responsabilité de la construction des autoroutes. Leur nécessité est indiscutée. La réduction massive de dépenses improductives, l'appel à l'emprunt, à la participation sans intérêt des collectivités civiles intéressées peuvent être envisagés.

Quant à la construction proprement dite, le ministère de l'équipement doit pouvoir faire confiance à ses services des ponts et chaussées qui ont donné des preuves de leurs capacités, quitte à leur fournir les crédits indispensables pour qu'ils puissent s'adapter aux exigences de notre temps.

Mais peut-être est-ce trop attendre du concept économique et politique actuel ! (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je répondrai d'abord à M. Barel en ce qui concerne la durée de la concession. J'ai l'impression qu'il a confondu construction et concession.

S'il s'agit bien de la concession, je lui rappelle que la durée de trente-cinq ans est la même pour tous, aussi bien pour les sociétés d'économie mixte que pour les sociétés privées.

Mais ce que je veux surtout lui dire, c'est que, lorsque je parle d'« exigences techniques excessives », je ne me livre à aucune propagande pas plus que je n'avance des clauses de style. J'en donnerai simplement pour exemple le fait que le conseil général des ponts et chaussées, auquel j'ai demandé d'étudier la révision des normes techniques, vient de me faire des propositions ou va m'en soumettre dans les prochaines semaines, qui permettent, les unes comme les autres — dans un cas, il s'agit du béton précontraint, dans l'autre des ouvrages métalliques — d'abaisser les prix de 10 p. 100.

C'est donc qu'il y avait quelque chose à faire puisque le conseil général des ponts et chaussées, émanation du corps des ponts et chaussées, que j'ai consulté sur ce sujet, arrive à cette conclusion.

M. le président. Le débat est clos.

— 5 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. de Grailly une proposition de loi tendant à modifier les dispositions du code de procédure pénale et du code pénal relatives à la détention préventive.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 811, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 6 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Marie un rapport supplémentaire fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur : I. — le projet de loi instituant des mesures en faveur des Français rapatriés et autres débiteurs dépossédés de leurs biens outre-mer ; II. — les propositions de loi : 1° de M. Poudevigne et plusieurs de ses collègues, relative à la suspension des délais en matière civile et commerciale pour l'accomplissement d'actes ou de formalités qui devaient être effectués par les personnes physiques ou morales ayant eu leur domicile ou leur siège en Algérie ; 2° de M. Sallenave et plusieurs de ses collègues, tendant à assurer la protection juridique des Français spoliés outre-mer ou rapatriés ; 3° de M. Baudis et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier et à compléter les lois n° 63-1218 du 11 décembre 1963 et n° 66-485 du 6 juillet 1966 instituant des mesures de protection juridique en faveur des Français rapatriés ; 4° de M. Alduy et plusieurs de ses collègues, tendant à assurer la protection juridique des Français rapatriés. (N° 767, 125, 135, 317, 701.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 809 et distribué.

J'ai reçu de M. Foyer un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi que du protocole et de la déclaration joints, signés à Bruxelles le 27 septembre 1968 (n° 762).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 810 et distribué.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 7 octobre, à seize heures, séance publique :

Discussion du projet de loi n° 767 instituant des mesures en faveur des Français rapatriés et autres débiteurs dépossédés de leurs biens outre-mer. (Rapport supplémentaire n° 809 de M. Marie au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures quinze.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCHI.

Nomination de membres de commissions.

Dans sa séance du vendredi 3 octobre 1969, l'Assemblée nationale a nommé :

1° Membres de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales :

MM. Fraudeau, Sanglier et Vendroux (Jacques-Philippe).

2° Membres de la commission des affaires étrangères :

a) MM. Offroy et Plantier ;

b) Mme Aymé de la Chevrière, en remplacement de M. Moulin (Arthur).

3° Membres de la commission de la défense nationale et des forces armées :

a) MM. Colibeau, Lacagne, Raynal et Toutain (Jean-Marie) ;

b) MM. Bolo et Chabrat, en remplacement de MM. Plantier et Vendroux (Jacques-Philippe).

4° Membres de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan :

MM. Bénard (Mario), Marette et Torre.

5° Membres de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République :

a) M. Robert ;

b) MM. Vernaudeau et Donnadiou, en remplacement de M. Bénard (Mario) et de Mme Aymé de la Chevrière.

6° Membres de la commission de la production et des échanges :

a) MM. Moulin (Arthur) et Murat ;

b) MM. Bécam, Marquet et Rochet (Hubert), en remplacement de MM. Offroy, Lacagne et Torre.

Démission de membre de commission.

M. Marette a donné sa démission de membre de la commission de la production et des échanges.

Bureau de commission.

Dans sa séance du jeudi 2 octobre 1969, la commission spéciale chargée d'examiner la proposition de résolution (n° 399) de MM. Jacques Chaban-Delmas, Henry Rey, Raymond Mondon, Gaston Defferre et Jacques Duhamel, tendant à modifier et à compléter le règlement de l'Assemblée nationale, a nommé M. Mourot, secrétaire, en remplacement de M. Lecat.

COMMISSION SPECIALE

CONSTITUTION D'UNE COMMISSION SPECIALE CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI (N° 803) PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ORDRE ECONOMIQUE ET FINANCIER

Les présidents des groupes présentent les candidatures de :

MM. Alduy.

Ansquer.

Bignon (Charles).

Bonnet (Christian).

Bouchacourt.

Bouloche.

Bozzi.

Capelle.

Carpentier.

Chauvet.

Delachenal.

Dominati.

Dupont-Fauville.

Flornoy.

Garcin.

MM. Guilbert.

Halbout.

Icart.

Lamps.

Lebas.

Massot.

Nessler.

Peizerat.

Peyret.

Ribadeau Dumas.

Ribes.

Rivierez.

Sabatier.

Souchal.

Voisin (André-Georges).

Ces candidatures ont été affichées le 3 octobre 1969 à dix-huit heures quinze. Elles seront considérées comme ratifiées si aucune opposition signée de 30 députés au moins n'a été déposée au secrétariat général de la présidence dans le délai d'un jour franc après cet affichage (application de l'article 34 du règlement, alinéa 3).

Candidature de député n'appartenant à aucun groupe.
(Application de l'article 4 [§ 2°-3] de l'instruction générale.)
Néant.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mercredi 8 octobre 1969, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

Composition des groupes.

Journal officiel (Lois et décrets) du 4 octobre 1969.

I. — MODIFICATIONS A LA COMPOSITION DE LA LISTE DES MEMBRES DES GROUPES

1. Dans la liste des groupes, insérer le groupe suivant :

Groupe socialiste.
(43 membres.)

MM. Alduy, Raoul Bayou, Benoist, Boulay, Bouloche, Brettes, Brugnon, Carpentier, Chandernagor, Chazelle, Darde, Darras, Defferre, Delelis, Delorme, Denvers, Dumortier, Gilbert Faure, Gaudin, Gernez, Guille, Pierre Lagorce, Tony Larue, Lavielle, Lebon, Max Lejeune, Longueue, Madrelle, Jean Masse, Guy Mollet, Montalat, Notebart, Peugnet, Philibert, Pic, Planeix, Charles Privat, Regaudie, Saint-Paul, Sauzedde, Spénale, Francis Vals, Vignaux.

Le président du groupe,
GASTON DEFFERRE.

2. En conséquence, supprimer le groupe de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.

Liste des députés n'appartenant à aucun groupe.
(25 au lieu de 11.)

Ajouter les noms de MM. Berthouin, Billères, Emile Didier, Ducos, Paul Duraffour, Robert Fabre, Maurice Faure, Félix Gaillard, Massot, Mitterrand, Péronnet, Schloesing, Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, M. Antonin Ver.

II. — DÉCLARATION POLITIQUE DU GROUPE SOCIALISTE

remise à la présidence de l'Assemblée nationale le 3 octobre 1969 en application de l'article 19 du règlement de l'Assemblée nationale.

Déclaration du groupe socialiste
basée sur la déclaration de principes du parti.

Le but du groupe socialiste est d'obtenir la libération de la personne humaine de toutes les aliénations qui l'oppriment et par conséquent d'assurer à l'homme, à la femme, à l'enfant, dans une société fondée sur l'égalité et la fraternité, le libre exercice de leurs droits et le plein épanouissement de leurs facultés naturelles dans le respect de leurs devoirs à l'égard de la collectivité.

Le groupe socialiste affirme sa conviction que la libération de l'homme ne dépend pas seulement de la reconnaissance formelle d'un certain nombre de droits politiques ou sociaux, mais de la réalisation des conditions économiques susceptibles d'en permettre le plein exercice. Parce qu'ils sont des démocrates conséquents, les socialistes estiment qu'il ne peut exister de démocratie réelle dans la société capitaliste. C'est en ce sens que le parti socialiste est un parti révolutionnaire.

Le socialisme se fixe pour objectif le bien commun et non le profit privé. La socialisation progressive des moyens d'investissement, de production et d'échange en constitue la base indispensable. La démocratie économique est en effet le caractère distinctif du socialisme.

Cependant, l'objectif des luttes ne concerne pas seulement une appropriation des moyens de production, mais aussi les pouvoirs démocratiques de gestion, de contrôle et de décision. Le socia-

lisme nécessite le développement et la maîtrise d'une société d'abondance et la disparition du gaspillage engendré par le capitalisme.

Pour que l'homme soit libéré des aliénations que lui impose le capitalisme, pour qu'il cesse de subir la condition d'objet que lui réservent les formes nouvelles de ce capitalisme, pour qu'il devienne un producteur, un consommateur, un étudiant, un citoyen libre, il faut qu'il accède à la responsabilité dans les entreprises, dans les universités, comme dans les collectivités à tous les niveaux.

Seul, un régime socialiste peut résoudre le problème posé par la domination de minorités, héréditaires ou cooptées qui, s'appuyant sur la technocratie ou la bureaucratie, concentrent de plus en plus entre leurs mains, au nom de la fortune acquise, de la naissance ou de la technicité, le profit et les pouvoirs de décision.

Le socialisme démocratique propose aux travailleurs de s'organiser pour l'action, car l'émancipation des travailleurs sera l'œuvre des travailleurs eux-mêmes. Il les invite à prendre conscience de ce qu'ils sont la majorité et qu'ils peuvent donc, démocratiquement, supprimer l'exploitation — et par là même les classes — en restituant à la société les moyens de production et d'échange dont la détention reste, en dernière analyse, le fondement essentiel du pouvoir.

Le socialisme démocratique, non seulement ne met pas en cause le droit pour chacun de posséder ses propres biens durables acquis par le fruit de son travail ou outils de son propre ouvrage, mais il en garantit l'exercice. Par contre, il propose de substituer progressivement à la propriété capitaliste une propriété sociale qui peut revêtir des formes multiples et à la gestion de laquelle les travailleurs doivent se préparer.

De nouvelles formes de culture doivent accompagner la démocratisation économique et politique de la société et se substituer à l'idéologie de la classe dominante. Elles seront affranchies de toutes les aliénations intellectuelles ou commerciales et favoriseront l'indépendance matérielle et morale du travail créateur.

Le socialisme est essentiellement démocratique parce que tous les droits de la personne humaine et toutes les formes de la liberté sont indissociables les unes des autres. Les libertés démocratiques et leurs moyens d'expression, qui constituent l'élément nécessaire à tout régime socialiste, doivent être amendés et étendus par rapport à ce qu'ils sont afin de permettre aux travailleurs de transformer progressivement la société.

C'est pourquoi les députés soussignés affirment leur volonté d'assurer les conditions essentielles à l'établissement d'un régime démocratique; suffrage universel et égal; éducation, culture et information démocratiquement organisées; respect de la liberté de conscience et de la laïcité de l'école et de l'Etat.

L'utilisation des réformes implique que l'on ait conscience de leur valeur et de leurs limites. Il faut reconnaître la valeur des réformes qui ont déjà atténué la peine des hommes et, pour beaucoup d'entre eux, accru leurs capacités révolutionnaires. Néanmoins, la transformation socialiste ne peut être le produit naturel et la somme de réformes corrigeant les effets du capitalisme. Il ne s'agit pas d'aménager un système, mais de lui en substituer un autre.

Les députés soussignés estiment que la construction permanente d'une société socialiste passe par la voie démocratique; c'est la combinaison entre les différentes possibilités démocratiques, politiques et syndicales, qui créera les conditions de passage d'un régime à l'autre. Dans cette perspective, le mouvement socialiste considérera comme indispensable l'adhésion et le consentement des masses aux actions menées et ses militants doivent tendre sans cesse à modifier, par les voies multiples de la démocratie, le rapport de forces actuellement imposé par la classe dominante.

Le socialisme a un caractère tout à la fois national et international.

Il est national parce qu'il n'y a pas d'hommes libres dans une nation asservie ou sujette, où la domination d'une puissance étrangère se superposerait à celle qu'exerce le capitalisme national, et parce que chaque pays doit pouvoir élaborer librement son propre modèle du socialisme.

Il est international parce que la patrie n'est qu'une fraction de l'humanité; parce que le socialisme ne peut se réaliser dans l'isolement; parce que les relations entre les peuples ont pris un caractère universel; parce que le socialisme ne peut accepter de discriminations résultant de la couleur, de la race, des frontières ou du degré de développement et exige la solidarité active entre nations riches et nations pauvres et à l'égard des peuples privés du droit de gérer démocratiquement leurs propres affaires.

En conséquence, les députés soussignés œuvreront pour l'établissement et le maintien de la paix, menacée par le capitalisme, l'impérialisme et le colonialisme, à l'établissement de nouveaux rapports entre les nations, fondés sur l'existence d'une organi-

sation internationale dotée de pouvoirs réels: arbitrage, désarmement général, simultané et contrôlé, force internationale, communautés supra-nationales.

Les députés soussignés estiment que face aux changements incessants de la société, à l'accélération du progrès technique, aux menaces mêmes que peut faire peser sur l'homme la mauvaise utilisation de nouvelles découvertes (par exemple dans les sciences nucléaires, biologiques ou socio-psychologiques), il est indispensable d'établir un accord constant entre la société en mouvement et une action restant conforme aux principes permanents du socialisme.

Alduy (Paul), Bayou (Raoul), Benoist (Daniel), Boulay (Arsène), Bouloche (André), Brettes (Robert), Brugnon (Maurice), Carpentier (Georges), Chandernagor (André), Chazelle (René), Darde (Jean), Darras (Henri), Defferre (Gaston), Delelis (André), Delorme (Claude), Denvers (Albert), Dumortier (Jeannil), Faure (Gilbert), Gaudin (Pierre), Gernez (Raymond), Guille (Georges), Lagorce (Pierre), Larue (Tony), Lavielle (Henri), Lebon (André), Lejeune (Max), Longueueue (Louis), Madrelle (Philippe), Masse (Jean), Mollet (Guy), Montalat (Jean), Notebart (Arthur), Peugnet (Alfred), Philibert (Louis), Pic (Maurice), Planeix (Joseph), Privat (Charles), Regaudie (René), Saint-Paul (André), Sauzedde (Fernand), Spéna (Georges), Vals (Francis), Vignaux (Paul).

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

7723. — 3 octobre 1969. — M. Andrieux expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que, devant les prestations qui se font jour à l'application de la loi sur l'assurance maladie des professions non salariées non agricoles, il lui paraît indispensable qu'un certain nombre de mesures soient prises permettant d'instituer un régime d'assurance vieillesse maladie, assurant aux commerçants et aux artisans une couverture efficace et une retraite décente. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre en vue: 1° de l'unification des régimes, de leur autonomie, de la rationalisation de leur gestion; 2° de l'équilibre de leur budget, notamment: a) par une participation de l'Etat, lequel prendrait à sa charge entière les artisans et commerçants retraités susceptibles de bénéficier du fonds national de solidarité; b) par une participation effective des sociétés et plus particulièrement de celles qui sont qualifiées de « grandes surfaces »; c) par une cotisation obligatoire et progressive sans plafonnement.

7724. — 3 octobre 1969. — M. Jacques Barrot demande à M. le ministre de la justice quelles mesures le Gouvernement compte prendre ou proposer pour réduire le fléau social que constitue l'usage de la drogue et des stupéfiants.

QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement:

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

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

7717. — 3 octobre 1969. — M. Charles Bignon rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article L. 67 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre dispose que les pensions d'ascendants ne sont accordées à ceux-ci que si leurs revenus imposables à l'I. R. P. P. n'excèdent pas une somme égale, par part de revenus, à celle en deçà de laquelle aucune cotisation n'est perçue en ce qui concerne les bénéficiaires de revenus du travail salarié. Si les revenus imposables à l'I. R. P. P.

sont supérieurs" à cette somme, la pension est réduite à concurrence de la portion du revenu dépassant ladite somme. Il lui demande s'il n'estime pas possible et souhaitable que soient assouplies les dispositions en cause. L'aménagement du texte pourrait prendre la forme d'un abattement plus élevé à la base ou l'attribution d'une part supplémentaire par enfant « Mort pour la France ». Peut-être serait-il également souhaitable que le revenu maximum précité, qui dépend de la législation fiscale et en deçà duquel la pension est intégralement perçue, soit majoré d'une certaine somme qui pourrait, par exemple, être fixée à 2.000 F pour tenir compte de l'évolution de la conjoncture économique. Le plafond de ressources comporterait donc deux éléments : l'un, plus stable, constitué par le revenu maximum non imposable déterminé par la loi fiscale, et l'autre, plus sensible aux fluctuations économiques, qui serait déterminé périodiquement en fonction de ces dernières.

7718. — 3 octobre 1969. — **M. Delhalle** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** où en sont les projets de réforme tendant à la suppression de nombreuses recettes d'enregistrement. Il apparaît, par exemple, que dans un arrondissement judiciaire tel que celui de Bar-sur-Seine (Aube), groupant cinq cantons et quatre-vingt-quatre communes, avec six résidences notariales et un tribunal d'instance, le maintien d'un bureau d'enregistrement au chef-lieu s'impose. Une centralisation excessive au chef-lieu de département ne pourrait que rendre plus difficiles les contrôles et redressements, sans parler du va-et-vient onéreux et inéluctable des documents et pièces comptables entre le greffe du tribunal, les études notariales, et le bureau centralisateur.

7719. — 3 octobre 1969. — **M. Delhalle** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale**, en fonction de la modification des horaires dans l'enseignement primaire, s'il ne lui semble pas souhaitable d'intervenir auprès de l'O. R. T. F. afin que sur l'une des deux chaînes soit diffusé le samedi après-midi un programme distrayant mais éducatif pour les enfants de moins de seize ans. Ces émissions pourraient être du type : vie des animaux, récits de voyages, etc. Ce programme éducatif, axé sur la connaissance de la vie, remplacerait avantageusement les « Western » habituels.

7720. — 3 octobre 1969. — **M. Labas** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation qui vise probablement plusieurs professions, en tout cas celles qui travaillent avec l'agriculture, notamment les bouchers qui achètent des animaux aux producteurs et qui, en matière de T. V. A., sont assujettis au régime du forfait. Tous ces redevables ont en des forfaits fixés en matière de T. V. A. à partir de 1968. A cette date, l'agriculture ne savait pas encore comment elle serait imposée à la T. V. A. Entre-temps le régime de la T. V. A. a été appliqué à l'agriculture et à l'heure présente les agriculteurs peuvent vendre en demandant que leur soit remboursée la T. V. A. par leurs acheteurs s'ils ont opté pour leur imposition à cette taxe. C'est ainsi que des commerçants, travaillant avec des agriculteurs, qui ont eu des forfaits fixés à une époque où leurs achats ne comportaient pas de T. V. A. déductible doivent aujourd'hui verser à leur acheteur la T. V. A. comprise dans leurs achats, alors que celle-ci n'a pas été déduite pour le calcul du forfait auquel ils sont assujettis. De la sorte, ils sont amenés à payer deux fois cette T. V. A., d'une part, à leur vendeur et, d'autre part, à l'Etat. Il lui demande s'il n'estime pas utile que des instructions soient données à l'administration fiscale pour que les bases d'imposition à la T. V. A. dont il s'agit, soient systématiquement réexaminées. Il convient d'observer que pour l'avenir, cette situation peut évoluer de façon favorable, comme de façon défavorable pour l'Etat. En effet, un commerçant qui, aujourd'hui, achète dans une forte proportion en T. V. A., peut être demain acheteur dans une proportion beaucoup plus faible. Dans cette dernière éventualité si l'administration ne revise pas un forfait qui aurait été fixé en tenant compte d'une beaucoup plus forte proportion de T. V. A. dans les achats, elle se trouve du même coup lésée dans les impôts qu'elle recouvre.

7721. — 3 octobre 1969. — **M. Lebas** demande à **M. le Premier ministre** si dans le cadre de la politique d'expansion économique basée principalement sur une augmentation de nos marchés d'exportation, il envisage de renforcer les postes de conseillers ou d'attachés commerciaux auprès de nos ambassades à l'étranger en faisant appel pour des raisons d'efficacité à un recrutement extérieur provenant du secteur privé. De nombreux pays européens pratiquent en effet cette méthode en utilisant des agents qui ont une formation plus commerciale qu'administrative. Le renforcement ainsi compris de ces postes commerciaux permettrait de lutter à armes égales avec la plupart de nos partenaires européens.

7722. — 3 octobre 1969. — **M. Guillermin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la société d'enseignement professionnel du Rhône est un établissement privé (ou régi par la loi de 1901) ne poursuivant aucun but lucratif. Cet organisme a pour mission d'assurer pour le compte de la ville de Lyon les cours professionnels obligatoires et des cours de promotion sociale. Son budget est alimenté pour une part importante par des fonds publics. Construisant un immeuble destiné pour une faible part à des logements de personnels et pour la plus grande part à des ateliers et salles de cours destinés aux enseignements donnés dans les cours professionnels et de promotion sociale, il paraît souhaitable que la taxe à la valeur ajoutée lui soit appliquée au taux de 15 p. 100 (incidence 17,64 p. 100) et non au taux de 19 p. 100 (incidence 23,456 p. 100) au moins jusqu'à l'achèvement de la construction en cours. Lorsque cette société a contracté les emprunts nécessaires à la réalisation de cette œuvre d'intérêt public, elle n'avait pu envisager la dépense supplémentaire occasionnée par l'application de la nouvelle loi sur la T. V. A. L'application du taux moyen de 15 p. 100 permettrait une construction plus rapide d'un immeuble qui répond à des besoins urgents. Il lui demande quelle est sa position à l'égard du problème ainsi exposé.

7725. — 3 octobre 1969. — **M. Sanford** expose à **M. le ministre délégué auprès de Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer**, que les conditions de l'intégration des fonctionnaires des cadres territoriaux dans le cadre d'Etat sont régies par les dispositions de la loi n° 66-496 du 11 juillet 1966 et du décret d'application de cette loi (n° 68-20 du 5 janvier 1968). Il lui demande : 1° si le Gouvernement envisage la révision de ces textes, en liaison avec les instances territoriales de la Polynésie française afin que, d'une part, en aucun cas il ne soit opéré de transfert à l'Etat d'une partie quelconque des droits et franchises territoriaux, et que, d'autre part, les responsables élus du territoire ne puissent être amenés à décider des participations financières excédant les facultés contributives de la population au titre des rémunérations de la fonction publique ; 2° s'il entend tenir les promesses faites à la précédente assemblée territoriale de la Polynésie française en ce qui concerne sa participation financière à l'intégration des fonctionnaires des cadres territoriaux dans la fonction d'Etat, à savoir : 20 p. 100 en 1967, 40 p. 100 en 1968, 60 p. 100 en 1969, 80 p. 100 en 1970 et 100 p. 100 en 1971.

7726. — 3 octobre 1969. — **M. Cormier** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** s'il compte mettre en œuvre des mesures tendant à modifier le régime actuel de la direction des poudres et des établissements d'Etat qui en dépendent. Dans l'affirmative, il lui demande s'il n'envisage pas de faire connaître, dans les meilleurs délais, les motifs de cette décision, par exemple lors de la prochaine discussion budgétaire.

7727. — 3 octobre 1969. — **M. de La Verpillière** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'arrêté du 4 septembre 1969 fixant les nouveaux tarifs de pension applicables dans les lycées et collèges relevant de la direction de la pédagogie, des enseignements scolaires et de l'orientation et les majorant de 225 F par an, soit de 90 F pour la demi-pension. Il lui demande si la circulaire IV 69.377 du 4 septembre 1969 imposant le reversement de la totalité de l'augmentation par l'établissement dans lequel le personnel de service est pris en charge par l'Etat, ne lui semble pas être en contradiction avec la politique précédemment suivie tendant à supprimer ces frais de personnel là où ils pouvaient exister alors même qu'ils n'augmentaient pas les redevances des parents. Ces nouvelles dispositions présentent plus spécialement sur les familles rurales tenues par ailleurs de régler une partie des frais de transport de leurs enfants et, compte tenu de ce fait, il lui demande s'il n'envisage pas de modifier la circulaire IV 69.377 pour exempter de la nouvelle redevance les titulaires d'une carte de transport subventionnée. Il lui indique que, lors d'un tout récent conseil d'administration de C. E. S. auquel il lui a été donné d'assister, des représentants des associations de parents d'élèves se sont unanimement élevés contre cette mesure considérée par eux, comme la suppression d'un avantage acquis et un important pas en arrière.

7728. — 3 octobre 1969. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les dispensaires de soins et centres de santé à buts non lucratifs éprouvent de graves difficultés du fait de la distorsion grandissante entre leurs recettes et leurs dépenses. En effet, les recettes sont indexées sur

les tarifs plafond des honoraires médicaux applicables aux praticiens conventionnés avec un abattement de 10 à 30 p. 100 selon les catégories des établissements. Les dépenses sont essentiellement des dépenses de salaires et de charges sociales. Les études menées par le comité de défense et de liaison des dispensaires et centres de santé à buts non lucratifs montrent qu'entre 1962 et 1969 l'augmentation moyenne des recettes est de 30 p. 100 et que pendant le même temps l'augmentation des dépenses et charges sociales a atteint 60 à 75 p. 100 selon les établissements. Aussi, il lui demande s'il entend prendre des mesures en vue de la suppression des abattements des tarifs dont sont l'objet les activités médicales ou para-médicales pratiquées en centres de santé.

7729. — 3 octobre 1969. — **M. Christian Bonnet** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les modalités de calcul des pensions réduisent, à chaque augmentation de salaires, le rapport « pensions-salaires », en valeur absolue. Il lui demande, pour éviter une aggravation de cet état de choses, s'il n'estime pas possible d'affecter les crédits dégagés pour l'amélioration des rémunérations de la fonction publique au seul traitement pris en compte dans le calcul des pensions.

7730. — 3 octobre 1969. — **M. Cattin-Bazin** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la très grave situation dans laquelle sont placés les agriculteurs qui, ayant perdu le bénéfice de l'« V. D. » avant l'âge normal de la retraite, viennent à être atteints de maladies ou victimes d'accidents. Il lui précise que n'étant plus assurés au régime de l'A. M. E. X. A., ils sont de ce fait sans aucune protection sociale. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour modifier cet état de choses regrettable, et notamment si de nouvelles dispositions ne pourraient prévoir que les intéressés puissent demeurer, dans des conditions à déterminer, affiliés au régime agricole jusqu'à l'âge normal de leur retraite.

7731. — 3 octobre 1969. — **M. Paul Caillaud** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que l'entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1968 de la taxe locale d'équipement instituée par la loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 au profit des communes, répondait à la nécessité pour lesdites communes de récupérer une partie des charges d'équipement qui leur incombent du fait de la croissance des zones urbanisées. Justifiée dans son principe, simple par son mécanisme, cette disposition s'est révélée trop brutale dans son application. En effet, de nombreux constructeurs qui s'étaient rendus acquéreurs de leur terrain, avaient établi leur plan de financement et engagé leur procédure de permis de construire antérieurement au 1^{er} octobre 1968 ignoraient, pour la plupart, les dispositions de la loi du 30 décembre 1967. Ils se sont vu notifier des impositions élevées à acquitter dans des délais très courts. Il en résulte pour certains une situation parfois dramatique provoquant des sentiments de révolte, d'autant qu'un décret n° 69-534 du 2 juin 1969 a prévu que des échelonnements de paiement pourraient être consentis, mais seulement pour des taxes dont le montant est égal ou supérieur à 50.000 francs. Il lui demande si, dans ces conditions, il ne lui paraît pas nécessaire de prévoir des dispositions transitoires permettant de repousser la date d'application de la taxe pour tous les constructeurs qui fourniraient la double justification qu'antérieurement à la date du 1^{er} octobre 1968 ils s'étaient déjà rendus acquéreurs de terrain et avaient engagé la procédure tendant à l'obtention du permis de construire, étant en outre précisé que l'information des constructeurs serait assurée lors de la délivrance du permis de construire par une mention spéciale indiquant le montant des charges qui leur incomberont à la fin de la construction de l'immeuble au titre de la taxe d'équipement. Il lui demande également s'il n'envisage pas d'accorder de larges délais aux redevables et s'il ne pense pas que les tarifs retenus comme base de la détermination forfaitaire puissent être réduits pour les locaux dans les zones industrielles à promouvoir.

7732. — 3 octobre 1969. — **M. Durieux** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que de nombreux salariés peuvent percevoir, à l'âge de soixante-cinq ans, le montant d'une retraite complémentaire de celle de la sécurité sociale. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait nécessaire que le bénéfice de cette excellente mesure soit prochainement étendu aux personnes classées dans la catégorie des gens de maison.

7733. — 3 octobre 1969. — **M. Durieux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'il a pris connaissance du texte de la réponse faite à sa question n° 5980 du 24 mai 1969 (*Journal officiel* n° 41, Assemblée nationale, du 23 août 1969, p. 2085), qui précise que le régime d'allocations viagères des gérants de débits

de tabac, régime issu du décret n° 63-1104 du 30 octobre 1963, vise essentiellement à obvier à l'absence de tout régime spécifique de retraite vieillesse propre aux intéressés. Il lui fait observer qu'en règle générale la plupart des débits de tabac sont annexés à l'exploitation de débits de boissons dont les exploitants, du chef de cette dernière activité, ressortissent du régime de retraite des non-salariés, régime issu des dispositions de la loi du 17 janvier 1948. Il lui demande de lui préciser si, en pareille hypothèse, les exploitants considérés cumulent les avantages vieillesse issus, d'une part, de la susdite loi du 17 janvier 1948 et, d'autre part, du décret du 30 octobre 1963.

7734. — 3 octobre 1969. — **M. Durieux** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il peut lui indiquer si un percepteur chargé du recouvrement des redevances d'utilisation assises par un syndicat intercommunal de distribution d'eau peut, dans l'hypothèse de la carence d'un débiteur, recourir en pareille hypothèse à la procédure dite de l'avis à tiers détenteur, conformément aux dispositions de l'article 1922 du code général des impôts.

7735. — 3 octobre 1969. — **M. Cazenave** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'au mois de janvier 1959 des mesures ont été prises pour interdire l'achat à terme de devises étrangères destinées à effectuer les paiements des marchandises importées. Or, les importateurs qui ont acheté à terme de 30, 60 et 90 jours des marchandises qu'ils avaient importées, et qui ont eux-mêmes procédé à la revente de ces marchandises à 30, 60 et 90 jours, ne peuvent, dans les circonstances actuelles, reporter le produit de la dévaluation sur leurs clients acheteurs. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre afin de permettre à ces importateurs de ne pas subir la perte qui leur est ainsi injustement imposée.

7736. — 3 octobre 1969. — **Mme Jacqueline Thome-Patenôtre** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur l'inégalité des traitements du personnel des établissements chargés de l'enfance inadaptée selon qu'ils appartiennent au secteur public ou privé, celui-ci bénéficiant de conditions de salaires plus favorables à la suite de sa convention collective. Cette disparité menaçant le recrutement et le bon fonctionnement des établissements publics, elle lui demande s'il envisage de réparer l'inégalité qui atteint les éducateurs du secteur public.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

3099. — **M. de Poulpique** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le problème de l'aide pour investissement en matière d'élevage, cette aide étant destinée à l'amélioration et à la construction d'étables. Il lui rappelle que le 23 novembre dernier, au cours de la discussion d'une question orale portant sur la politique de l'élevage en général, il avait bien voulu admettre que la modalité d'attribution des subventions pour bâtiments d'élevage devraient être reconsidérées, la notion de rentabilité étant souvent sacrifiée à des considérations d'ordre esthétique par exemple, et que des propositions relatives à ce problème, actuellement en cours d'étude dans ses services devront être présentées au Parlement dans un bref avenir. Il lui expose que ce problème de l'aide aux bâtiments d'élevage appelle d'autres observations et critiques, notamment en ce qui concerne les critères d'attribution des subventions pour les étables; en effet, les directions départementales exigent, de la part des agriculteurs désirant obtenir cette aide, des renseignements complexes et divers, tendant à prouver la possession par les intéressés d'un minimum de vaches laitières, par élevage d'une part, et que ces vaches sont bien inscrites au contrôle laitier d'autre part. Il en résulte que ces exigences laissent supposer une politique d'amélioration du rendement laitier. Il lui demande : 1° s'il n'estime pas que de telles conditions, c'est-à-dire un nombre minimum de vaches laitières et la preuve du contrôle laitier, ne sont pas en contradiction avec l'orientation actuelle de notre politique agricole qui est de favoriser la production de la viande, très insuffisante et non celle du lait actuellement excédentaire; 2° dans l'affirmative s'il envisage de donner des instructions aux directions régionales pour une modification des conditions d'obtention de subventions pour la construction de bâtiments d'élevage; 3° enfin s'il considère

comme étant toujours valable le maintien des différents taux de subvention, ceux-ci étant nettement plus importants pour les étables de vaches laitières que pour les étables destinées aux animaux d'engraissement. (Question du 20 décembre 1968.)

Réponse. — 1° et 2° L'exigence d'un effectif minimum de vaches et du contrôle laitier répond à la nécessité de réserver les encouragements de l'Etat aux modernisations entreprises sur des exploitations en mesure d'atteindre un niveau suffisant de rentabilité tant par leur importance que par la qualité de leur production et, par là même, de supporter la charge financière des investissements. Cette préoccupation n'est pas en contradiction avec la politique à poursuivre pour favoriser la production de la viande et freiner celle du lait. Cette action implique en effet une amélioration de la productivité qui ne saurait être confondue avec l'augmentation de la production. L'amélioration de la productivité est une condition de l'abaissement des prix de revient qui doit être tout particulièrement recherché dans les productions dont l'écoulement pose les plus grands problèmes. 3° Les taux de subvention ont été effectivement aménagés en 1969 pour tenir compte de la priorité à donner à la production de la viande. Cependant l'attribution de subventions plus importantes pour l'élevage que pour l'engraissement reste justifiée par les investissements plus coûteux ainsi que les sujétions et les risques plus grands que comporte l'élevage.

5578. — Mme Prin expose à M. le ministre de l'agriculture les modalités du paiement de l'aide exceptionnelle aux éleveurs instituée par le décret du 19 septembre 1968, appelée « prime à la vache », laissant apparaître une interprétation restrictive des dispositions de ce décret. C'est ainsi que cette prime n'est pas allouée aux petits éleveurs âgés bénéficiaires de l'allocation du fonds national de solidarité pourtant assujettis obligatoirement à l'A. M. E. X. A. comme l'exigerait le texte précité. D'autre part, les métayers faisant valoir une exploitation dont le revenu cadastral dépasse 1.280 francs se voient refuser cette aide exceptionnelle, alors que la jurisprudence, dans des cas semblables, admet un revenu cadastral proportionnel au partage des fruits. En conséquence, elle lui demande s'il ne croit pas nécessaire de donner des instructions à ses services pour que ces interprétations restrictives du décret du 19 septembre 1968 soient révisées dans le sens qui vient d'être indiqué. (Question du 26 avril 1969.)

Réponse. — 1° Les exploitants agricoles qui perçoivent une allocation ou une retraite de vieillesse agricole et qui sont assujettis à l'assurance maladie des exploitants agricoles (A. M. E. X. A.), même si certains d'entre eux sont exonérés partiellement ou totalement du paiement de leurs cotisations, n'ont pas été exclus du bénéfice de l'aide exceptionnelle à certains éleveurs. C'est le cas, en particulier, des exploitants agricoles bénéficiaires du fonds national de solidarité. Toutefois, le bénéfice de cette aide n'a pu être maintenu aux personnes qui, en application de l'article 27 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole, ont obtenu une indemnité viagère de départ avant le 1^{er} septembre 1968; elles ont en effet volontairement abandonné la qualité d'exploitant. 2° Le revenu cadastral pris en considération est celui de l'exploitation dans son ensemble et le plafond de revenu choisi ne varie pas avec le statut juridique de l'exploitant: fermier, métayer ou propriétaire exploitant. Il n'est pas apparu nécessaire de réserver un sort plus favorable au métayer qu'au fermier car, à surface égale, les répercussions des décisions prises au mois de juin 1968 ne sont pas plus défavorables au métayer qu'au fermier; le propriétaire dans le cas du métayage a en effet supporté une partie non négligeable des charges nouvelles.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

7355. — M. Griotteray demande à M. le ministre des postes et télécommunications, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'était toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir: 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Aux termes d'une décision du ministre des postes, télégraphes et téléphones en date du 7 janvier 1952, publiée au Bulletin officiel des P. T. T., il a été créé au ministère des P. T. T. un « service des relations extérieures rattaché directement au secrétariat général » et chargé, notamment, « d'étudier et de mettre en œuvre les moyens propres, d'une part à renseigner exactement les usagers sur les possibilités qui leur sont offertes par les services des P. T. T. et le fonctionnement des services, d'autre part, à mieux faire connaître au personnel l'administration des P. T. T. dans son organisation et son fonctionnement ». Ce service, qui est dirigé par un sous-directeur de l'administration centrale, dispose d'un budget annuel de six millions de francs et d'un effectif total de soixante-huit personnes recrutées parmi le personnel de l'administration des postes et télécommunications en fonction de leurs aptitudes aux tâches d'information et de relations publiques. Le contact permanent avec la presse, la publication d'un journal d'entreprise tiré à trois cent vingt mille exemplaires et largement diffusé dans le public et le personnel des P. T. T., la réalisation de films cinématographiques, le contact direct avec les usagers constituent, parmi d'autres, les moyens d'action les plus couramment mis en œuvre par le service des relations extérieures, dont l'action se trouve d'ailleurs prolongée, sous diverses formes, à l'échelon des directions de l'administration centrale et des services extérieurs, à l'initiative des chefs de service responsables. D'une manière générale, le ministère des postes et télécommunications poursuit, en matière d'information, un effort constant de recherche et d'adaptation, persuadé qu'il y va de l'intérêt réciproque de l'administration et de l'administré.

Rectificatifs

au Journal officiel, Débats, Assemblée nationale, du 27 septembre 1969.

RÉPONSE DU MINISTRE AUX QUESTIONS ÉCRITES

1° Pages 2393 et 2394, 23^e et 24^e ligne de la réponse de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale à la question n° 5715 de M. Fortuit :

Au lieu de : « ... les efforts entrepris pour adopter les structures... », lire : « ... les efforts entrepris pour adapter les structures... ».

2° Page 2395, 1^{re} et 2^e colonne, 9^e ligne de la réponse de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale à la question n° 7054 de M. Brugeroche :

Au lieu de : « ... l'implantation de futures unités... » ;
Lire : « ... l'implantation future d'unités... ».