

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE 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

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 20^e SEANCE

Séance du Mardi 24 Novembre 1970.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE CAROUS

1. — Procès-verbal (p. 2102).
2. — Loi de finances pour 1971. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2102).

Transports (services communs et transports terrestres :

MM. Charles Suran, rapporteur spécial ; Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; le président, Robert Galley, remplaçant M. Raymond Mondon, ministre des transports ; Roger Gaudon, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Adolphe Chauvin, Auguste Pinton.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ MÉRIC

MM. Serge Boucheny, Pierre Giraud, Pierre Brousse, Marcel Souquet, le ministre, Jean-Eric Bousch, Roger Gaudon, Auguste Pinton, Ladislav du Luart.

Adoption des crédits.

Logement :

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial ; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Auguste Billiemaz, Jean Colin, Adolphe Chauvin, Fernand Chate-lain, René Monory.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

MM. Paul Guillard, Alfred Kieffer, Léon Jozeau-Marigné, le ministre, Roger Delagnes, Jean Colin, Michel Chauty, Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat au logement ; Antoine Courrière.

Sur les crédits :

Adoption du titre VI au scrutin public.

Adoption des crédits.

Art. 58 à 60 bis : adoption.

Charges communes :

MM. Henri Tournon, rapporteur spécial ; Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances ; Roger Gaudon, André Armengaud, Marcel Boulangé, Mme Marie-Hélène Cardot, M. Paul Driant.

Le vote sur les crédits est réservé.

Services financiers :

MM. Paul Pauly, rapporteur spécial ; Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances.

Sur les crédits :

MM. Jacques Piot, Max Monichon, le secrétaire d'Etat.

Amendement n° 89 du Gouvernement. — MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial, René Jager. — Adoption.

Amendement n° 109 de M. Yves Durand. — MM. Yves Durand, Jean Bailly, secrétaire d'Etat au commerce ; Etienne Dailly, Jacques Chirac, secrétaire d'Etat ; le président. — Adoption.

Art. 71 et 76 : adoption.

3. — Remplacement d'un sénateur décédé (p. 2160).

4. — Transmission d'un projet de loi (p. 2160).

5. — Ordre du jour (p. 2160).

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1971

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1971, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 53 et 54. — (1970-1971).]

Transports.

I. — SERVICES COMMUNS ET TRANSPORTS TERRESTRES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports (I. — Services communs et transports terrestres).

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre 1970 sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour la discussion de ce budget sont les suivants :

Groupe socialiste : trente-huit minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : trente-cinq minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : trente-cinq minutes ;

Groupe communiste : vingt-deux minutes.

Je me permets d'appeler l'attention de nos collègues sur le fait que dans le présent débat sont inscrits, outre les deux rapporteurs, dix orateurs et que la suite de l'ordre du jour comporte l'examen des dispositions relatives au logement, aux charges communes et aux services financiers. Aussi, je serais reconnaissant à nos collègues de vouloir bien respecter les temps de parole, ceci pour éviter au président d'avoir à les leur rappeler, ce qui est toujours désagréable pour tout le monde.

Dans la discussion, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Charles Suran, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, aujourd'hui, succédant à M. Antoine Courrière, si longtemps rapporteur du budget des transports, services communs et transports terrestres, je mesure la difficulté de ma tâche et je demande à mes collègues de bien vouloir excuser mes éventuelles insuffisances.

Le budget de 1971, services communs et transports terrestres, comporte un total de crédits qui s'élève, pour les dépenses ordinaires, à 5.947 millions de francs, soit une augmentation d'environ 5 p. 100 par rapport à 1970. Les dépenses en capital s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 170 millions de francs, contre 158 millions l'an passé et les crédits de paiement à 127 millions de francs contre 233 millions en 1970.

L'analyse des crédits ordinaires montre que le budget des transports terrestres est, avant tout, un budget d'intervention. Les crédits afférents aux moyens des services et à l'équipement administratif du ministère des transports sont limités à 10.521.521 francs, en augmentation seulement de 428.000 francs sur ceux de l'an passé. Par contre, les crédits concernant les interventions publiques s'élèvent à 5.947.350.000 francs, en augmentation de plus de 275 millions par rapport à 1970.

Les subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. représentent, à elles seules, 99,45 p. 100 des dépenses ordinaires de ce budget.

Si nous entrons dans le détail des moyens des services, nous constatons d'abord une très faible majoration des services votés, de 45.867 francs résultant de la contraction de deux mesures de sens contraire.

C'est d'une part la traduction en année pleine des modifications de traitement intervenues en cours d'année et d'autre part, les économies rendues possibles sur des indemnités de résidence qui avaient été trop largement calculées dans le passé.

Au titre des mesures nouvelles, nous trouvons une somme totale de 382.000 francs, dont vous trouverez le détail dans mon rapport écrit. Ces mesures ne sont pas très importantes, mais elles appellent de ma part deux observations.

La première a trait à la création d'un poste de conseiller des transports à Washington ayant rang d'amiral. Sur ce point, M. le ministre des transports a emporté l'adhésion de l'Assemblée nationale qui avait déposé un amendement tendant à l'annulation d'une telle création.

Ma seconde observation est relative à l'augmentation de 1.129.000 francs de la subvention attribuée à l'institut de recherche des transports. Cet institut est un établissement placé sous la double tutelle du ministre des transports et du ministre de l'équipement et du logement. Il a pour mission de rechercher pour le compte de l'administration comme pour celui des entreprises publiques et privées des solutions nouvelles en matière de transport et l'amélioration des modes de transport existants. Si ces études doivent permettre aux véhicules de circuler plutôt que de rester statiques, nous ne chicanerons pas sur la dépense.

En ce qui concerne les dépenses en capital, au titre des études générales des transports, une dotation de 17.050.000 francs est prévue en autorisations de programme contre seulement 4,4 millions l'an passé. Au chapitre concernant les bureaux régionaux de fret, des autorisations de programme sont prévues en vue du transfert des bureaux régionaux de fret de Lyon, Orléans et Nantes.

L'exploitation réglementée des voies navigables comporte une ligne nouvelle dotée de cinq millions de francs, qui concerne le plan d'ensemble de la batellerie, auquel la profession doit participer pour une somme égale. Aucune subvention n'est plus accordée pour les déchirures des bateaux en bois, seuls peuvent en bénéficier les bateaux tractionnés métalliques.

Il semble qu'en ce domaine le Gouvernement s'oriente vers la concentration des moyens de la batellerie, qui suppose l'existence de trains poussés ou tractés comportant de nombreux bateaux. Mais de ce fait, les artisans bateliers devront cesser leur activité ou la poursuivre sur les voies navigables secondaires.

Les petits réseaux de chemin de fer coûtent de moins en moins cher puisque la subvention n'est plus que de 3.563.000 francs. Elle est en diminution de 672.000 francs sur l'an passé. Pour le réseau de la Corse, la subvention est de 2.400.000 francs et pour le réseau du Vivarais-Lozère, les crédits s'élèveront à 213.000 francs. La fermeture du réseau du Blanc à Argent entraînera le versement d'une indemnité de licenciement de 950.000 francs. Enfin, les chemins de fer de Provence et le fameux P.O.C., Paris—Orléans—Corrèze, n'auront plus de subvention.

Par contre, demeurent deux grosses parties prenantes, la R.A.T.P. et la S.N.C.F.

Pour la R.A.T.P. jouent l'application des conventions du régime financier de cette régie et l'application du décret du 7 janvier 1959. Aux termes de cette convention, la Régie autonome des transports parisiens a droit au remboursement des pertes de recettes qui résultent d'une opposition des pouvoirs publics à une augmentation des tarifs — l'Etat y participant pour 70 p. 100 et les collectivités locales intéressées pour 30 p. 100 — des pertes de recettes qui résultent de réductions tarifaires décidées avant le 1^{er} janvier 1958, compensées dans la même proportion et enfin des pertes de recettes qui résultent des réductions tarifaires décidées après le 1^{er} janvier 1958 qui, elles, sont payées par l'Etat. L'ensemble de ces dispositions fait que la R.A.T.P. recevra de l'Etat une subvention de 714 millions en 1971 alors que cette subvention s'élevait seulement à 663 millions en 1970.

Sans vouloir entrer dans une polémique Paris-province, la commission des finances constate tout de même l'aide importante ainsi accordée par l'Etat à la R. A. T. P., alors que les réseaux de transport en commun de nos villes de province ne bénéficient pas de tels avantages. Cependant, les usagers de ces derniers ne sont ni mieux ni plus vite transportés que dans la région parisienne. Ils paient plein tarif et par l'impôt ils contribuent à résorber le déficit de la R.A.T.P.

En ce qui concerne le métro, le réseau express régional, qui s'adresse certes aux Parisiens, mais aussi aux provinciaux quand ils viennent à Paris, a entraîné jusqu'à présent une participation financière de l'Etat de 1.225 millions de francs, et les travaux ne sont pas terminés. Parallèlement, l'Etat aidera à raison de 45 p. 100 la réalisation de métros à Lyon et Marseille.

J'en viens à la S.N.C.F. L'ensemble des crédits intéressant cette société nationale s'élève à 5.291 millions de francs en augmentation de 221 millions par rapport à 1970. Ces subventions résultent de l'application de la convention du 31 août 1937, qui a été modifiée ultérieurement à plusieurs reprises, et qui impose à l'Etat des contributions importantes soit pour pertes de recettes, soit pour changes d'exploitation. Je note que sur les 221 millions de francs d'augmentation prévus cette année, la seule contribution de l'Etat aux charges de retraite des agents de la S.N.C.F. est en hausse de 215 millions sur celle de l'an passé.

Je relève dans le budget une innovation à propos des investissements de la S.N.C.F. et de l'aide que l'Etat leur apporte. Pour la première fois figurent au budget général des crédits d'investissements au titre de la S.N.C.F. Il s'agit de 50 millions de francs d'autorisations de programme et de 21 millions de francs de crédits de paiement qui sont destinés à subventionner l'exécution de travaux neufs concernant les lignes de la banlieue parisienne.

Jusqu'à présent, ces travaux étaient, comme pour le reste du réseau de la S.N.C.F., financés par la société nationale au moyen de ses fonds propres. Le développement de la région parisienne nécessite une amélioration et une extension des infrastructures ferroviaires. Or ces travaux ne présentent, du point de vue financier, qu'une faible rentabilité pour la S.N.C.F.

Les investissements qu'il est proposé d'effectuer dans la région parisienne seraient ainsi subventionnés à 60 p. 100, moitié par l'Etat et moitié par le district, le reste étant financé au moyen d'avances du district.

Les dotations prévues au titre du budget de 1971 concernent pour 3 millions de francs la construction d'escaliers mécaniques à la gare Saint-Lazare et pour 37 millions de francs la construction des antennes ferroviaires destinées à la desserte des villes nouvelles d'Evry et de Cergy.

Cet examen, beaucoup trop rapide, nous laisse cependant perplexes. Les collectivités locales de la région parisienne, qui sont aidées par l'Etat, comme celles des villes de province, qui, elles, ne sont pas aidées, sont amenées à combler sans cesse les déficits toujours croissants de leurs réseaux de transports en commun.

La vérité des prix, la liberté tarifaire, ce sont de grands mots, car si on applique ces beaux principes aux transports en commun, on diminue leur clientèle, donc leurs recettes. Si l'on pratique une politique d'amputation de services, comme le fait la S.N.C.F. pour certaines lignes déficitaires, on tarit leur apport aux lignes principales qui, à leur tour, deviennent moins rentables.

Certes la S.N.C.F., soucieuse de son prestige, désire le conserver, sinon l'accroître, par une politique de transports à très grande vitesse, assez controversée d'ailleurs. Certains projets encore à l'étude, qui peuvent paraître séduisants, seront-ils encore valables au moment de leur éventuelle réalisation ? Il faut bien reconnaître aux Français une tendance à l'individualisme. C'est ainsi, déjà, que la maison individuelle a beaucoup plus d'attrait que l'immeuble collectif. Il en est de même pour les transports. Le rêve de chacun est de posséder sa voiture et, lorsqu'il l'a, de s'en servir même s'il peste contre les embouteillages, même si le transport particulier revient plus cher que le transport public.

Le grand problème est donc de savoir comment circuleront ceux qui ne pourront pas avoir de voiture. L'Etat désire-t-il conserver pour la S.N.C.F. et pour les sociétés de transports en commun la notion de service public ? Ou bien désire-t-il les transformer en entreprises commerciales, seulement soucieuses de leur rentabilité ?

Dans la première hypothèse, nos transports collectifs seront toujours en déficit et nous considérons qu'il est illusoire de penser qu'ils pourront trouver un équilibre financier à plus ou moins long terme.

Dans la deuxième hypothèse, celle de la gestion commerciale, il faudra obtenir une discipline farouche de la circulation, sinon la clientèle boudera et les prix des voyages deviendront prohibitifs.

C'est pourquoi le ministère des transports devrait être avant tout celui de la circulation. Pour y parvenir, la coordination avec le ministère de l'équipement et le ministère de l'intérieur

doit être totale, car, pour circuler, il faut sans doute, en temps utile, les équipements nécessaires, mais aussi une stricte discipline.

Nous savons que des projets de réforme sont en cours et nous espérons, monsieur le ministre, que vous voudrez bien nous entretenir de la modification des rapports contractuels entre l'Etat et la S.N.C.F. Vous pourrez peut-être également nous indiquer les perspectives à moyen terme en ce qui concerne la situation financière de la S.N.C.F.

En conclusion, je vous ferai part des observations qui ont été faites en commission.

Votre commission des finances a longuement examiné les différents crédits figurant au budget des transports terrestres et ne peut que constater le caractère quasi inéluctable de la grande majorité des subventions prévues. Ces subventions ont, en définitive, pour objet de permettre la continuation de l'exploitation de grands services publics qui, en l'état actuel de leur structure et de leurs tarifs, est largement déficitaire.

En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, elle pense qu'une politique d'économie plus rigoureuse devrait être poursuivie, notamment par le développement de l'automatisation. Il s'agit avant tout d'une entreprise de main-d'œuvre et seule une profonde modification des techniques d'exploitation peut permettre l'accroissement indispensable de la productivité. Dans cette hypothèse, nous vous serions reconnaissants, monsieur le ministre, de bien vouloir nous indiquer quelles sont les perspectives à moyen terme au sujet de la situation financière de la R.A.T.P.

Pour la S.N.C.F., votre commission, qui comprend de nombreux ruraux, s'est attachée notamment à l'étude de la fermeture de nombreuses lignes au trafic omnibus voyageurs. Elle estime que les projets en cours sont beaucoup trop draconiens et qu'ils risquent de priver des régions entières des moyens de transports qui leur sont nécessaires. Dans de nombreux cas, il est douteux que les services routiers de remplacement soient d'une exploitation beaucoup moins déficitaire que les actuels services ferroviaires, surtout si l'on tient compte du fait que la multiplication des dessertes par autocars devra entraîner, sur bien des itinéraires déjà très chargés, une augmentation des dépenses d'entretien et de renforcement des infrastructures routières.

En particulier, lui paraît spécialement critiquable la fermeture aux services omnibus de tronçons de lignes qui, par ailleurs, sont maintenus pour le passage non seulement des trains de marchandises, mais également de trains de voyageurs express et rapides. Dans ce dernier cas, en effet, on ne peut attendre de la suppression partielle du service voyageurs une grande économie sur les dépenses d'infrastructure et de signalisation.

Il semble, par conséquent, qu'une modification des conditions d'exploitation des services omnibus, par l'utilisation de tramways par exemple, devrait permettre de réduire, peut-être même d'annuler, les déficits actuellement constatés, et de maintenir ainsi ouverts les tronçons de lignes dont il s'agit.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des services communs et des transports terrestres pour 1971. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.

M. Auguste Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter au nom de la commission des affaires économiques et du Plan concerne le budget des transports terrestres, en particulier de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. Je vous parlerai également de la coordination des transports.

Pour ce qui est du budget de la S.N.C.F., nous procédons à une nouvelle présentation. Les crédits budgétaires relèvent de trois grandes rubriques : déficit d'exploitation, charges d'intérêt général et remboursement des services rendus, conformément aux nouvelles dispositions qui régissent les rapports financiers de l'Etat et de la S.N.C.F., dispositions qui ont été définies par l'échange de lettres des 16 et 25 juillet 1969. Les dotations budgétaires accordées pour l'exercice 1971 ont donc été établies en fonction de ces nouvelles dispositions.

Nous noterons tout d'abord que le déficit d'exploitation diminue d'un quart. Il passe, en effet, de 766 à 575 millions de francs. Ce déficit devrait disparaître durant la période 1970-1973, l'année 1973 étant incluse.

Mais si ce déficit va en diminuant, les versements effectués par l'Etat sous formes diverses : subventions, aides, augmen-

teront encore en 1971. Ce versement pour les dépenses d'entretien, qui était de 1.120 millions en 1970, sera de 1.180 millions en 1971, soit 60 millions de plus. L'aide pour les passages à niveau augmentera de 20 millions alors que l'on supprime des lignes. Mais le versement le plus important est celui relatif aux charges supplémentaires de retraite pour le personnel qui n'a pas été remplacé. Il sera en 1971 de 2.400 millions, chiffre de deux fois et demie supérieur au budget du ministère de la justice.

Le total des versements sera, en 1971, de 5.200 millions au lieu de 4.970 millions en 1970.

Si l'on examine le bilan prévisionnel de 1970, on constate que les dépenses en personnel et charges sociales majorées des retraites prises en charge par l'Etat sont à peu près équivalentes aux recettes du produit du trafic brut qui sont de 12.700 millions. Il y a là un problème à méditer.

Par ailleurs, le bilan donne en recettes réelles 15.860 millions et en dépenses 18.370 millions, d'où une insuffisance d'exploitation de 2.495 millions. Si l'on ajoute les dotations complémentaires de l'Etat qui s'élèveront à 2.500 millions, on aboutit à un total de la contribution de l'Etat de l'ordre de 5 milliards.

L'évolution du trafic par rapport à 1967, année de référence plus appropriée que 1968, en raison des grèves et des événements survenus alors, permet d'enregistrer une augmentation de l'ordre de 2 p. 100 pour le trafic voyageurs. Pour l'année 1969 seule, il se décompose comme suit dans ses grandes lignes : 27,8 milliards de voyageurs-kilomètres pour les rapides et express, 6,9 milliards pour la banlieue parisienne, 3,9 milliards pour les omnibus et autres, 1,19 milliard pour la banlieue des grandes métropoles régionales.

Notons que la part de l'avion dans les transports publics interurbains est de 4,7 p. 100. Pour quelques liaisons importantes, les parts respectives de l'avion et du chemin de fer sont les suivantes, en milliers de voyageurs : Paris—Lyon, 728 par fer et 363 par air ; Paris—Marseille, 576 par fer et 364 par air ; Paris—Nice, 287 par fer et 495 par air ; Paris—Lille, 959 par fer et 21 par air.

Mais, alors que le trafic par chemin de fer reste à peu près stationnaire, celui acheminé par avion progresse de 15 à 20 p. 100 par an. Cependant, les résultats enregistrés pour 1969 sur l'ensemble du réseau sont très satisfaisants pour la S. N. C. F., puisqu'ils se situent à un niveau jamais atteint.

Pour ce qui est du trafic marchandises, la progression est particulièrement remarquable, nettement supérieure aux valeurs maximales observées dans le passé. On enregistre une hausse de 6 à 7 p. 100 en 1969 par rapport à l'année de référence 1967.

Les premiers chiffres connus pour l'année 1970 confirment, tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises, l'évolution entrevue ci-dessus. On notera, de plus, que la longueur moyenne des étapes parcourues par les voyageurs s'est sensiblement accrue.

Un autre point qui a attiré notre attention et nous a incités à la plus extrême vigilance est le projet de liaison Paris—Lyon par turbo-train.

Un comité interministériel, qui réunit un certain nombre de hauts fonctionnaires et de représentants de la S. N. C. F., d'Air-Inter et des constructions aéronautiques, examine actuellement le projet de la S. N. C. F. tendant à la création d'une ligne ferroviaire entièrement nouvelle grâce à laquelle ces deux villes pourraient être reliées par turbo-train en deux heures au lieu de trois heures quarante-sept comme actuellement. Le Gouvernement devra se prononcer ensuite sur le point de savoir si ce projet est financièrement supportable et économiquement valable en tenant compte du développement harmonieux des transports et de l'aménagement du territoire.

Nous ne nous étendrons pas sur les aspects techniques de ce projet, mais nous dresserons un état des villes desservies, étant entendu que le temps de freinage est trop important pour que le turbo-train puisse s'arrêter fréquemment.

Ce turbo-train serait en mesure, par la suite, de poursuivre sa route au-delà de Lyon vers Marseille, Grenoble, Saint-Etienne, Montpellier et Roanne. De même, à partir de raccordements à Saint-Florentin et Mâcon, il serait possible de desservir Lausanne, Genève, Annecy et Chambéry. Les gains de temps seraient de deux heures, en partant de Paris, pour les villes du Sud-Est reliées à Lyon, Marseille, Saint-Etienne, Genève, Grenoble, etc. La fréquence des départs varierait de quatre à deux par heure. La capacité de chaque rame est de 318 places.

Selon les prévisions de la S. N. C. F., la part du trafic ferroviaire dans le total du trafic voyageurs sur l'ensemble Paris-

Sud-Est passerait de 58 p. 100 en 1967 à 33 p. 100 en 1976. Le but essentiel du projet du turbo-train est de remédier à cette dégradation de la situation du chemin de fer sur un axe particulièrement important quoique abondamment pourvu, tant sur le plan ferroviaire que sur le plan aérien.

Selon les experts de la S. N. C. F., il ramènerait au rail 5,5 millions de voyageurs qui se répartiraient comme suit : clientèle nouvelle : 1,5 millions ; clientèle aérienne : 1,5 millions et usagers de la route : 2,5 millions.

Ainsi, le nombre total de voyageurs Paris—Sud-Est qui, en 1976, dans les conditions actuelles serait de 10 millions par rail, 6 millions par avion et 16 millions par route, passerait, avec le turbo-train, à 15 millions par rail, dont 12 par la nouvelle ligne, ce qui représenterait 32.000 voyageurs par jour. Selon un calcul auquel je me suis livré, il faudrait alors, cinq rames à l'heure dans chaque sens pendant quinze heures.

Nous signalerons pour votre information que le train japonais *Tokaido* emmène chaque jour 100.000 passagers dans 100 trains de 1.000 personnes. Le trafic du turbo-train français que nous avons envisagé est donc important, mais pas absolument utopique.

La rentabilité générale du projet serait de l'ordre de 15 p. 100 et, selon les chiffres fournis par la S. N. C. F., rapporterait trois milliards en vingt ans. La réalisation totale de l'opération nécessiterait de quatre à cinq ans.

Votre commission pense que ce projet présente un certain nombre d'avantages.

D'abord, les villes secondaires non desservies par avion bénéficieraient d'une amélioration sensible de leurs relations avec la capitale : Bourg, Avignon, Le Puy, etc. Pour Bourg, par exemple, la durée du trajet serait ramenée d'un peu plus de quatre heures à un peu moins de deux.

Ensuite, les améliorations apportées aux liaisons entre Paris et le Sud-Est le seraient sans modification ou moyennant une faible augmentation des tarifs, ceux-ci restant en tout état de cause de 25 à 25 p. 100 inférieurs à ceux de l'avion.

En revanche, ce projet nous paraît présenter plusieurs inconvénients sérieux, le premier étant son coût d'environ deux milliards. Certes, il serait étalé sur quatre ou cinq ans, ce qui représenterait une dépense de 400 à 500 millions par an.

Certes, dans l'hypothèse actuelle, les investissements qu'il est nécessaire d'effectuer sur Paris—Lyon pour faire face aux besoins du trafic sont de 400 millions. Il n'empêche que le coût nous a paru élevé, compte tenu de notre situation financière générale et des besoins du pays. Nous ne croyons donc pas qu'il soit opportun de l'entreprendre.

Par ailleurs, l'équilibre financier d'Air-Inter risquerait d'être perturbé, ce qui aurait d'importantes conséquences eu égard au trafic par air sur l'ensemble du territoire.

D'une façon générale, votre commission souhaite, comme elle l'a toujours souligné, qu'une réelle coordination soit établie entre les divers modes de transports et les infrastructures qui les conditionnent. Mais elle n'exclut pas pour autant l'idée d'une certaine concurrence qui peut constituer un aiguillon efficace pour les divers modes de transports.

Elle reconnaît, par conséquent, l'intérêt des liaisons rapides par voie ferrée, d'autant qu'il n'est pas possible d'installer des aérodromes partout. L'exemple des pays plus avancés montre d'ailleurs que les excès de la circulation automobile rendent nécessaire une revitalisation des transports en commun par sol. Turbo-train, aéro-train ou jumelage de ceux-ci ? C'est aux experts qu'il revient dans un premier temps d'apprécier le coût et les avantages réciproques en fonction des distances, des arrêts, des services rendus.

Je dirai un mot maintenant sur les fermetures de lignes recommandées par le Gouvernement depuis 1968.

A ce jour, les fermetures effectives sont de 3.747 kilomètres, dont 1.000 à tout trafic, sur les 10.000 envisagés d'ici à la fin de 1973. Si la S. N. C. F. veut atteindre l'objectif fixé, elle devra encore accélérer la cadence des opérations. En dépit des résistances locales, telle semble être son intention.

Votre commission émet des réserves sur cette politique qui frappe plus particulièrement les zones économiquement déshéritées. En outre, contrairement aux promesses faites par le Gouvernement les collectivités locales n'ont pas toujours été informées et consultées. Notre doctrine en la matière est qu'il faut se placer entre la fermeture systématique et le maintien à l'identique. Dans bien des cas, des économies substantielles pourraient être dégagées par réduction de services, fermeture de certaines gares, etc. sans que les lignes soient pour autant supprimées.

Enfin, au sujet des services routiers de remplacement, nous avons été saisis de nombreuses réclamations portant sur leur qualité et leur régularité. En fait, pour de nombreux usagers, il semble que la mise en place de ces dessertes routières n'ait qu'un caractère très provisoire et, à notre connaissance, quelques-unes d'entre elles ont, en effet, été supprimées après quelques mois de fonctionnement.

De plus, si les voyageurs empruntant les autocars de la S.N.C.F. ou fonctionnant sous son contrôle bénéficient bien des mêmes réductions tarifaires que les usagers du chemin de fer, il n'en est pas de même lorsque le transport est assuré par une société privée indépendante. Dans tous les cas se pose le problème des bagages accompagnés dont l'acheminement n'est pas garanti.

Votre commission souhaiterait donc vivement obtenir du gouvernement des précisions et des apaisements sur cet important problème.

Pour ce qui concerne la R.A.T.P., l'évolution du trafic dans la région parisienne préoccupe chaque jour davantage le Gouvernement, les élus locaux et l'opinion publique.

C'est un problème d'ensemble. De 1965 à 1969, la fréquentation des transports en commun a régressé de deux milliards à un peu plus de 1.700 millions de voyageurs. Pour les autobus, le nombre de voyageurs a diminué de 40 p. 100 dans Paris *intra muros* et de 20 p. 100 à l'extérieur. Les difficultés de la circulation abaissent la vitesse moyenne des autobus au-dessous de neuf kilomètres à l'heure, soit au voisinage de celle qu'atteignait le « Madeleine-Bastille » des années 1880.

Le trafic automobile a commencé à prendre le pas sur celui qui est acheminé par les transports collectifs. Les prévisions sur la base du prolongement des tendances actuelles donneraient pour 1985 trois fois plus de déplacements de type individuel que de type collectif. L'impossibilité matérielle d'une telle évolution montre la nécessité de mieux répartir le flot croissant des usagers.

Bien que difficiles à apprécier exactement, les dépenses extrêmement élevées qu'exigerait une telle évolution, tant en ce qui concerne la voirie que le stationnement, seraient, en effet, du triple ou du quadruple de celles qui ont été effectuées durant la période récente. Il apparaît donc nécessaire de limiter à la banlieue les efforts à entreprendre dans le domaine routier et autoroutier, principalement pour les liaisons entre villes satellites et les aéroports.

En revanche, pour Paris et la proche banlieue, la priorité aux transports en commun s'impose. Dans cette hypothèse, il convient toutefois d'installer d'importants parcs de stationnement à la périphérie du noyau le plus dense de l'agglomération.

Les principales opérations envisagées par le VI^e Plan sont l'engagement immédiat du tronçon central du métro express régional entre Auber et la Nation, la jonction Miromesnil à Invalides, le prolongement de la ligne n° 8 jusqu'à Créteil et l'amélioration générale du confort et de la capacité du réseau.

Par ailleurs, un certain nombre de travaux de prolongements sont en cours sur les lignes n° 3, n° 8 et n° 13 ; de multiples projets sont à l'étude pour le lancement d'antennes jusqu'aux limites de la zone d'urbanisation dense de l'agglomération parisienne.

En plus des *parkings* existant aux portes de Paris, un certain nombre d'autres sont en cours de réalisation et à l'étude. Ils auront pour rôle de dissuader les automobilistes de circuler dans Paris. Des projets de *parkings* en liaison avec le réseau express régional sont également en cours d'étude. Bien qu'élevé, le coût de ces opérations nous paraît dans l'ensemble justifié.

Comme nous l'avons dit plus haut, le trafic du Métro et des autobus a diminué. Il se caractérise toutefois par une saturation aux heures de pointe et une réduction d'activité aux heures creuses, due en partie à la journée continue et à la télévision. Cela pose aux heures de pointe, le problème de l'accélération de la fréquence des rames, dont la solution est à l'étude sur plusieurs lignes.

La situation financière de la R.A.T.P. a toujours été préoccupante. Elle continue à se détériorer gravement. Le déficit est passé de 524 millions en 1964 à 983 millions en 1969. Les prévisions pour 1971 sont supérieures à 1 milliard à condition que le module soit porté à 0,80 franc au 1^{er} janvier 1971. Pour que la Régie soit en équilibre, il faudrait que le module soit porté à 1,04 franc.

Or, l'Etat couvre plus de 70 p. 100 du déficit des transports parisiens, les 30 p. 100 restants étant financés par les collectivités locales concernées. Cette participation considérable de

l'Etat au déficit des transports de la région parisienne, pose à nouveau le problème de la part que le pays, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables prend aux difficultés financières d'une seule région. Votre commission estime que cette répartition des charges devrait être sensiblement modifiée. Car il n'y a pas que les transports parisiens qui sont en déficit. Nous vous signalons que l'ensemble des régies des transports des grandes villes de province est dans la même situation que Paris. En plus, l'utilisateur paie les titres de transport plus cher, un franc pour Lyon, par exemple, au lieu de soixante-dix centimes à Paris. Quant aux subventions, elles sont à la charge exclusive des collectivités locales.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Auguste Billiemag, rapporteur pour avis. Votre commission estime donc que le Gouvernement devrait participer également au déficit de ces régies de transport de province. Par ailleurs, nous croyons que la suppression de la T.V.A. sur le prix des titres de transport serait déjà un moyen d'aider les collectivités locales des grandes villes de province.

Même si la décision définitive appartient au ministre des finances, nous espérons, monsieur le ministre, obtenir une réponse de votre part à ce sujet.

Sous réserve de ces observations, votre commission donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1971, adoptées par l'Assemblée nationale, concernant les transports terrestres. (*Applaudissements*).

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

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications, remplaçant M. Mondon, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord excuser M. Mondon, ministre des transports qui, à la suite d'un léger accident de santé survenu dimanche, m'a demandé de le représenter auprès de vous, compte tenu des quelques mois pendant lesquels j'ai assuré son intérim. Néanmoins, je sollicite votre indulgence si une réponse est incomplète ou si un détail me manque pour faire face aux questions que vous m'aurez posées.

M. le président. Monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir transmettre à M. Mondon les vœux de prompt et complet rétablissement du Sénat, ainsi que mes vœux personnels. (*Applaudissements*).

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous remercie, monsieur le président. J'espère d'ailleurs qu'au cours de cette semaine M. Mondon pourra venir prendre la place qui est la sienne au banc du Gouvernement.

Je vais donc vous présenter l'exposé préparé par M. Mondon en m'efforçant de répondre aux excellentes interventions de vos deux rapporteurs, que je voudrais remercier pour les éléments tout à fait positifs et des données objectives que nous avons trouvés aussi bien dans leurs rapports écrits que dans les exposés oraux qu'ils viennent de faire.

Toute action publique ou privée est nécessairement dominée par le poids du passé.

Créé voilà bientôt quatre ans, le ministère des transports ne saurait échapper à cette loi générale et d'autant plus apparente qu'il s'agit de structures administratives.

C'est pourquoi les efforts de M. Mondon sont orientés, comme l'an dernier, vers la recherche persévérante de structures permettant à ce jeune ministère d'acquiescer définitivement sa pleine existence.

Le budget que le Sénat examine aujourd'hui ne concerne que les transports terrestres, alors que M. Mondon, tout comme moi-même, aurait souhaité que l'ensemble de ce budget fit l'objet d'un unique examen.

Je tiens néanmoins, dès maintenant, à souligner que nous nous efforçons, ainsi qu'en atteste ce document, de créer les structures horizontales et financières indispensables non seulement pour conférer à ce ministère son entière personnalité, mais aussi et surtout pour éviter les doubles emplois et les difficultés qui ne manqueraient pas de résulter du maintien de structures parallèles pour chacune des trois grandes administrations — transports terrestres, aviation civile et marine marchande — qui composent le département des transports.

Indépendamment des résultats positifs que traduit déjà le budget de 1971, nous poursuivons activement en ce domaine les études nécessaires et nous ne manquerons pas de tenir informé le Sénat en temps utile des propositions que nous serions amenés à faire.

Cela étant, l'autonomie ne doit pas être recherchée pour elle-même et il serait déraisonnable de vouloir l'obtenir à tout prix.

Un exemple me permettra d'illustrer cette idée.

Les liens entre l'urbanisme et les transports urbains sont étroits ; de même, il faut assurer une coordination satisfaisante entre les diverses infrastructures de transports dont toutes ne dépendent pas de mon ministère.

Il est donc souhaitable, au niveau des études sur lesquelles s'appuient de plus en plus les décisions politiques, d'assurer une bonne cohérence entre l'action des ministères des transports et de l'équipement et du logement.

C'est la raison pour laquelle je voudrais indiquer qu'un service et qu'un institut fort importants : le service des affaires économiques et internationales et l'institut de recherches dans les transports, de création récente, sont communs aux deux ministères en raison même des problèmes très proches qu'ils sont conduits l'un et l'autre à aborder en certains domaines.

Je terminerai ce tour d'horizon général en précisant que le budget proposé pour 1971, comme vous l'ont indiqué vos rapporteurs, s'élève à plus de neuf milliards. Au regard d'une croissance modérée des dépenses de fonctionnement, de l'ordre de 5 à 6 p. 100, les autorisations de programme augmentent de plus de 12 p. 100 par rapport à l'année précédente. C'est dire combien l'accent est mis sur le développement des équipements et cela montre à quel point l'avenir est notre préoccupation dominante.

Abordant maintenant les transports terrestres proprement dit, je voudrais présenter à votre assemblée les grandes lignes de notre action en ce domaine.

Je parlerai d'abord, si vous le voulez bien, des transports urbains qui constituent maintenant, tant à Paris qu'en province, l'un des soucis essentiels des Français et naturellement l'une des préoccupations dominantes du Gouvernement et du ministre des transports.

Ces transports prennent en effet une importance de plus en plus grande au fur et à mesure que l'industrialisation et l'exode rural qui en est la conséquence se développent et que, par conséquent, l'urbanisation s'intensifie.

Les orientations du VI^e Plan qui marquent un effort prioritaire d'industrialisation conduiront à une accentuation du phénomène. Ne pas en tenir compte serait gravement compromettre l'avenir et encourir une grande responsabilité vis-à-vis des générations futures.

En province, d'ores et déjà, les transports urbains de nos grandes villes éprouvent des difficultés toujours plus grandes et risquent d'entraver les fonctions d'échange qui doivent permettre à nos cités de jouer leur rôle économique et social dans toute sa plénitude.

Nous avons voulu que ce grave problème soit étudié dans un esprit de très large concertation, de manière que le Gouvernement définisse une ligne d'action prenant appui sur les besoins et les données réels. Tel a été la raison du colloque de Tours consacré en mai dernier aux transports urbains.

Cette importante manifestation m'a permis de faire préparer un « livre blanc » dont la diffusion la plus large, aux parlementaires notamment, contribuera à l'aménagement de transports urbains plus efficaces et mieux adaptés dans nos grandes villes de province.

Dès aujourd'hui, je suis en mesure de vous énumérer les mesures essentielles qu'il recommandera — je parle du livre blanc — à savoir : une accentuation de la décentralisation au profit des collectivités locales, la création d'autorités uniques d'agglomération, l'établissement de plans de transport cohérents avec les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, une plus grande discipline de la circulation et du stationnement dans les agglomérations, enfin un cadre approprié pour rendre possible et efficace l'indispensable collaboration entre exploitants et collectivités locales par le moyen de contrats de programme conclus pour une période de trois ou cinq ans.

Venons-en maintenant à la région parisienne. Il importe bien entendu que l'Etat donne l'exemple là où sa responsabilité et ses finances sont directement engagées. Tel est le cas dans la région parisienne où se pose un problème un peu particulier, précisément en fonction du rôle de l'Etat dans l'organisation des transports, encore que, là comme ailleurs, les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Chacun sait que, dans la région parisienne, on observe qu'en même temps que se développent les charges financières des collectivités et que progressent les efforts de tous, particuliè-

rement de l'Etat, l'insatisfaction des usagers semble s'accroître en proportion.

Remettre de l'ordre dans les transports parisiens revient donc à renverser les termes de cette apparente contradiction.

Premièrement, il faut limiter les charges qui pèsent sur les contribuables, d'abord en les plafonnant, ensuite en amorçant leur réduction par paliers.

Deuxièmement, il faut aussi améliorer les transports en augmentant leur capacité, leur confort et leur fréquence, afin de les rendre plus attractifs et moins pénibles pour l'utilisateur.

C'est pourquoi, comme cela a été indiqué l'an dernier au Sénat, nous avons fait étudier une réforme, mais, au risque de vous décevoir, je dois dire qu'elle fait encore l'objet de discussions entre les ministères intéressés et le préfet de Paris. Je demande donc à M. Billiemaz de faire confiance aux pouvoirs publics pour mettre en place une meilleure organisation des transports en commun dans la région parisienne, afin d'alléger les charges de l'Etat et des collectivités locales en ce domaine.

Quant à la question de la taxe sur la valeur ajoutée, que vous avez soulevée, monsieur le sénateur, il est dans l'intention des pouvoirs publics de procéder à une normalisation des charges fiscales supportées par la R. A. T. P., cela dans les mêmes conditions que pour la S. N. C. F.

A cet effet, un contrat de programme a été préparé. Pour obtenir les résultats que je viens d'indiquer, la réforme prévoit un partage plus clair des responsabilités respectives de l'Etat, des collectivités locales et des entreprises de transport, ainsi qu'une déconcentration plus nette, au profit de la région, des attributions exercées jusqu'alors par l'Etat dans le domaine des transports en commun.

En second lieu, un contrat de programme pour la R. A. T. P. est en cours d'élaboration et sera soumis dès qu'il sera au point à la consultation des organisations professionnelles de la Régie.

Au regard d'un effort substantiel d'investissement dans le domaine de la capacité, du confort et de la productivité, ce contrat définira une politique tarifaire cohérente impliquant un relèvement modéré, mais régulier, des tarifs et la prise en charge par les entreprises de la région, sous la forme d'une taxe d'amélioration des transports qui sera créée l'an prochain, du financement d'une partie des investissements de transport, notamment de ceux qui sont destinés à améliorer le confort.

Troisièmement, pour faciliter le redressement de la situation des transports de surface, il conviendra, à l'évidence, d'obtenir une meilleure discipline de l'usage de la voiture individuelle et une utilisation plus satisfaisante d'une voirie forcément limitée.

On y parviendra par le développement des couloirs réservés aux autobus, l'institution progressive et, je l'espère, limitée du stationnement payant, un meilleur respect des règles de stationnement et de circulation. A ce sujet, je partage une partie importante des observations que vous avez faites, monsieur le rapporteur, sur les bouleversements apportés par l'élévation considérable, due au progrès économique et social, du niveau de vie des Français : maison individuelle, désir d'indépendance et d'évasion, voiture individuelle et utilisation de celle-ci pour se rendre au travail.

Le Gouvernement est décidé à mener une action vigoureuse pour que les usagers obtiennent de meilleures conditions de transport à un prix aussi raisonnable que possible, et le Premier ministre l'a dit clairement le 15 octobre dernier à la tribune de l'Assemblée nationale.

Je viens en quelques mots de montrer les lignes de force principales de notre programme d'action dans le domaine d'une meilleure organisation dans la région parisienne. Celle-ci sera complétée par un effort important d'investissement, comme MM. les rapporteurs l'ont très clairement exprimé.

La priorité aux investissements est une manière concrète et essentielle d'assurer la priorité aux transports en commun, que je juge indispensable pour résoudre le problème des transports urbains dans la région parisienne.

Les choix pour la période du VI^e Plan seront faits dans le cadre des travaux du Plan, qui sont largement avancés. Certains d'entre eux viennent d'être entérinés par le conseil restreint du 15 octobre, de manière que certaines opérations puissent être entreprises sans tarder, c'est-à-dire dès le début de l'année 1971.

Je tiens à rappeler devant le Sénat les décisions importantes qui ont été prises et annoncées aussitôt par M. le Premier ministre compte tenu de leur importance nationale : lancement immédiat du tronçon central du réseau express régional ; amélio-

ration sensible, dans les trois années qui viennent, du confort et de la capacité du réseau métropolitain et des trains de banlieue de la S.N.C.F., notamment par l'installation de nombreux escaliers mécaniques et l'acquisition d'un important matériel nouveau; amélioration des correspondances réseau métropolitain-S.N.C.F., dans l'esprit d'une meilleure coordination; modernisation d'au moins deux lignes de métro; desserte ferrée des villes nouvelles d'Evry, de Cergy, de Créteil et de la vallée de la Marne.

Ces premiers choix, qui seront complétés par d'autres lorsque la commission des transports du Plan aura achevé ses travaux, montrent bien que le Gouvernement est conscient de l'effort à accomplir. Je voudrais rappeler avec insistance que, depuis plusieurs années, un effort d'investissement de l'ordre d'un milliard de francs est fait en faveur des transports en commun dans la région parisienne. Cet effort sera sensiblement supérieur pendant le VI^e Plan afin que la population de l'ensemble de l'agglomération parisienne bénéficie de transports d'une capacité suffisante, rapides et aussi confortables que possible.

Je terminerai mon propos sur les transports parisiens en donnant l'assurance au Sénat que la réforme de la R. A. T. P. sera mise en place en 1971.

Quant aux transports interurbains, dont il a été également question, ils posent des problèmes moins difficiles à résoudre, même si certains d'entre eux, comme les transports réguliers de voyageurs à courte distance, connaissent des difficultés liées au développement prodigieux de l'emploi de la voiture individuelle. C'est que, pour tenir compte des transformations qui les caractérisent, des réformes importantes sont intervenues ou sont en préparation.

La réforme de la S.N.C.F. est devenue effective depuis le début de 1970: son objectif — il n'est pas inutile de le rappeler — est de réduire, puis de supprimer les charges financières non justifiées que fait supporter le chemin de fer au budget et de permettre à la S.N.C.F. de mieux soutenir la concurrence des autres moyens de transport.

L'effort fait par les cheminots pour s'adapter à ce nouveau statut de leur entreprise est très sensible depuis plusieurs mois et je tiens à leur en rendre hommage, en soulignant que la voie dans laquelle nous nous sommes engagés est la seule qui permette à la S.N.C.F. de rester la plus grande entreprise de transport du pays et à notre économie de bénéficier du système de transport — ô combien! — le plus efficace et le mieux adapté aux prix de revient.

Le budget de 1971 matérialise, comme celui de 1970, l'effort entrepris, puisque la subvention forfaitaire d'équilibre sera ramenée — et je crois répondre ainsi à une question qui m'a été posée — de 766 millions de francs en 1970 à 575 millions de francs en 1971. L'évolution très favorable du trafic depuis deux ans laisse bien augurer de la réussite de cette deuxième étape vers la suppression, en 1974, de la subvention d'équilibre.

Malgré tout, les contributions globales augmentent, mais c'est surtout au titre des dépenses d'égalisation des conditions de la concurrence. Tel est le cas notamment, comme cela a été souligné par votre rapporteur, des retraites, pour lesquelles les charges du budget de l'Etat vont augmenter de 215 millions de francs d'une année à l'autre, mais faut-il pour autant, et c'est une question que je vous pose, modifier le statut des cheminots? Le Gouvernement se refuse à envisager une telle éventualité. Tel est le cas aussi des obligations de service public qui provoquent un accroissement de charges de 125 millions de francs.

Cette dernière augmentation est due au rythme insuffisant des transferts sur route de lignes omnibus faiblement fréquentées et déficitaires de la S.N.C.F., bien que ces transferts aient déjà été réalisés sur près de 4.000 kilomètres. Le retard que nous avons pris provient de circonstances locales concernant telles ou telles lignes et aussi de la très longue procédure de consultation à laquelle je subordonne chacune des décisions prises.

M. Suran a objecté que leur suppression diminuerait peut-être les recettes des grandes lignes. Je lui répondrai qu'en ce domaine les petits ruisseaux ne font pas forcément les grandes rivières. Le trafic des petites lignes est essentiellement local et presque jamais les voyageurs ne les empruntent de bout en bout. De toute façon, les transports routiers de substitution assurent en général la correspondance avec les grands trains.

Mais, je voudrais apporter trois précisions à M. Billiemaz au sujet des transferts sur route de lignes omnibus. Aucun transfert n'a été réalisé, je peux vous en donner l'assurance, sans que toutes les consultations indispensables aient été faites, qu'il s'agisse des parlementaires, des conseils généraux, des

comités techniques départementaux des transports ou des autorités locales. Ces consultations se déroulent sur une assez longue période de dix mois à un an. Ainsi aucune décision précipitée n'est prise en ce domaine sans que tous les éléments en la possession des élus et de l'administration soient examinés à fond.

J'ajoute que, pour les 4.000 kilomètres environ qui ont déjà fait l'objet de décisions, aucune desserte routière n'a été supprimée après quelques mois de fonctionnement. Si des cas particuliers ont échappé à notre vigilance, je souhaiterais, monsieur Billiemaz, que vous nous les fassiez connaître.

Je précise que pour quelques lignes à très faible trafic sur lesquelles existaient déjà des moyens de transport routier suffisants, aucun transport de substitution n'a été organisé sous la responsabilité de la S.N.C.F. Mais, en ce cas, le ministère des transports s'est préoccupé d'adapter les services existants afin que les populations restent desservies dans de bonnes conditions.

M. Billiemaz a évoqué la question des réductions de services et des fermetures des gares. A la lumière de ce que je sais, pour avoir passé quelques mois dans ce ministère, je puis lui répondre que les maires sont quelquefois loin d'approuver ces fermetures et ces réductions de services.

D'autre part, l'essentiel des dépenses de la S.N.C.F. sur les lignes omnibus concerne l'entretien de la voie et le gardiennage des passages à niveau. Or, les réductions de service et les fermetures de gares ne conduisent généralement qu'à des économies négligeables sur ces deux postes. Elles permettent donc dans l'ensemble de réduire les dépenses, mais pas dans une proportion équivalente aux réductions de service.

Par contre, ce que nous savons bien, après l'expérience de ces dernières années, c'est qu'elles diminuent le service rendu aux usagers. Ne vaut-il donc pas mieux maintenir le même service qu'apparavant aux usagers avec tous les avantages du chemin de fer — et vous avez noté que les tarifs et les réductions tarifaires, notamment, étaient maintenus, ce dont je vous remercie — mais avec un mode technique d'exploitation, le transport routier, dont je vous donne ici l'assurance, à l'inverse de ce que tous vos rapporteurs ont dit, qu'il est moins coûteux? Chaque fois que la S.N.C.F. a remplacé une ligne omnibus dont elle avait elle-même proposé la suppression par un transport routier, il y a eu un progrès non négligeable dans le sens de la réduction du déficit d'exploitation.

La réalisation de nos prévisions pour la subvention de 1971 à la S. N. C. F. est, bien entendu, subordonnée à deux conditions impératives relatives au niveau des investissements et au niveau tarifaire.

Sur le premier point, la S. N. C. F. a obtenu sur l'insistance personnelle de M. Mondon et sur ma demande pressante auprès du Gouvernement, un volume de crédits d'investissements de 1.700 millions de francs, montant jugé par nous tous comme minimal pour que la société nationale augmente comme prévu sa productivité en 1971. Quant au niveau tarifaire, la S. N. C. F. a retrouvé la liberté de le fixer en fonction de ses besoins et de l'état du marché.

Ces remarques faites, j'estime que le contrat de programme de la S. N. C. F. s'exécute dans de bonnes conditions et que ce magnifique outil ferroviaire que notre pays a su moderniser régulièrement saura s'organiser et pourra s'adapter aux services que l'économie attend de lui.

En ce qui concerne les observations faites par M. Billiemaz sur le projet de turbotrain Paris—Lyon, dont nous avons été heureux de constater que, dans les rapports, il tenait peut-être une place plus considérable que celle que nous attendions, vous comprendrez que je ne sois pas en mesure à l'heure actuelle de donner une réponse détaillée. Le Gouvernement a chargé un groupe fonctionnel présidé par M. l'ingénieur général Coquand d'étudier la rentabilité de ce projet et l'opportunité d'en réaliser éventuellement une première tranche, voire la totalité, dans le cadre du VI^e Plan. Le fait que le Gouvernement ait décidé la création d'un tel groupe est la preuve que nous sommes ouverts à toutes les idées. Le dépôt du rapport est imminent. Le Gouvernement prendra position sur ce projet qui soulève un très grand nombre de questions: rentabilité, répercussions sur l'ensemble des transports entre la région Rhône-Alpes—Méditerranée et la région parisienne, etc., quand il connaîtra les conclusions et les recommandations du groupe de M. Coquand, en qui il a toute confiance.

Venons-en au transport routier.

Le transport routier doit bénéficier dorénavant de la souplesse nécessaire lui permettant de s'adapter, tant dans ses trafics que dans ses tarifs, aux actions commerciales que peut maintenant mettre en œuvre la S. N. C. F.

La réforme entreprise n'accroîtra aucunement la capacité du transport routier, qui doit rester sensiblement égale à son niveau actuel afin que soit respecté le contrat de programme conclu avec la S.N.C.F. Elle permettra tout au plus de mieux utiliser certains véhicules existants sans qu'il puisse en résulter aucun enrichissement sans cause pour les transporteurs.

Je précise que le projet de loi de finances pour 1971 comporte de nouveaux taux de taxe à l'essieu permettant une complète égalisation des conditions de concurrence entre le chemin de fer et les transports routiers.

Malgré l'accroissement sensible de certains taux, une longue et loyale concertation avec les organisations professionnelles a permis d'obtenir ces nouvelles dispositions sans les difficultés que nous avons connues dans le passé.

Venons-en au dernier point, le problème de la batellerie. Il est peu différent de ceux que nous venons d'évoquer. En réalité soumise à la concurrence, elle se comporte en apparence comme un secteur protégé et réglementé au moyen d'un certain nombre de dispositions un peu contestables comme la répartition du trafic au tour de rôle. Le problème se complique du fait que les habitudes prises par la profession dans ce cadre réglementaire sont très particulières.

Bien entendu, il est exclu de laisser la situation en l'état, ce qui conduirait à une dégradation inévitable du marché des transports par eau et ultérieurement à une crise de la profession qui serait très préjudiciable à tous les secteurs de notre économie intéressés par la batellerie ; mais inversement, protéger celle-ci comme par le passé et même éventuellement accroître cette protection serait contraire au but que nous poursuivons dans notre politique des transports.

C'est pourquoi nous cherchons, grâce à un « plan d'ensemble de la batellerie », à donner à cette profession les moyens de soutenir la concurrence avec les autres modes de transport. J'estime que pour y parvenir, il faut, d'une part, améliorer très sensiblement la productivité et la compétitivité du transport par voie d'eau ; d'autre part, relever le niveau de vie de la population batelière.

Un premier crédit de cinq millions de francs est prévu à ce budget pour entreprendre l'application de ce plan dès que seront achevées les consultations actuellement en cours avec la profession.

Telles sont les grandes lignes de la politique des transports que M. Mondon souhaitait vous présenter.

Cette politique reste dominée par la volonté d'accroître l'efficacité de notre système de transports et de réduire le coût des prestations dont notre économie a besoin. Elle comporte un objectif économique, cohérent avec notre système économique d'ensemble.

Elle est aussi profondément évolutive afin que les transports ne constituent pas l'une de ces rigidités caractéristiques de la « société bloquée » dont a parlé M. le Premier ministre.

Je vous demande donc de bien vouloir voter ce budget qui méritait les quelques explications que je vous ai données en complément ou en réponse aux observations très judicieuses présentées par MM. les rapporteurs.

Ce projet marque à coup sûr la détermination du Gouvernement d'agir vite et fort dans un domaine dont dépendent, plus que tout autre, à notre époque de mobilité croissante, le développement et la force de notre économie. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Roger Gaudon.

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention a trait essentiellement au transport S.N.C.F. Si l'on en juge par les crédits de votre budget, nous pouvons dire que vous imposez à la S.N.C.F. une partie importante du financement de ses programmes, alors que l'Etat devrait apporter à ce service public une aide efficace. Vous savez bien que les investissements lui sont indispensables, par exemple, pour ouvrir de nouvelles lignes pour le trafic banlieue des grandes villes, notamment dans la région parisienne, et pour accélérer l'achat de matériel moderne dont vous venez, monsieur le ministre, de faire mention, à l'instant, dans votre intervention.

La réforme de la S.N.C.F. est effective depuis bientôt une année ; l'objectif que vous lui aviez fixé était la réduction de son déficit d'exploitation. Il est vrai que nous pouvons constater que dans le budget de 1971, la subvention a été ramenée à 575 millions de francs contre 766 millions de francs en 1970. La réforme a également pour objectif la fermeture de lignes. Nous lisons, dans le rapport de notre commission, que, de 1968 à 1970,

3.747 kilomètres ont été ainsi supprimés et cette action va se poursuivre. Or, nous pouvons considérer que cette vaste opération ne présente guère d'intérêt pour le rétablissement de l'équilibre financier de la S.N.C.F.

Disons que les économies à en attendre sont dérisoires ; en revanche, elles portent un grave préjudice aux populations des régions concernées, d'autant que ce sont les mêmes qui connaissent un sous-développement économique.

C'est donc une mauvaise opération pour la vie économique et pour la Nation. Vous le savez pour avoir reçu leurs doléances, dans de nombreux cas, les élus municipaux, départementaux et la population se rassemblent et protestent contre ces fermetures.

A juste titre, ils soulignent qu'une meilleure fréquentation des trains serait obtenue si la S.N.C.F. faisait des efforts pour moderniser l'exploitation de ses lignes et pour adapter les horaires aux besoins des usagers, en un mot si l'entreprise nationale jouait réellement son rôle de service public.

Sur ce point particulier, nous demandons, là où les usagers et les élus l'exigent, le maintien du service ferroviaire et, bien entendu, si un déficit subsiste, c'est à l'Etat d'en assumer la charge et non aux collectivités locales et départementales.

Si vous diminuez le nombre des lignes S.N.C.F., monsieur le ministre, en revanche vous ne réduisez pas les tarifs. Vous vous apprêtez même à les augmenter. Il en sera ainsi pour les tarifs voyageurs banlieue et grandes lignes.

Je vous rappellerai, pour mémoire, que, de 1949 à 1967, le prix du kilomètre en deuxième classe a augmenté de 250 p. 100 ; celui du produit moyen du voyageur-kilomètre sur les lignes de banlieue a augmenté de 313 p. 100 alors que, dans le même temps, les prix de détail, selon l'indice de l'I. N. S. E. E., ont augmenté de 150 p. 100.

Vous vous apprêtez également à augmenter les tarifs marchandises. Pour certains trafics, notamment en ce qui concerne la grande industrie, nous ne contesterons pas qu'une hausse soit nécessaire ; encore faudrait-il que la hausse envisagée ne frappât pas les petits et moyens usagers.

Il faut bien convenir que le déficit de la S.N.C.F. provient, entre autres, et pour une part non négligeable, des grandes sociétés industrielles qui bénéficient largement de tarifs avantageux. J'en veux pour preuve les utilisateurs de minerai qui ont bénéficié d'une baisse d'environ 6 p. 100 entre 1949 et 1967.

Quant aux tarifs appliqués aux produits chimiques, ils n'ont augmenté que de 27 p. 100 et ceux des combustibles minéraux de 41 p. 100. Dans le même temps, les prix de gros accusaient une hausse supérieure à 100 p. 100.

Je reviendrai sur un débat, très ancien, relatif aux gros utilisateurs. M. le ministre des transports a, en effet, indiqué à l'Assemblée nationale, je le cite, que « les recettes du trafic des wagons complets couvraient intégralement les dépenses ». Nous pouvons admettre qu'il en est effectivement ainsi, si l'on ne prend en considération que les dépenses marginales du trafic. Encore faudrait-il en faire la démonstration chiffrée devant notre assemblée. Or, les dépenses marginales ne représentent que 60 p. 100 des charges totales. Et, si l'on considère celles-ci, nous constatons qu'il subsiste un déficit important pour le trafic par wagons et trains complets.

Ainsi donc, les grands de l'industrie profitent au maximum du rail. Nous sommes d'autant plus opposés à cette politique qu'elle sacrifie les travailleurs du rail. Vous venez, monsieur le ministre, dans votre intervention, de rendre hommage aux cheminots. Pour concrétiser cet hommage, je vous pose cette question : avez-vous l'intention de prendre en considération les revendications des cheminots ? D'abord, leurs salaires ne doivent pas être inférieurs à 100.000 anciens francs par mois et un véritable système d'échelle mobile doit être institué. Et, puisqu'il est question de négocier un nouvel accord de salaires pour 1971, êtes-vous disposé à donner suite à ces propositions ?

Nous demandons aussi pour eux une amélioration du rapport retraites-salaires et le relèvement des pensions. S'il est exact qu'à la suite des mouvements de cheminots, la durée de la semaine de travail a été réduite, le retour à la semaine de quarante heures en cinq jours avec deux jours de repos consécutifs nous semble logique, et ceci au plus tard dans le courant de 1973. Pour y parvenir, nous proposons de franchir une nouvelle étape en 1971.

La discussion doit s'engager, mais non avec l'intention d'établir un accord au rabais, car, compte tenu de l'augmentation de la productivité par agent et des hausses répétées du coût de la vie, il est probable que l'ensemble des cheminots ne s'en tiendrait pas là.

Si l'on parle beaucoup de la mise en application de techniques nouvelles, auxquelles nous ne sommes pas opposés, bien au contraire, il conviendrait qu'à la S. N. C. F. elle s'accompagne d'une amélioration des conditions de travail. En premier lieu, il faut en finir avec la compression des effectifs à outrance qui a des conséquences sur la situation des personnels et, dans un certain nombre de centres, sur la qualité du service.

A ce propos, le décès subit à son poste d'un agent de conduite du dépôt d'Avignon montre qu'il serait temps de faire droit à la revendication des syndicats tendant à mettre deux agents de traction sur chaque machine.

Avec la réforme des structures administratives, la poursuite de la modernisation, la réorganisation des activités, il se produit dans certains centres un bouleversement et des mutations d'agents. Nous comprenons bien que des mutations peuvent être rendues nécessaires, mais nous nous élevons contre celles qui sont décidées d'office, seuls les agents volontaires devant être mutés.

Monsieur le ministre, puisque nous sommes sous le signe du dialogue et de la participation, je me permets de vous demander, pour vous aider à mettre en application vos deux principes, d'accorder une heure par mois à tous les employés de la S.N.C.F. pour assister aux réunions syndicales. L'information, vous en conviendrez, est une nécessité pour la participation.

Enfin, permettez-moi, comme à chaque débat budgétaire, de vous poser une question avec, cette fois, l'espoir d'être entendu, car, depuis 1968, le ministre se contente de me dire que la question est à l'étude. Je souhaite que celle-ci soit maintenant au point. Quand les deux délégués de la C. G. T. seront-ils réintégrés au sein du conseil d'administration de la S. N. C. F. ?

Telles sont les observations et les propositions que je tenais à formuler.

Ce grand service public d'intérêt national doit, selon nous, non pas être au service des grands industriels pour leur seul profit, mais au service du grand public. L'Etat doit conserver ce patrimoine national. Dans ce but, il lui faut évincer le capital privé de ce secteur où il s'est maintenu et où il a réussi, grâce à votre politique, à prendre pied. Il faut étendre le secteur nationalisé au crédit et aux industries clés de l'économie et assurer une gestion démocratique des entreprises nationalisées.

Dans le cadre du plan de développement économique et social fondé sur la satisfaction des besoins du pays, aller dans ce sens serait répondre à l'intérêt national. Monsieur le ministre, le budget ne correspondant ni à l'intérêt des usagers, ni à l'intérêt des cheminots, le groupe communiste ne le votera pas. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens d'abord à préciser qu'il n'entre point dans mon intention de contester ou de critiquer les efforts réalisés par le Gouvernement en faveur de Paris et de la population parisienne, en matière de desserte et d'amélioration des transports en commun.

Il n'entre pas davantage dans mon intention d'opposer la province à Paris, de chercher à alimenter des critiques sur telle action particulière, de raviver de vieilles rancunes. Mais il me faut pourtant exprimer ici l'inquiétude des responsables de l'économie de nos régions et de nos villes de province, inquiétude renouvelée à la lecture des documents budgétaires relatifs aux transports terrestres, mais exprimée, monsieur le ministre, sans aucune espèce d'acrimonie à l'encontre de votre personne, bien que vos propos à ce sujet ne l'aient pas dissipée.

Passant à l'examen des chiffres, je rappellerai, après nos rapporteurs, qu'au titre des dépenses ordinaires et pour compenser les pertes de recettes qu'elle supporte, le budget de l'Etat versera, en 1971, à la R.A.T.P., dans le cadre du chapitre 45-45, 714 millions de francs. Il en a été versé 716 en 1970, comme prévu.

Pour ce qui est des crédits d'équipement, ce n'est pas en millions que l'on calcule mais en milliards. Pour les autorisations de programme destinées à la R. A. T. P., pour le réseau express régional, nos rapporteurs ont souligné que les crédits s'élèvent à 1.005 millions contre 1.090 millions en 1970 ; quant aux crédits de paiement, ils passent à 975 millions contre 1.054 millions en 1970.

Cet effort considérable est encore jugé insuffisant par tous, par vous-même, monsieur le ministre, par les rapporteurs, par les représentants des usagers de la région parisienne, eu égard à la croissance des besoins nouveaux et à la nécessité d'adapter la technique des transports au rythme de l'industrialisation et

de la vie moderne. J'en veux pour preuve la « révolte des usagers », telle qu'on l'a qualifiée la semaine dernière, au cours de laquelle des milliers d'usagers de la région parisienne ont répondu à l'appel d'un comité, qui n'avait rien de subversif puisque animé par un organisme de défense composé d'usagers et soutenu par huit organisations politiques et syndicales.

Pour sa part, M. le Premier ministre a évoqué, le 15 octobre dernier, en affirmant la préoccupation du Gouvernement à ce sujet, le « trop long supplice des martyrs de la civilisation moderne que sont les usagers des transports en commun ».

Pour y remédier, et avant même la fin de la discussion de la loi de finances pour 1971, il a été alloué une « rallonge » de 500 millions de francs pour faire face aux ajustements les plus urgents. De plus, et sans attendre que soient fixées les dotations du VI^e Plan — elles ne doivent l'être qu'après avoir été soumises à l'approbation du Parlement — un milliard de francs supplémentaire sera affecté au seul tronçon central du réseau express régional Auber—Nation.

Or, à ce milliard affecté aux seuls investissements de la R. A. T. P., il faudra également ajouter un deuxième milliard au titre des travaux d'aménagement complémentaires que devra exécuter la S. N. C. F.

L'aide que le Gouvernement apporte à la région parisienne en matière de transports n'est pas critiquable en soi, elle est légitime.

La seule remarque que je me permettrai de faire — mais je la ferai avec toute ma conviction, assurée de défendre une juste cause — c'est qu'il n'est ni possible, ni admissible que l'aide du Gouvernement en matière de transports en commun soit exclusive et réservée aux seuls Parisiens, même s'ils constituent une masse impressionnante de huit millions d'habitants. La France compte cinquante millions d'habitants et nous croyons que les habitants de la province, qui ont été présents à toutes les heures de son histoire, les heures glorieuses, les heures troubles, les heures tristes, et qui prennent une part prépondérante à l'expansion du pays en matière de développement et d'industrialisation, doivent recevoir des chances égales pour s'engager dans la même bataille et pour tendre vers le même objectif. *(Très bien ! très bien ! à droite.)*

Vous allez me dire, monsieur le ministre, qu'aucun document, ni aucune déclaration ministérielle n'est de nature à motiver cette inquiétude que nous ressentons. Depuis des années, nous avons essayé de faire entendre la voix des représentants de la province.

Contrairement à ce que vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, la situation tragique, inhumaine, qui résulte du développement insuffisant des transports dans les grandes villes, n'est pas une perspective pour 1975 ou pour 1980 ; c'est d'ores et déjà une réalité. Point n'est besoin d'attendre qu'au cours du VI^e Plan le programme d'industrialisation soit réalisé.

Vous avez eu, au cours des derniers mois, monsieur le ministre, l'occasion de manifester votre intérêt ou votre sympathie en tant que ministre des postes et télécommunications à une ville que je connais bien ; nous n'avons pas à nous plaindre du traitement que vous avez accordé à la région que je représente. On me permettra de dire que j'y suis particulièrement attachée.

Nous ne mettons pas en cause M. le ministre des transports et je m'associe à M. le président qui, tout à l'heure, a tenu à lui exprimer notre sympathie et nos souhaits de rapide guérison.

Nous voulons bien ne pas mettre en cause le Gouvernement, mais nous disons que la loi de finances de 1971 nous apporte une grande déception quant aux transports en commun pour les agglomérations hors Paris et la région parisienne.

Vous venez de rappeler l'intention du Gouvernement de doter la région parisienne et la R. A. T. P., dès le début de 1971, d'un contrat de programme qui définira, non pas coup par coup, mais dans une perspective à moyen terme — trois ans ou cinq ans, ce n'est pas encore fixé — les charges et les participations respectives des différentes collectivités à l'équilibre et au développement des moyens de transport en commun.

Mais vous n'avez parlé que du contrat de programme pour la R. A. T. P. Je rappellerai — je l'aurais fait en présence de M. Mondon qui connaît bien la question — qu'en ce qui concerne la ville de Marseille un contrat de programme visant le même objectif est à l'étude depuis la fin de 1968 et que, depuis 1969, un certain nombre de comités, de commissions interministérielles se sont réunis. Nous avions espéré que l'année 1970 ne s'achèverait pas sans la signature de ce contrat de programme.

Si cette conclusion n'est pas encore intervenue — les collaborateurs de M. Mondon, ici présents, le savent fort bien —

ce n'est pas parce qu'à un quelconque échelon du ministère des transports on a donné un coup de frein ; c'est parce que, chaque fois qu'en France un service technique élabore un projet comportant un aspect financier, on se heurte, au dernier moment, à l'incompréhension, souvent même au veto des services de la rue de Rivoli. C'est ainsi que notre contrat de programme n'a pas, jusqu'à présent, abouti.

Parce que c'est urgent — M. Mondon a à ce sujet un dossier très net et très précis — je vous demande, monsieur le ministre, puisque vous êtes aujourd'hui le ministre des transports, de faire en sorte que les retards, qui ne sont pas imputables aux autorités locales, ne soient pas inutilement prolongés ; il y va de la vie d'un grand service public, il y va de l'ordre public dans une grande ville que vous connaissez bien.

J'en viens maintenant, pour m'en tenir toujours à l'examen de la loi de finances — voyez, je ne m'écarte pas du sujet — aux crédits d'équipement qui pourraient y figurer pour des réseaux de transports en commun autres que ceux de la région parisienne. Je viens de dire qu'il n'y a rien au titre du budget de fonctionnement, des dépenses ordinaires. Qu'y trouve-t-on au titre des dépenses d'équipement ? Une seule inscription budgétaire y figure au chapitre 63-90 pour un montant de deux millions de francs. Elle est ainsi intitulée : « Etudes et opérations préliminaires pour la construction d'une ligne de métro dans une métropole régionale ».

« Une » étant un article indéfini, quelle est la ville concernée par cette inscription budgétaire ? On peut, certes, se livrer au jeu savant des devinettes et rappeler, par exemple, qu'il a toujours été admis, jusqu'à présent, que la construction d'une ligne de métro commençait à paraître comme une nécessité indiscutable à partir d'un seuil de population d'un million d'habitants, encore que, depuis quelques années ou quelques mois, on ait beaucoup évolué en la matière.

J'ai sous les yeux une liste, qui n'est certainement pas exhaustive, de 57 villes d'Europe, d'Asie ou d'Amérique qui ont un métro en service ou en construction. Pour la France, on n'y trouve que Paris. Je note que, parmi ces 57 villes, 22 ont une population comparable à celle de Marseille, notamment Athènes, Glasgow, Kiev, Lisbonne, Munich, Prague, Rotterdam, Stockholm, Tbilissi-Tiflis, en U. R. S. S., Francfort, Tachkent, Amsterdam, Turin, Cologne, Gênes, Kobé.

A cette liste, nous pensons qu'il faudrait ajouter sans tarder les deux métropoles régionales qui peuvent être concernées par cette création et dont la population, pour elles-mêmes ou pour leur agglomération, dépasse le seuil d'un million d'habitants ; je veux parler de Marseille et de Lyon.

Au demeurant, pour ces deux villes, depuis de longs mois, des commissions interministérielles ont été constituées, ont œuvré parallèlement et effectué un travail de préparation et de concertation entre techniciens des administrations d'Etat et responsables des collectivités locales.

Pour ce qui concerne Marseille, nous avons — je crois pouvoir, sans fausse modestie, le dire en présence de M. Lacarrière qui a présidé les commissions interministérielles — un dossier modèle. On y travaille depuis longtemps, depuis 1964, et le Gouvernement, qui, bien sûr, est directement concerné, a pris un certain nombre de dispositions, claires, précises qui ne peuvent prêter à aucune discussion.

C'est, en effet, le 3 janvier 1969 qu'un conseil des ministres a approuvé les propositions que le comité interministériel pour l'aménagement du territoire avait retenues pour sa part le 26 novembre 1968. Dans les décisions de ce conseil des ministres, approuvant le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, il a été dit — je ne vais pas vous donner lecture de tout ce document, bien que je le tienne à votre disposition — que, dans la mise en œuvre du schéma, les principes d'aménagement suivants étaient adoptés :

« Développer des relations faciles et de grandes capacités entre le complexe industrialo-portuaire de Fos, siège des activités industrielles de base, et l'agglomération de Marseille, siège des services supérieurs ;

« Organiser la diffusion la plus large possible à l'échelle du Sud-Est méditerranéen du dynamisme métropolitain, par une action permanente d'amélioration des moyens de communication, comprenant en particulier la création de nouvelles infrastructures ;

« Les conséquences qui en résultent sont les suivantes :

« a) Infrastructures et moyens de communications ;

« b) Création d'un réseau de transports en commun en site propre dans l'agglomération de Marseille. »

Or, qu'a-t-on fait dans le cadre du V^e Plan pour mettre en application les décisions arrêtées ? Les crédits d'études jugés suffisants, d'un montant de 140 millions de francs, avaient été prévus dans la perspective de la réalisation d'un métro à Marseille et à Lyon. Celles-ci ont été menées au fil des années et elles approchent de leur terme. Il avait été prévu en effet que le métro de Marseille, après avoir obtenu toutes les approbations, notamment la reconnaissance d'utilité publique, pourrait entrer dans la phase opératoire dès 1971.

Il semblait donc que nous pouvions espérer trouver dans la loi de finances de 1971, première année d'application du VI^e Plan, des crédits suffisamment importants pour commencer cette réalisation. Vous conviendrez avec moi, monsieur le ministre, que l'inscription au budget de deux millions de francs, au stade où l'on est parvenu aussi bien à Marseille qu'à Lyon, ne répond plus aux nécessités, et c'est donc au-delà de cette loi de finances que le Gouvernement doit tenir les engagements pris tout au long de la période d'application du V^e Plan.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais faire part de la déception que m'a causée la déclaration que vous avez faite tout à l'heure. Certes, vous avez très longuement insisté sur la nécessité de moderniser et de développer les transports en commun. Il y avait deux volets dans votre intervention.

Vous avez parlé du colloque de Tours ; il était bon de le rappeler. Cela a été un moment décisif dans la définition de la politique française en matière de transports en commun. Vous nous avez dit qu'il y aurait un livre blanc et énuméré un certain nombre de mesures, que nous connaissions déjà par la presse, qui seront reprises dans le livre blanc en matière de réglementation, de stationnement, de *parkings* payants. Tout cela, nous le savions déjà ; c'est ce qui revient à la province ; mais de crédits, point.

Par contre, vous avez pris soin de rassurer les usagers de la région parisienne. Vous les avez assurés que non seulement tous les crédits qui étaient inscrits dans la loi de finances pour 1971 leur seraient accordés, mais qu'il y en aurait d'autres et que, notamment, les dotations du VI^e Plan leur seraient favorables.

Aussi, pour dissiper toute équivoque, je vous demande une assurance formelle, précise. Je vous demande de dire que le Gouvernement n'entend pas mener une politique discriminatoire à l'encontre des habitants de la province et des usagers des transports en commun de province, qu'il n'y a pas des Français privilégiés et des Français délaissés (*Marques de protestation au centre.*), qu'il n'y a pas une région parisienne que l'on veut suréquiper et une province qui restera sous-développée en matière de transports en commun comme elle l'est dans un grand nombre d'autres domaines.

Cette affirmation est nécessaire. Il y va de la santé morale de la nation ; mais après que vous nous aurez donné cette affirmation catégorique et sans équivoque, je déclare qu'il vous faudra entrer dans le domaine du concret. Nous entendons obtenir une prise de position nette et franche.

Nous savons bien que la loi de finances, compte tenu des mécanismes qui ont été mis en route, ne permettra peut-être pas, même à la commission paritaire, de dégager les crédits importants qui seraient nécessaires. Mais si vous le voulez — et vous en apportez la preuve pour ce qui concerne la région parisienne — vous pouvez, dans le prochain collectif, débloquent les crédits pour le démarrage des travaux du métropolitain de Marseille et de Lyon. Vous avez une ressource que vous gardez en réserve pour parer aux opérations qui pourraient apparaître plus urgentes que prévu. Vous avez la possibilité de disposer des dotations du fonds d'action conjoncturelle. Puisque le VI^e Plan — vous nous l'avez dit — n'est pas encore définitivement arrêté, je serais très satisfaite, monsieur le ministre, si tout à l'heure, à la fin de ce débat, vous me donniez l'assurance que le Gouvernement est décidé à tenir les engagements qu'il a pris notamment lors du conseil des ministres du 3 janvier 1969, dans la perspective des dotations du VI^e Plan. Les études de ces investissements étant maintenant terminées, il faut entrer dans la phase opérationnelle. Il est indispensable qu'à la fin du VI^e Plan les Marseillais puissent enfin avoir la certitude qu'ils sont des Français à part entière. (*Applaudissements sur les travées socialistes. — Murmures sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Maurice Bayrou. N'exagérons pas !

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, rassurez-vous, mon intervention sera très brève ; mais personne ne comprendrait qu'un élu de la

région parisienne n'intervienne pas dans ce débat, et Mlle Rapuzzi me permettra de lui dire qu'il n'y a pas, hélas ! de privilégiés dans la région parisienne en matière de transports ; il suffit d'y circuler le matin et le soir pour s'en convaincre.

Mlle Irma Rapuzzi. Alors, il y a beaucoup de défavorisés !

M. Adolphe Chauvin. Au contraire — j'allais dire hélas ! — la situation est dramatique. Elle risque à tout moment de devenir explosive tant on a laissé se développer une situation anarchique.

M. Victor Golvan. Les malheureux Parisiens sont obligés de rouler en voiture !

M. Adolphe Chauvin. Ils circulent très souvent en voiture parce que les transports en commun sont insuffisants. Reconnaissez d'ailleurs que, quels que soient les encombrements, il est plus agréable de se trouver dans sa voiture particulière en écoutant la radio que d'être entassé dans le métro à huit personnes au mètre carré à l'heure de pointe. Je suis heureux que le Gouvernement semble se décider à porter remède à cette situation dramatique.

Monsieur le ministre — mais vous ai-je bien compris ? — j'ai trouvé vos propos très optimistes lorsque vous avez déclaré que le déficit de la R. A. T. P. serait résorbé en 1974.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. C'est le déficit de la S. N. C. F. qui doit être résorbé en 1974. Si je me suis mal exprimé, je vous prie de m'en excuser.

M. Adolphe Chauvin. Je vous remercie de cette précision, monsieur le ministre, car les renseignements dont vous avez fait état ne me paraissent pas exacts. En effet, le déficit de la R. A. T. P. a atteint des proportions déraisonnables et la participation des collectivités locales à la couverture de ce déficit est devenue tellement intolérable que tous les départements de la région parisienne, quelle que soit d'ailleurs leur couleur politique, ont décidé de ne point inscrire à leur budget une somme supérieure à celle qu'ils avaient inscrite en 1968.

Cette décision a entraîné quelques effets bénéfiques, en ce sens qu'il a été demandé à la R. A. T. P. de réduire ses dépenses pour 1971. Celle-ci s'est efforcée de le faire. C'est ainsi que, dans son projet de budget pour 1971, une diminution sensible des effectifs est prévue. Je crois cependant que la limite de la sécurité est atteinte et qu'il ne serait pas raisonnable d'aller au-delà de cet effort.

Celle-ci a été également contrainte de réduire son annuité de renouvellement et le syndicat des transports, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, l'a encore contrainte jeudi dernier à aller un peu au-delà de ce qu'elle avait prévu. Ce qui veut dire que la R. A. T. P. ne pourra pas renouveler son matériel autant que cela aurait été nécessaire. Je crois personnellement qu'il est de mauvaise politique — mais vous me direz que nécessité fait loi — de réduire par trop l'annuité de renouvellement.

La vérité, c'est que nous nous trouvons actuellement en face de charges absolument écrasantes et que des solutions financières nouvelles devraient être trouvées à une situation nouvelle.

Que demandons-nous en effet aujourd'hui ? Nous nous rendons parfaitement compte que l'agglomération parisienne nécessite des moyens de transport adaptés aux temps actuels alors que l'on en est resté au métro, dont la création remonte au début du siècle.

On a décidé de construire le R. E. R. qui a été financé par des emprunts remboursables en vingt ans. Est-il raisonnable et juste de faire peser sur une seule génération une charge aussi importante ? Le R. E. R., c'est une ligne ; il en faudra demain une seconde, celle du Nord-Sud. Croyez-vous, monsieur le ministre, qu'il sera possible d'entreprendre de tels travaux, financés dans de telles conditions ? Il est urgent que M. le ministre des finances comprenne que c'est seulement avec des emprunts à long terme qu'ils peuvent l'être.

D'autres mesures ont été proposées et j'espère que, très rapidement, le groupe de travail créé à la diligence de la préfecture de région déposera ses conclusions pour que vous soyez en mesure, dans le budget de 1972, de nous soumettre des propositions permettant de réduire le déficit de la R. A. T. P.

Encore une fois, si un certain nombre de mesures de police ne sont pas décidées à l'intérieur de Paris, si les élus parisiens — je crois qu'il faut le dire très clairement — ne se décident pas, eux aussi, à en prendre d'autres, nous continuerons à voir les autobus circuler à une vitesse telle que personne ne les prendra plus, parce qu'on ira plus vite à pied.

Ce qui est très grave, mes chers collègues, c'est que le trafic en surface de la R. A. T. P. diminue d'année en année, et pour la première fois en 1969, non seulement dans Paris *intra muros*,

mais aussi en banlieue. Parce que le public ne trouve plus maintenant le service qu'il attend des transports en commun, il a recours aux moyens de transport individuels.

Je conclurai, monsieur le ministre, en demandant au ministre des finances de faire un effort d'imagination, au niveau du financement, pour permettre de doter la région parisienne des moyens de transport dont elle a besoin. Certaines mesures ont déjà été prises à l'échelon du Gouvernement, puisque le droit de timbre a été supprimé, ce qui est une mesure positive. Il faudrait continuer dans cette voie. A partir du 1^{er} janvier 1971, nous enregistrerons une nouvelle augmentation des tarifs de transport et l'usager et les collectivités publiques ont l'impression que c'est toujours à eux qu'on fait appel pour couvrir le déficit.

Quelques autres mesures spectaculaires devraient être prises de sorte que l'opinion publique ait vraiment le sentiment que la volonté du Gouvernement est de mettre fin à une situation qui, encore une fois — je l'ai dit au début de mon propos — est extrêmement dangereuse et risque demain d'être explosive.

J'ai entendu dire que le Gouvernement envisage de nouveaux moyens de transport et qu'un essai serait fait pour relier Orly à Roissy-en-France par l'aérotrain. Je crois que c'est là une décision très heureuse et une expérience qui méritera d'être suivie très attentivement. Je souhaite, pour ma part, que cette expérience s'étende à d'autres centres. Ces villes nouvelles dont on a décidé la construction, il faudra bien les relier entre elles par des moyens de transport. Pourquoi, par exemple, la Défense ne serait-elle pas reliée directement à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise par un aérotrain ? Voilà les quelques suggestions que je voulais me permettre de vous présenter, monsieur le ministre.

Je souhaite que n'existe pas, dans cette assemblée, l'impression que la région parisienne est privilégiée en cette matière. J'invite mes collègues de province, qui bien souvent ne connaissent que le cœur de Paris, à venir dans notre banlieue se rendre compte de la situation. Ils verront que vraiment nous n'avons rien à envier au sort qui est le leur. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Auguste Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, qu'il me soit permis en matière de prologue de remercier Mlle Rappuzzi d'avoir plaidé aussi bien la cause de Lyon que celle de sa ville de Marseille. Cela prouve que nous avons évolué et que les rivalités dont on parlait autrefois n'ont plus aujourd'hui aucune signification, nos deux villes étant soumises aux mêmes problèmes et souffrant des mêmes difficultés.

Si désagréable que soit la circulation dans la région parisienne, je puis vous assurer qu'aux heures de pointe elle n'est pas meilleure à Lyon. L'avantage pour un Lyonnais, c'est qu'il peut marcher, les distances pour se rendre d'un lieu à un autre étant tout de même moindres. Si, par malheur, j'ai à sortir pour me rendre à la préfecture ou dans une autre administration, j'y vais à pied car il y a longtemps que j'ai compris qu'à ces moments de la journée, la marche à pied est le moyen de transport le plus rapide.

Quant au métro, dont il a été abondamment parlé depuis plusieurs années, des crédits assez importants ont été dégagés par la ville de Lyon qui a lié à son sort et à ses dépenses la communauté urbaine et même le département du Rhône. Nous avons plaisir à lire, dans les journaux locaux, des descriptions magnifiques de ce futur métro, des stations, des correspondances et des commodités qu'il assurera. Le seul ennui, c'est que le crédit dont on parlait tout à l'heure ne permettra pas d'assurer même le premier début de la réalisation.

Je voudrais, toujours sur le même thème, faire une observation. Je suis très surpris de l'absence d'utilisation, pour les transports urbains, lorsque cela est possible, des réseaux de chemin de fer existants. Il y a quelques années, me trouvant à Hambourg, j'ai été très frappé des facilités que procurait le chemin de fer — je dis bien « chemin de fer » et non métro — pénétrant à l'intérieur de l'agglomération.

Dans une ville comme Lyon, le chemin de fer constitue une sorte de ceinture intérieure avec plusieurs gares : Vaise, Perrache, Les Brotteaux et Saint-Clair. Il pourrait, dans une certaine mesure, compenser les difficultés que nous connaissons pour pénétrer dans la ville. J'en ai fait la suggestion, un jour, à de très hauts fonctionnaires de la S.N.C.F. Ils m'ont démontré, avec des arguments techniques contre lesquels j'étais bien entendu sans défense, que c'était sans doute une chose très belle mais qu'elle était irréalisable. J'avoue, et je vous en fais la confiance, monsieur le ministre, que je n'en suis pas persuadé.

J'en viens maintenant à mon intervention proprement dite en regrettant, comme je l'ai fait hier à propos du budget de l'équi-

pement, la difficulté qu'il y a à savoir, lorsqu'on aborde ces questions de transport, à quel moment on cesse d'être dans l'équipement pour entrer dans les transports. Aussi, monsieur le ministre, si je déborde un peu le domaine de l'administration que vous représentez aujourd'hui, je vous demande de m'en excuser. Après tout, bien des problèmes sont intimement liés et il est impossible de les séparer.

Je voudrais tout d'abord que vous nous donniez votre avis sur le projet de ligne nouvelle reliant Paris à Lyon et dont la présentation qui en est faite parvient à transformer les fascicules qui sont remis aux sénateurs en véhicules publicitaires. En effet, nous avons eu la surprise, plaisante certes car il s'agissait de brochures très colorées, de trouver dans nos casiers un schéma vantant les merveilles que représenterait cette nouvelle ligne. J'apprécie assez peu le procédé. Ce n'est pas à vous que je m'adresse ni à votre administration. Je voulais tout de même signaler le fait en passant.

Naturellement, je devrais être et je suis personnellement satisfait d'une voie ferrée nouvelle qui assurerait au Lyonnais que je suis des conditions de transport infiniment plus rapides. Mais je ne suis pas tout à fait convaincu. Il me semble que des problèmes de cette nature devraient être jugés sous l'angle des transports en général et non pas, quelque plaisir qu'on en puisse éprouver, sous celui d'un avantage purement local.

Lorsque cette question fut soulevée devant la commission des affaires économiques, je m'en étais ouvert à M. Mondon. Je vais vous donner connaissance de la réponse qu'il me fit, telle que je la trouve dans le bulletin des commissions, en déplorant qu'il ne lui ait pas été possible d'être ici aujourd'hui et en souhaitant que sa santé lui permette de reprendre bientôt ses travaux.

M. Mondon disait, et vous l'avez confirmé tout à l'heure, ce dont je me réjouis : « Aucune décision n'a été prise ni à l'échelon de la S.N.C.F. — cela est peut-être moins vrai — ni à l'échelon du ministère des transports. C'est la S.N.C.F., dans le cadre de la réforme, qui devra prendre la décision, sachant qu'elle supportera l'ensemble des charges, sans subvention de l'Etat ».

C'est là, monsieur le ministre, où je ne suis pas du tout d'accord. Nous n'avons rien contre ce gadget de grand luxe et de prestige de la S.N.C.F. — nous apprécions tous ici les qualités techniques de l'organisation des chemins de fer français — encore que, s'agissant d'une création de pointe sans exemple en Europe, nous ne sachions rien à son sujet. Je suis cependant un peu inquiet de ce que votre collègue, M. Chalandon, appelle, parlant de sa propre administration, « le perfectionnisme ». Qui paiera ? En vertu de la convention modifiée dont vous parliez tout à l'heure, l'Etat va payer au total plus de 4 milliards de francs par an qui ne figurent pas, bien sûr, dans le compte de déficit de la S.N.C.F. Quant à ce que l'on appelle le déficit résiduel, dont on nous dit qu'il va disparaître, permettez-moi d'être extrêmement sceptique.

Nous avons déjà entendu un couplet analogue, il y a dix-sept ou dix-huit ans, lorsque l'Etat avait pris à son compte, au titre de ses dépenses propres, une partie des charges de la S.N.C.F. Le ministre de l'époque, qui était notre collègue M. André Morice, déclarait : « Bien sûr, on ne peut pas demander à la S.N.C.F. de résorber un déficit de 130 milliards — c'était le chiffre à l'époque — j'en prends 100, elle sera bien obligée de travailler pour que ces trente disparaissent en quelques années ».

Je n'insiste pas. Nous savons où nous en sommes, on nous a dit exactement la même chose l'année dernière. Le couplet est différent, mais le refrain est toujours le même.

C'est donc directement ou indirectement avec l'argent de l'Etat que l'on construira la ligne nouvelle. Mais même si c'était la S.N.C.F. qui devait s'en charger, de quels moyens disposerait-elle pour le faire ? Il faudrait qu'elle emprunte. Les disponibilités financières ne sont pas à ce point abondantes sur le marché financier que le Gouvernement et le ministre des finances ne soient obligés d'imposer une certaine discrimination.

Si, pour exécuter cette opération, l'on prélève sur les crédits disponibles, l'argent ainsi prélevé ne manquera-t-il pas, en tant que fonds d'emprunt, à la S.N.C.F. pour effectuer d'autres investissements qui sont à mes yeux infiniment plus urgents et nécessaires ?

Que coûtera l'opération envisagée ? L'an dernier on parlait de 1.100 millions de francs. Cette année, on a fait quelque progrès puisque l'on dépasse les deux milliards.

J'ouvrirais — j'emploie le conditionnel car je préfère qu'ils ne soient pas tenus — tous les paris que l'on voudra sur le montant définitif des travaux après leur achèvement. J'ai bien l'impression que l'opération de La Villette se reproduira avec des chiffres sensiblement plus élevés.

D'autre part, dans les projets qui nous sont soumis, la S.N.C.F. fabrique des voyageurs potentiels qui vont pratiquement doubler le nombre de usagers. Il n'est pas très sûr qu'elle les trouve aussi facilement qu'elle l'annonce à l'avance. On nous dit que la nouvelle ligne sera bénéficiaire. C'est peut-être vrai. Mais quelques réserves doivent être apportées. La ligne actuelle entre Paris et Lyon l'est déjà, selon la S.N.C.F., ce qui est sans doute également vrai. Mais le trafic qui sera prélevé sur cette dernière pour être reporté sur la nouvelle entraînera nécessairement une diminution des recettes sur la ligne actuelle. Je suis donc très surpris que l'on compte sur des milliards de bénéfices d'un côté et que l'on oublie de parler des pertes de recettes qui seront enregistrées d'un autre côté.

Pour en revenir à ce que je disais précédemment, n'y a-t-il pas, pour la S.N.C.F., d'autres investissements à réaliser dans le cadre de la déconcentration parisienne dont tout le monde parle, alors que l'on continue à faire venir sur Paris tous les centres de province sans penser à les relier entre eux ? Que devient dans tout cela l'aménagement du territoire ? Il me semblerait infiniment préférable d'assurer la liaison entre les grandes métropoles provinciales que de concentrer toute la circulation en direction de Paris.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Auguste Pinton. Je vous en prie.

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

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je voudrais dans ce débat très intéressant, en répondant au lieu et place du ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, indiquer que la réalisation de ces grandes lignes très rapides apparaît au monde industriel d'aujourd'hui comme une des conditions mêmes de la décentralisation en province et du développement de celle-ci. Je vous remercie de m'avoir permis de le préciser.

M. Auguste Pinton. Je vais d'ailleurs y venir, car je conçois aussi la nécessité de ces liaisons rapides.

Je n'en citerai que quelques-unes ici, mais ce sont celles que je connais le mieux. Sans doute sera-t-il agréable d'aller de Paris à Lyon en deux heures — ou même un peu plus, car si l'on prévoit des arrêts, ils viendront s'ajouter au temps de parcours. Mais croyez-vous qu'il soit utile, au point de vue économique, de mettre neuf heures pour aller de Lyon à Bordeaux ou huit heures pour se rendre de Lyon à Strasbourg ? Car si l'on peut certes aller en six heures de Lyon à Strasbourg par autorail, ce n'est nullement confortable, je vous l'assure. J'ajoute que des liaisons avec Bayonne, Nantes, Brest, Dunkerque et Strasbourg, pour ne parler que de celles-là, auraient également leur importance.

Du moment que les crédits sont limités, je ne condamne pas le principe, mais si dix milliards de francs seulement sont prévus pour les investissements relatifs aux chemins de fer, je considère alors que l'urgence est ailleurs.

Nous ne parlons que des transports terrestres, parce que ce sont ceux-là qui nous intéressent aujourd'hui, mais nous sommes bien obligés de ne pas les dissocier lorsque l'on envisage le rôle des transports dans la vie du pays.

Comme je l'ai déjà dit à M. Mondon, lorsque l'on parle de coordination en matière de transports, il n'y a pas que celle du rail et de la route ; outre la navigation fluviale, qui est un peu à part, il faut songer à la coordination de l'aviation intérieure et du chemin de fer, qui est aussi importante.

Lorsque vous dites, monsieur le ministre, que ce que recherchent essentiellement les gens, c'est la rapidité des transports pour faciliter la décentralisation, nous sommes bien obligés de constater qu'à l'heure actuelle — et l'on n'y peut rien — les transports aériens intérieurs se développent partout dans le monde. Par conséquent, donner à la S.N.C.F. le gadget qu'elle soigne passionnément, c'est mettre en déficit la seule ligne actuellement rentable d'Air Inter sans aucun bénéfice réel pour la rapidité des communications. On irait ainsi à l'encontre de cette coordination nécessaire des transports.

En effet, le rôle — veuillez m'excuser de me répéter — du ministre des transports consiste à réaliser une telle coordination. Les transports aériens se développent partout dans le monde ; nous n'y pouvons rien et il n'est pas souhaitable, pour maintenir un mode de transport tel que le chemin de fer — dont la nécessité est évidente, bien sûr, pour le transport des voyageurs et bien davantage encore pour celui des marchandises — de le faire entrer en compétition dans une course à la vitesse

que la voie ferrée ne peut pas gagner. Cette question ne doit pas être perdue de vue.

Je n'évoquerai pas, monsieur le ministre, ce que je pense de la lenteur avec laquelle se réalisent les liaisons fluviales, particulièrement celle dont on parle tant : Mer du Nord—Méditerranée.

Afin d'abrèger — car j'ai déjà parlé trop longuement — j'affirmerai ici une position de principe. Il ne s'agit pas pour moi ni, je pense, pour beaucoup de gens défendant le principe de cette liaison, de dire : c'est la voie fluviale que nous voulons. A la vérité, ce n'est pas cela. Nous considérons que les possibilités de développement d'une région sont liées au développement simultané et parallèle de tous les modes de transports.

Je l'ai dit hier à M. le ministre de l'équipement et je tiens à le répéter ici. Il ne s'agit pas pour nous d'une guerre de religions entre le chemin de fer, la voie navigable et l'autoroute, comme, hélas ! quelquefois, on en a l'impression. Il s'agit simplement, par un développement coordonné et simultané de tous les moyens de transport, de donner aux régions traversées la pleine possibilité de développement qu'elles sont en droit d'attendre.

Je vous dirai enfin mon petit couplet — rassurez-vous, il sera bref — sur le problème de la suppression des lignes de chemin de fer secondaires. Je ferai simplement trois observations qui peuvent vous paraître — je le dis tout de suite afin que vous ne me le reprochiez pas tout à l'heure — assez contradictoires, ce qui prouve simplement que la question n'est pas aussi facile à trancher qu'on le pense.

Il est exact que, s'agissant d'une organisation de transport aussi complexe que la S.N.C.F., les calculs de comptabilité sont tels que l'on peut, quand on veut et sans toucher à la vérité littérale des choses, démontrer qu'une ligne est en déficit ou qu'elle fait des bénéfices.

Je prends simplement cet exemple : on nous dit que telle ligne secondaire doit être supprimée, parce qu'elle est en déficit. On oublie seulement que dans le bilan de cette ligne entre naturellement, comme c'est logique, une part des frais généraux de la société et que, si cette part n'est plus payée par la ligne considérée, les frais généraux correspondants ne disparaîtront pas pour autant ; il faudra bien les reporter quelque part. Telle est ma première observation.

Ensuite, il me faut vous dire très franchement que je n'ai pas le fétichisme des lignes « tabou », que l'on ne doit jamais toucher. J'ai fait voilà longtemps une expérience : les gens qui viennent défendre le plus vigoureusement le maintien d'une ligne sont généralement ceux qui ne payent pas ou qui bénéficient de tarifs réduits.

Sans mettre en cause ce qui se passe à la S.N.C.F., vous me permettrez de vous raconter une petite histoire. Dans ma région existait une ligne de chemin de fer d'intérêt local, dont les créateurs avaient eu l'idée de la faire à voie normale, ce qui a permis de la lier par conséquent au réseau S.N.C.F. Cette ligne se maintenait tant bien que mal, sans déficit d'ailleurs — ce qui était assez remarquable — pour le transport des marchandises. Puis des difficultés sont survenues et avec elles le déficit. Naturellement, ses propriétaires ont alors voulu la supprimer. Ces propriétaires étaient des familles d'industriels de la région et la ligne leur appartenait depuis plusieurs générations. Lorsque j'ai voulu, en compagnie du président de la chambre de commerce de Tarare, rechercher de nouveaux clients pour faire travailler le chemin de fer, on s'est aperçu que les actionnaires de la société étaient, comme par hasard, ceux qui utilisaient le moins la ligne dont ils étaient propriétaires car ils avaient depuis longtemps préféré la route.

Telle était ma seconde observation.

La troisième, non la moins sérieuse, c'est qu'il peut être important, dans un certain nombre de cas, de considérer le problème sous l'angle du service public et que la simple rentabilité d'une ligne, même secondaire, ne doit pas toujours être l'élément déterminant lorsque le relief, les conditions géographiques, rendent nécessaire la réalisation d'une liaison autre que la route.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais faire. Peut-être les ai-je présentées de façon quelque peu désordonnée. En tout cas elles reflètent le souci de voir l'ensemble des transports de notre pays être, non pas la juxtaposition de systèmes concurrents et s'ignorant les uns les autres, mais une œuvre d'harmonisation, but même de tout véritable développement économique de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. Etant donné l'heure, le Sénat voudra sans doute renvoyer à quinze heures la suite de ses travaux. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à midi quarante, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. André Méric.*)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports (services communs et transports terrestres).

La parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat d'aujourd'hui se déroule sous d'autres auspices que les années précédentes. En effet, les Parisiens ont, il y a quelques jours à peine, le 17 novembre, manifesté puissamment contre les conséquences de la politique gouvernementale sur le fonctionnement des transports en commun. Nous sommes loin du ronron habituel, des vagues promesses.

Cette année, monsieur le ministre, vous avez de bien grandes difficultés. En effet, le mur du silence a été enfin rompu. La presse, la radio, la télévision se sont trouvées dans l'obligation de se faire l'écho du mécontentement profond de millions de Parisiens et de banlieusards mal transportés, mécontentement exprimé au cœur même de la capitale, dans ces quartiers où sont concentrés des dizaines de milliers d'emplois et où se produisent chaque soir de gigantesques embouteillages en surface mais aussi en sous-sol.

C'est la première fois que les usagers du métro et des trains de banlieue sont descendus dans la rue. Ils voulaient ainsi attirer votre attention sur leur calvaire quotidien. Cela signifie que la limite de ce qui est acceptable est depuis longtemps dépassée et que le Gouvernement ne peut plus s'en tirer avec de simples promesses. Les Parisiens veulent en finir avec cette situation. Ils exigent le doublement des crédits prévus au VI^e Plan ; ils veulent obtenir une seule carte de transport payée par les employeurs ; ils veulent que soient imposées, par une taxe progressive, les sociétés industrielles et commerciales ; ils s'opposent à la hausse des transports que, d'avance, nous refusons.

N'envisagez-vous pas, pour l'année prochaine, l'augmentation du carnet de sept à huit francs ? On laisse entendre, ici et là, que cette hausse ne serait qu'une étape et que pour assurer l'équilibre des comptes de la R. A. T. P., l'usager devrait payer son ticket un franc vingt-deux. Depuis 1958, l'augmentation des tarifs aura atteint plus de 150 p. 100, et la prochaine augmentation aura pour résultat la désaffection d'un nombre considérable d'usagers, désorganisant encore davantage les transports publics et la circulation.

Les journaux ont pu annoncer — j'ai là des coupures de presse — que la prochaine hausse des tarifs fera fuir environ dix-sept millions de personnes transportées. C'est donc bien l'Etat qui contribue à l'anarchie actuelle, et ce n'est pas à notre avis de l'incompétence, mais le résultat d'une mauvaise politique.

Quotidiennement, des millions de travailleurs et d'enfants doivent aller et revenir des usines, des bureaux, des écoles, entassés bien souvent comme du bétail dans des moyens de transports inconfortables et à des tarifs excessivement élevés. Ces voyages pénibles allongent la journée de travail et la fatigue des habitants de la région parisienne d'une heure à une heure et demie. Dans le même temps la circulation des personnes et des marchandises connaît des difficultés croissantes dont les conséquences pèsent lourdement sur le plan humain comme sur le plan économique. On ne peut donc accepter cet immense gâchis d'énergie, de temps social, de ressources causé par la politique actuelle.

Nous considérons que la région parisienne est un élément capital du développement de l'économie française, point de jonction entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du territoire. Elle est ouverte largement aux échanges et à la coopération internationale et pour assurer cette fonction, la région parisienne doit elle-même se développer de façon harmonieuse tant en ce qui concerne sa population, ses industries, son commerce, ses emplois, que ses équipements collectifs.

La région parisienne souffre d'une urbanisation anarchique. L'utilisation plus rentable des terrains par les capitalistes rejette la construction des logements sociaux accessibles aux salariés de plus en plus loin de Paris et de sa banlieue limi-

trophe. Les emplois sont de plus en plus éloignés de l'habitat. Cette situation crée des conditions de vie de plus en plus difficiles aux habitants de la région parisienne et la solution des problèmes de toutes sortes qui se posent devient donc urgente.

Les transports en commun, la circulation routière sont des éléments décisifs pour une urbanisation harmonieuse et humaine. Il existe, bien sûr, une solution et, dans toutes les assemblées, les élus communistes l'ont préconisée. Ils demandent d'abord l'élaboration démocratique d'un plan d'ensemble des transports et de la circulation en région parisienne partant des principes suivants : les transports doivent être réellement considérés comme un service public. Ils ont un caractère social et ils ne peuvent être une source de profit. Les tarifs doivent être accessibles au plus grand nombre. Les équipements doivent être à la charge de la collectivité publique, avant tout de l'Etat, le tarif des voyageurs ne couvrant que les frais de fonctionnement. La circulation et le stationnement doivent être gratuits sur le domaine public. Au centre des villes, on peut envisager un tarif de parking progressif au-delà d'une certaine durée gratuite.

La priorité doit être véritablement donnée aux transports collectifs. Ceux-ci doivent couvrir toute la région parisienne par un double réseau, le premier reliant rapidement entre eux les centres urbains principaux, le second quadrillant les villes par des lignes de métro et d'autobus.

Le réseau routier doit s'adapter aux besoins. Il n'y a pas d'opposition entre les transports individuels et collectifs, mais encore faut-il améliorer les transports en commun et la circulation, afin de créer des conditions de libre choix entre les différents moyens de déplacement. Ce qu'il faut à notre avis, c'est donc en premier lieu réaliser les grands travaux nécessaires en liaison avec la rénovation des villes : autoroutes, voies rapides, rocade de banlieue, échangeurs. Ensuite, il faut établir un plan de financement comportant des crédits d'Etat pour les trois quarts des dépenses des grands travaux attribués à la région parisienne, 20 p. 100 du fonds d'investissement routier et le produit des amendes ; il faut encore imposer une taxe progressive aux entreprises de plus de cent salariés, taxer la spéculation foncière et immobilière, recourir à des emprunts publics et à long terme.

La gestion doit être démocratique et l'incohérence actuelle doit faire place à un aménagement harmonieux. Une régionalisation démocratique, avec une assemblée régionale élue, devra instituer un organisme public pour coordonner l'ensemble des transports et de la circulation et donner une impulsion nouvelle à la recherche et au fonctionnement de nouveaux moyens modernes de transport.

Ce programme à long terme ne pouvant être réalisé sans de profonds changements, ni du jour au lendemain, nous exigeons du Gouvernement, dans l'immédiat, l'élaboration d'un plan d'urgence destiné à répondre aux revendications les plus urgentes et notamment celles sur les prix. Les hausses prévues doivent être annulées, et il faut étendre le tarif banlieue à tous les départements de la région parisienne. Nous demandons en outre le remboursement des frais de transport par les employeurs, le tarif réduit pour les retraités et l'extension des réductions accordées aux scolaires. Pas de stationnement payant sur la voie publique, pas d'augmentation des amendes.

Pour cela, bien sûr, comme nous le disions, l'Etat doit prendre en charge les trois quarts des dépenses de grands travaux. La taxation spéciale et progressive des entreprises de plus de cent salariés rapporterait environ 500 millions par an. Le produit des subventions, taxes et contraventions doit être, comme nous le disions tout à l'heure, réellement investi dans les transports et la circulation.

Il faut aussi augmenter le confort, la fréquence des métros, des trains, des autobus, qui doivent être maintenus en service après vingt et une heures, obtenir la réouverture des lignes S. N. C. F. de banlieue fermées au trafic des voyageurs, l'extension du réseau des autobus R. A. T. P. permettant la liaison de banlieue à banlieue, desservant les grandes cités et assurant la correspondance avec les gares S. N. C. F. et du R. E. R. Nous demandons aussi le remplacement rapide du matériel vétuste par des équipements modernes.

Enfin nous pensons qu'il faut achever rapidement le réseau express régional, prolonger la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet avec correspondance avec le R. E. R. ; prolonger des lignes de métro en banlieue ; allonger les quais du métro pour permettre l'extension des rames ; achever le périphérique en 1971 avec raccordement à l'autoroute de l'Ouest ; aménager les carrefours les plus fréquentés par des ouvrages appropriés ; construire des voies rapides interdépartementales, dites rocades de banlieue ; aménager des voies sur berges et des ponts, enfin,

ouvrir des parcs de stationnement gratuits à la périphérie de Paris, à proximité des gares et des grands centres d'activités publiques.

L'essentiel, pour résoudre ce douloureux problème, est donc bien d'ordre politique. Voilà la raison pour laquelle nous ne voterons pas votre budget. Nous soutenons l'action des maltransportés que vous délaissez, car on ne peut défendre à la fois les grandes banques et ceux qu'au Gouvernement on appelle avec beaucoup de condescendance « le petit peuple du métro ». (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Giraud.

M. Pierre Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans ce dialogue qui semble s'établir, au-dessus de la tête du Gouvernement, entre les représentants de Paris ou de la région parisienne et ceux de la province, c'est un faux problème qui est posé ; loin de s'opposer, les intérêts des provinciaux et ceux des Parisiens sont exactement les mêmes et ce n'est pas en exaspérant d'un côté ou de l'autre les rivalités que l'on avancera vers une solution.

M. Jean Nayrou. Très bien !

M. Pierre Giraud. Je pourrais proposer à Mlle Rapuzzi et à M. Pinton la reconstitution du P.L.M., qui montrerait l'unité de vues des Parisiens, des Lyonnais et des Marseillais pour la défense des intérêts de leurs transports ! (*Sourires.*) Il est toujours mauvais de dresser les uns contre les autres les éléments d'une population, qui n'en peuvent mais.

Cela dit, je me bornerai à aborder les problèmes de la région parisienne. Comme vient de le dire mon collègue M. Boucheny, l'atmosphère dans laquelle se développe la discussion budgétaire cette année est différente de celle des années précédentes. Jusqu'à présent, les problèmes de transport, de la région parisienne tout au moins, ne semblaient intéresser qu'en petite minorité d'initiés, les administrateurs, qui se préoccupaient surtout de savoir quelle serait la clé de répartition pour combler le déficit entre l'Etat, la ville de Paris et les autres collectivités. Or, la situation a été profondément transformée du fait de l'entrée en scène, spontanément, d'un grand nombre d'usagers, las des conditions dans lesquelles ils sont transportés. C'est pourquoi le Gouvernement a cru utile, en réponse à ces protestations, de faire connaître un programme d'équipements pour la région parisienne, ce qui est positif, dans la mesure où les promesses seront tenues.

J'en viens aux propositions purement budgétaires et j'aborderai successivement la question du règlement du déficit de la R. A. T. P. et des transports et celle des possibilités qui nous sont ouvertes pour l'avenir.

Le déficit de la R. A. T. P. a augmenté de 7 p. 100 depuis l'année dernière, ce qui correspond à peu près à la moyenne de hausse des salaires et du coût de la vie et ce qui prouve que ce déficit, toutes choses égales par ailleurs, ne semble pas avoir diminué. Or, notre objectif à tous était de le réduire et nous constatons qu'il n'en a rien été. D'où provient-il ? Pour 40 p. 100, de pertes de recettes pour tarifs réduits et, au fond, cette part du déficit ne devrait pas être assumée par le ministère des transports, mais par les ministères qui sollicitent de la R. A. T. P. ces avantages de la circulation soit pour les familles nombreuses, soit pour les anciens combattants. Néanmoins, le chiffre est là et, payé par les uns ou par les autres, la charge du contribuable n'est en rien modifiée. Pour les 60 p. 100 restants, le déficit est dû à ce que l'on appelle pudiquement la non-augmentation des majorations de recettes, c'est-à-dire la non-augmentation du ticket de métro. Là, il faut essayer de situer la responsabilité : la Régie qui gère les transports de la région parisienne est, en fait, contrôlée par l'Etat et, si elle n'a pas appliqué en août ou en septembre une seconde augmentation de dix centimes dont il avait été très fortement question, c'est probablement dû pour une part aux réticences des usagers, mais, pour une part plus importante, au refus du ministre des finances qui, au moment où l'on venait d'annoncer une hausse exceptionnelle de l'indice du coût de la vie, n'a pas voulu provoquer une nouvelle augmentation de celui-ci. Dans la mesure où il semble bien que ce soit l'Etat qui ait interdit, ou qui n'ait pas permis à la Régie des transports de réaliser cette augmentation, on comprend mieux le maintien du déficit au taux actuel.

Ce n'est d'ailleurs un secret pour personne que le prix de revient exact du billet devrait s'établir à un franc vingt-deux ou un franc vingt-trois, au lieu de soixante-dix ou quatre-vingt centimes. Mais chacun comprend qu'il serait parfaitement impossible, à l'heure actuelle, d'opérer une hausse de cette importance. Ainsi, malgré l'augmentation de dix centimes qui est prévue, le

déficit ne cessera pas de figurer dans les prochains budgets. Néanmoins, nous devons nous préoccuper de le réduire, à quelque niveau que nous nous trouvions, assemblée régionale, départementale ou nationale.

Les problèmes de la circulation à Paris, qui sont connus de tous, ne tendent pas du tout à se résoudre, mais, bien au contraire, à se compliquer. Il doit vous arriver de prendre de temps à autre le métro, même quand vous n'êtes pas en pull-over (*Sourires.*) et il est inutile de redire qu'il est arrivé à un niveau de saturation intolérable.

Je vais vous donner deux exemples pour deux lignes très différentes : utilisant l'autre jour la ligne Nord-Sud, qui relie Issy-les-Moulineaux à la porte de la Chapelle avec du matériel qui date de 1910, ce qui montre l'excellente qualité du matériel français d'avant la première guerre mondiale...

M. Gustave Héon. C'est exact !

M. Pierre Giraud. ... j'ai fait tous les feux rouges entre la gare Montparnasse et la place Pigalle ; sur une ligne des plus récentes, la ligne n° 4 qui va de la porte de Clignancourt à la porte d'Orléans, j'ai fait également tous les feux rouges entre la gare Montparnasse et la porte d'Orléans-Général-Leclerc !

Donc, quelle que soit la qualité du matériel utilisé par la régie pour le métro, nous sommes arrivés à un état de saturation, ce qui provoque le mécontentement des usagers.

J'ai toujours plaisir à rapporter cette magnifique invention d'ingénieurs polytechniciens tendant à faire payer plus cher les gens aux heures de pointe, sans doute pour les décourager d'utiliser le métro quand ils en ont le plus besoin ! Quoi qu'il en soit, nous sommes arrivés à une situation intenable et, lorsque certains trouvent des « trucs », des combinaisons, pour améliorer la situation — je pense en particulier aux départs accélérés sur la ligne n° 7 — on nous répond que les crédits font défaut pour développer les expériences ainsi amorcées !

Je ne dirai pas grand-chose des autobus, sinon que leur moyenne horaire est tombée aux alentours de dix kilomètres, soit la vitesse de l'omnibus Madeleine-Bastille, et encore les jours où telle ou telle manifestation avec barrages ne rend pas leur circulation impossible.

Ces difficultés, qui étaient à peu près spécifiquement parisiennes, sont devenues régionales et les banlieusards qui rentrent chez eux connaissent, à un degré peut-être un peu plus faible, les mêmes difficultés que les voyageurs parisiens.

Je me demande quels procédés pourraient être utilisés pour pallier ces difficultés. On parle beaucoup du stationnement payant et cette facilité financière permettrait peut-être d'investir le produit des amendes dans la construction des *parkings* au lieu de le laisser dans les caisses de l'Etat, mais que les automobilistes paient ou non pour stationner, les voitures occupent exactement la même surface !

Le grand danger de la circulation parisienne, c'est le développement de l'anarchie ; chacun stationne où il veut, pour n'importe quelle durée, les livraisons se font n'importe quand, en double file ou triple file, et les autobus, dont le gabarit est plus grand que celui des voitures particulières, sont les principales victimes de cette situation. A échéance rapprochée, le problème de la circulation ne pourra pas être résolu, en tout cas il n'est pas de notre compétence. Que pourrait-on demander à une assemblée comme la nôtre pour améliorer la situation financière de la Régie ? On a beaucoup parlé — et je crois que cela devrait se faire — de supprimer la T. V. A. payée par la Régie. En effet, il est mauvais que l'Etat subventionne une compagnie, une société ou une régie pour lui demander en contrepartie de payer des impôts. Bien sûr, la réplique est facile : il faut maintenir une parfaite égalité entre les différents moyens de transport et, si l'on favorisait la R. A. T. P., pourquoi ne pas supprimer la T. V. A. pour beaucoup d'autres activités aussi importantes ?

Un autre procédé souvent présenté, c'est la réduction du tarif de l'énergie ou du prix des carburants utilisés par la R. A. T. P. C'est séduisant, mais l'E. D. F. se plaindrait, car son déficit risquerait d'augmenter et, par conséquent, cela reviendrait à déshabiller les uns pour habiller les autres. Cependant, en principe, on pourrait, comme avant la guerre, accorder à la R. A. T. P. des moyens de fonctionnement moins onéreux.

Une autre ressource qui, à mon avis, devrait être reprise, c'est le rétablissement de la taxe votée en 1956 et 1957 et frappant les grandes entreprises industrielles et commerciales qui bénéficient si largement soit pour leur personnel, soit pour leur clientèle, des moyens de transport en commun. Dans les conditions actuelles, le Gouvernement ne devrait pas continuer à négliger cette ressource.

Je sais qu'une politique d'économies sur le personnel a été envisagée, et je dois rappeler le poids très lourd du personnel retraité, qui est le résultat d'un statut relativement ancien. La Régie a déjà diminué son personnel par la substitution de voitures à un seul agent aux voitures à deux agents et, à cette occasion, je voudrais dénoncer certaines critiques tout à fait déplacées qui ont été adressées au personnel de la R. A. T. P. Monsieur le ministre, vous n'ignorez pas à qui je fais allusion : il était question de rouge à lèvres payé par la collectivité aux employées de la R. A. T. P. Ce que je sais, c'est que les agents du métro, les machinistes d'autobus ont un travail extrêmement pénible, que l'ensemble du personnel travaille dans des conditions qui n'ont rien d'enviable et qu'il faut publiquement lui rendre hommage.

J'en viens à la deuxième partie de mon intervention, à savoir les impératifs auxquels nous pourrions essayer de répondre et je résumerai mon propos car cela est connu. L'on pourrait accorder une priorité aux transports en commun, surtout sur le rail dont la capacité de transport est plus grande et dont la pollution est moins élevée ; faciliter la circulation des autobus, peut-être même envisager un nouveau quadrillage de la ville de Paris, à condition de savoir qu'il entraînerait, au moins pour les premiers mois, des difficultés d'ordre financier, car la clientèle suit très mal les modifications d'itinéraire ; multiplier les parcs de stationnement de dissuasion en banlieue ; multiplier les réalisations de détail, par exemple utiliser la petite ceinture et la grande ceinture autour de Paris, surtout dans le secteur Versailles-Juvisy ; aménager la ligne Massy-Palaiseau, Rungis, Orly en direction d'Austerlitz ; doubler de voies ferrées les grands axes de circulation des autoroutes A 4, A 10 et A 15, peut-être en créant quelques lignes de métro suspendues ou en utilisant les méthodes les plus modernes telles que « l'Urba » ; moderniser le système de transport qui est trop ancien ainsi que les gares comme je l'ai montré tout à l'heure ; intégrer les transports privés qui existent encore en banlieue pour mieux satisfaire les besoins du réseau ; compléter les lignes maîtresses et, en particulier, prolonger la ligne du Luxembourg jusqu'au Châtelet, la ligne de la Porte d'Italie vers la Cité universitaire et la ligne n° 14 vers la gare Saint-Lazare. Il y a là toute une série de réalisations vers la banlieue qui seraient probablement moins coûteuses que le R. E. R. et c'est par là que je voudrais terminer. Il semble, comme l'a écrit un hebdomadaire, que l'on ait gaspillé des milliards pour équiper le fabuleux tunnel et les fastueuses stations dont la France pourrait bien se passer car elle ne manque pas de monuments à visiter. Il faudra encore dépenser des milliards, sinon ce serait stupide, pour compléter l'œuvre entreprise par la jonction Auber-Nation. Ainsi on a déjà sacrifié des centaines de milliards, alors qu'il eût été plus facile d'améliorer le réseau de métro normal qui rend des services infiniment plus grands à la masse de la population parisienne. En terminant, je voudrais dire qu'au nom d'un certain nombre de mes collègues de la région parisienne, nous demandons à nos collègues de province, non pas de nous faire confiance cette année encore, car je crains bien que nous ne puissions tenir notre promesse, mais de comprendre les difficultés que connaît, à l'heure actuelle, la population de la région parisienne et d'essayer, dans toute la mesure du possible, de lui rendre la vie un peu plus facile. Je crois qu'elle le mérite. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Brousse.

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos va s'inspirer des préoccupations de l'aménagement du territoire. Etant entendu que tout est dans tout, il est difficile de parler des transports terrestres sans évoquer les autres. Mon collègue M. Pinton a parlé ce matin de ces problèmes. Je n'insisterai donc pas, si ce n'est pour noter en préliminaire que les problèmes d'équipement et de logement conditionnent, en définitive, les problèmes de transport. M. Giraud a évoqué le drame de la région parisienne. Je suis sénateur d'un département du Midi, mais je n'oublie pas que je suis sénateur de la République et je crois que la première des conditions à la solution du drame des transports de la région parisienne, c'est probablement la liberté de logement dans cette région qui éviterait aux travailleurs de Billancourt d'être obligés de se loger à Meaux ou à ceux de Chelles d'être obligés de se loger à Mantes.

Cela étant posé, monsieur le ministre, je voudrais évoquer deux problèmes. Le premier a trait à la S. N. C. F. Je ne veux pas revenir sur le problème de la suppression des lignes, mes collègues en ayant excellemment parlé. Je voudrais simplement attirer votre attention sur un point particulier de ce que l'on appelle actuellement la « réforme » ou la « réorganisation » de la S. N. C. F. C'est très bien de réorganiser la S. N. C. F. On dit même qu'elle va devenir un service commercial. C'est encore mieux ! Mais cette nouvelle division de la S. N. C. F.

en régions qui vont globalement recouvrir les régions de programme actuelles comporte deux conséquences. La première, c'est que l'on dégarrit Pierre pour habiller Paul, c'est-à-dire que, pour fabriquer des capitales régionales de la S. N. C. F. qui n'existaient pas — et vous en avez d'ailleurs un exemple très précis dans votre région —, on supprime des arrondissements, et l'on va pouvoir ainsi, dans les statistiques nationales, faire état d'emplois créés aux chefs-lieux de région. J'aimerais, monsieur le ministre — c'est de pure statistique et je ne fais pas appel en vain au polytechnicien que vous êtes —, que l'on mentionnât aussi les emplois que l'on supprime. Je prends l'exemple de ma région. On fabrique une capitale régionale de la S. N. C. F. à Montpellier en supprimant les arrondissements de Nîmes et de Béziers. C'est bien pour Montpellier, peut-être. Je ne crois pas que ce soit bien pour Nîmes et Béziers. Mais ce qui est grave, c'est que l'on va être obligé de construire des bâtiments à Montpellier pour accueillir ainsi les employés de la S. N. C. F. et, en définitive, ce n'est peut-être pas très raisonnable.

M. Marcel Souquet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Pierre Brousse. Je vous en prie. Je sais que vous êtes orfèvre en la matière.

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

M. Marcel Souquet. Monsieur Brousse, je vous remercie de me permettre de vous interrompre.

M'adressant à M. le ministre des transports, je lui dirai que nous ne partageons pas son point de vue de déplacer en vingt et une régions ce qui est parfaitement bien en place et fonctionne depuis tant d'années à la S. N. C. F.

Je prends comme exemple l'arrondissement qui intéresse plus particulièrement notre région. Le quatrième, dont le siège est à Béziers, a sur place des installations fonctionnelles et adaptées à toutes les situations. Sans raison, vous le déplacez de 80 kilomètres. C'est une erreur monumentale puisque les services du quatrième arrondissement fonctionnent parfaitement à Béziers. Pour centraliser à outrance sur Montpellier, vous allez dépenser des sommes énormes. Il y aura des achats de terrains, comme le signalait M. le maire de Béziers. Il faudra bâtir dans cette ville déjà surpeuplée par les nombreuses facultés, alors que Béziers possède de vastes locaux pouvant être rénovés à peu de frais. De plus, l'utilisation de Fougua Sud, qui est fermé depuis plusieurs années et qui dispose de locaux de toute nature, d'ateliers, de bureaux parfaitement adaptés, pourrait permettre à la S. N. C. F. de réformer ses structures sans déplacer directement cet arrondissement. En outre, de nombreuses familles de cheminots seront déplacées d'office ou après qu'on leur aura demandé leurs préférences. C'est tout de même regrettable, car elles sont souvent propriétaires de leur maison. Enfin, Béziers a également bâti. Il y a à l'heure actuelle dans cette ville, et je suis fort aise pour le signaler, 600 logements disponibles qui ne seront peut-être pas occupés puisque vous allez déplacer de nombreuses familles. Tout cela me paraît anormal. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*) Je vous vois faire un geste de dénégation. Certes, vous paierez les indemnités, mais cela a-t-il une valeur sur le plan humain ? Vous centralisez à outrance alors que le Gouvernement nous parle de décentralisation. Nous ne vous approuvons pas, comme nous désapprouvons le déplacement de la caisse de prévoyance et de retraite qui fonctionne parfaitement là où elle est, car il va nécessiter des dépenses importantes.

Monsieur le ministre, les cheminots et leurs organisations syndicales ne partagent pas le point de vue du Gouvernement. Vous recevrez certainement des protestations. Nous savons qu'elles seront peut-être inutiles car, lorsque vous avez décidé quelque chose, vous le faites. Dans la situation actuelle, M. le maire de Béziers a parfaitement raison de protester contre le déplacement de cet arrondissement alors que, sur place, vous disposez du personnel et des locaux indispensables pour réformer ces structures en apportant aux cheminots les satisfactions qu'ils sont en droit d'attendre.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Me permettez-vous, monsieur Brousse, de répondre à M. Souquet ?

M. Pierre Brousse. Je vous en prie.

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

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je considère comme parfaitement erronés les propos tenus par

M. Souquet dont je ne méconnais pas la sollicitude très particulière à l'égard de la ville de Béziers, et, personnellement, je partage son souci à tous les titres. Mais il semble mettre en cause devant cette assemblée le Gouvernement qui aurait agi directement pour que l'on modifie les choses. C'est complètement faux. La S. N. C. F. a une politique commerciale. Ses cadres, qui méritent toute notre estime pour la justesse de leur raisonnement et pour la qualité de leurs appréciations, ont, eux-mêmes, en plein accord avec nous, demandé que des modifications interviennent. Je ne voudrais donc pas laisser au Sénat l'impression que le Gouvernement, dans un geste technocratique, a décidé de brimer la ville de Béziers au profit de telle autre, et cela contre l'avis des Biterrois. Je tenais à cette rectification.

M. Antoine Courrière. Les responsables, ce sont les technocrates de la S. N. C. F.

M. Pierre Brousse. Je vous remercie de ces précisions et de l'aide ainsi apportée par le sénateur de l'Aude à la cause de Béziers, ainsi qu'à M. le ministre ici présent pour suppléer M. Mondon, pour lequel nous formons tous nos vœux de rétablissement car il a toujours été pour nous d'une infinie courtoisie et d'une très grande gentillesse. En tout cas, le maire de Béziers n'avait pas voulu particulariser le débat.

Cela dit, cette réorganisation de la S. N. C. F., monsieur le ministre, dont il est vrai que vous n'êtes pas, en tant que membre du Gouvernement, mais complètement responsable, mais dont il serait inexact de dire que vous n'avez pas été informé et que vous ne l'avez pas approuvée — *in medio stat veritas*, comme disaient les Anciens — cette réorganisation, dis-je, pose deux problèmes graves.

La première, c'est qu'en définitive je ne suis pas du tout sûr qu'elle tienne suffisamment compte des impératifs techniques de la S. N. C. F. En effet, si l'on parle de régions — et là je veux aborder pour quelques instants un débat infiniment plus large et qui mériterait beaucoup plus de temps — il n'est pas vrai qu'il y ait vingt et une régions en France, pas plus pour la S. N. C. F. que pour autre chose. Il y a en France six ou sept grandes régions, et également pour la S. N. C. F. Aussi lorsque l'on acceptera cette notion de région — et on sera obligé d'y arriver — on aura fait ici et là des milliards d'investissements qui seront gâchés, ce qui alors provoquera, dans chacune des capitales régionales, que l'on appelle ainsi probablement à tort, les mêmes réactions que celles auxquelles vous vous heurtez, chaque fois qu'est fermé quelque chose de périmé, souvent à tort — je le dis loyalement à cette tribune — et quelquefois à raison.

Ce que je reprocherai à cette réforme, c'est d'en faire trop ou trop peu, comme trop souvent dans notre pays de France. Voilà ma première observation.

La seconde, c'est qu'au-delà des *gadgets* qu'a évoqués mon collègue M. Pinton, et sur lesquels je dois dire que le sentiment que vous avez exprimé me rassure, il est une chose qui me choque : il est question de réorganisation, de grandes réformes. Je vous ai dit à combien peu elles se ramenaient à mon sens ; je peux me tromper. Mais il est une chose que j'aimerais voir dans notre pays de France, qui va certainement vous faire sourire mais qui me paraît importante : c'est que les gares de la S. N. C. F. soient nettoyées, que la Société nationale, qui est la plus importante de ce pays, n'offre pas dans ses gares le spectacle d'un asile de nuit de pays sous-développé et que la France ne soit pas le seul pays au monde où l'on ne puisse montrer qu'une seule gare moderne, la gare Montparnasse. Ceux qui ne peuvent faire autrement que prendre le train — et ils constituent la majorité — ou ceux qui le prennent par goût — c'est mon cas — éprouvent un sentiment de honte, monsieur le ministre, d'être Français. Ce problème concerne la plupart des gares de notre pays.

C'est apparemment un détail mais, si l'environnement, comme on dit aujourd'hui, a quelque importance, le nettoyage, la propreté des gares de France serait une réforme très importante que pourrait accomplir la S. N. C. F. Je serais heureux que le Gouvernement lui en donnât, comme l'on dit, « l'incitation ».

Ma deuxième question concernera la R. A. T. P. C'est devenu une habitude chez moi de la soulever. Je ne le fais pas pour contrarier mon collègue et ami, M. Giraud, ou pour opposer la province à Paris, mais parce que le problème se pose.

Monsieur le ministre, j'ai le devoir d'attirer à nouveau votre attention — je l'avais fait l'an dernier auprès de M. Mondon — sur la différence de traitement que l'on constate entre l'agglomération parisienne et les villes de province en matière de transports en commun. La R. A. T. P. reçoit de l'Etat l'équivalent de 70 p. 100 de son déficit d'exploitation mais les villes

de province ne reçoivent rien. De plus, les tarifs de transports y sont plus élevés qu'à Paris. Vous le savez, monsieur le ministre, puisque vous êtes provincial. M. Mondon le sait je dirai presque plus que vous, puisqu'il est maire d'une grande ville qui paie 200 millions d'anciens francs de déficit par an pour la seule régie des transports de la ville de Metz.

Les transports en commun ont pourtant, en province, les mêmes charges de tarifs généraux, de T. V. A., de tarifs spéciaux. En outre, les salariés provinciaux ne perçoivent pas de prime de transport, de telle sorte que, d'après la propre expression de M. Mondon, en province, le prix de la carte hebdomadaire de transport pour les salariés est de l'ordre de 30 francs, alors qu'à Paris, du fait de la prime de transport, le salarié ne paie que 17 francs par mois.

Par conséquent, l'Etat offre une prime substantielle à la région parisienne et à la seule région parisienne, et cela dans le même temps où il est sans cesse question, dans tous les propos gouvernementaux ou officiels, de décentralisation, de déconcentration, de régionalisation, que sais-je encore ?

Je demande simplement un peu de cohérence : ou bien tout le monde est aidé également ou bien personne ne l'est.

Il n'est point dans mon intention de nier les problèmes spécifiques de la région parisienne. Mes collègues représentant ces départements ont montré la complexité, la difficulté, parfois même les drames psychologiques qu'ils peuvent receler. J'en suis tout à fait conscient.

Lorsqu'un travailleur passe de deux heures à deux heures et demie dans des moyens de transports multiples et incomfortables et transite par des établissements tels que je les ai qualifiés tout à l'heure, cela pose un problème difficile.

Il n'en est pas moins vrai, monsieur le ministre, que tous les Français sont égaux devant la loi comme, en principe, tous les contribuables. Même si les usagers de province passent moins de temps dans leurs transports, il n'y a pas de raison que ces contribuables paient le double de ceux de la région parisienne.

J'ajoute — c'est également délicat, mais je tiens à le dire, car M. Mondon l'a signalé à la tribune de l'Assemblée nationale — qu'une différence d'attitude se manifeste entre les élus de province et ceux de Paris. Mon propos n'est pas, mon cher ami Giraud, de mettre en cause ces derniers, mais je ferai remarquer tout de même que, dans les villes de province, contraints et forcés puisque nous devons « éponger » en totalité le déficit de nos régies de transports, nous, maires et conseillers municipaux, nous avons institué le stationnement payant, alors qu'à Paris, où le problème se pose avec acuité depuis plus longtemps, ce système n'est toujours pas adopté.

Rejoignant, sinon l'expression, du moins la pensée de M. Mondon, j'ajouterais que « ceci n'est pas sans relation avec cela », mais, là encore, il faut être cohérent et le problème doit être évoqué à ce niveau, même si, pour autant, je semble me montrer désagréable, ce dont je m'excuse, vis-à-vis des élus de la région parisienne. Les maires qui siègent dans cette assemblée se souviennent tous des difficultés qu'ils ont rencontrées quand ils ont proposé à leur conseil municipal et à leurs électeurs le stationnement payant.

M. Pierre Giraud. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Pierre Brousse. Je vous en prie.

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

M. Pierre Giraud. Monsieur Brousse, le pire cadeau que l'on puisse faire à la ville de Paris, ce serait justement de lui faire obligation d'équilibrer ses transports en commun. Mais le Gouvernement, dans sa grande sagesse, a estimé que nous n'étions pas capables d'y parvenir et a décidé de se substituer à nous. Comme c'est un syndicat qui ne dépend pas plus du conseil de Paris que des autres collectivités locales qui fixe les tarifs, nous sommes obligés de jouer les Ponce Pilate et, comme vous, nous réglons la part de déficit qui nous est imposée. C'est donc à lui que vous devez vous adresser.

M. Pierre Brousse. C'est effectivement un problème qui regarde la majorité politique du conseil de Paris. Vous connaissez tous les désagréments et les avantages des enfants assistés. Je reconnais qu'il a toujours été pénible d'appartenir à l'assistance publique. *(Sourires.)*

Vous nous promettez, monsieur le ministre, un plan de réorganisation des transports parisiens. Je n'ose vous dire — parce

que je ne voudrais pas être trop cruel à l'égard de M. Mondon, pour qui j'ai beaucoup d'estime et d'amitié et qui a traversé de mauvais jours cette année — que, l'année dernière, devant la même intervention de ma part, il nous faisait la même réponse ; il nous promettait déjà un plan de réorganisation des transports de la région parisienne.

Je sais bien que c'est une affaire délicate à régler, mais, si l'on n'y parvient pas, une fois de plus, les villes de province vont être pénalisées ; elles vont assumer, à elles seules, le déficit de leur régie de transports pendant que l'Etat continuera à assumer 70 p. 100 du déficit de la R. A. T. P. Puisqu'il paraît impossible de modifier les choses et de répartir les 71 milliards entre les régies de transports de Paris et de province, ce que je regrette car cela me paraissait normal, puisqu'il n'y a pas de prime de transport en province et que les crédits vont au R. E. R. — opération dont on aurait pu faire l'économie momentanément car on ne doit pas se montrer mirobolant quand on est impécunieux — ne pouvez-vous faire quelque chose, monsieur le ministre ? En attendant ce plan miracle de réorganisation des transports parisiens, dont je doute qu'il voie le jour de sitôt, tant que la région parisienne restera un monstre, tant au point de vue de l'équipement que du logement et de l'emploi, il serait bon, monsieur le ministre, avec les moyens dont vous disposez, que les régies de transports des villes de province se voient octroyer, auprès de la caisse des dépôts et consignations, sur autorisation de votre part — puisque l'Etat s'est arrogé le droit d'ordonner à cette caisse de nous accorder ou non des prêts — le droit d'emprunter, à vingt ans et à un taux normal, pour renouveler leur équipement.

Si je n'avais obtenu que cela cette année, j'aurais rendu service à mes collègues maires de villes de province. Ainsi, monsieur le ministre, vous nous aideriez, non point autant que je le souhaiterais, certes, mais tout de même d'une façon appréciable, à sortir de la misère qui est la nôtre. Même si elle est moins spectaculaire que celle qui incite 30.000 personnes à défiler dans la rue, elle n'en est pas moins profonde. *(Applaudissements.)*

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

M. Louis Jung. Monsieur le ministre, cet après-midi, vous avez déjà beaucoup entendu parler d'« embouteillages » et de mécontentement. Je vais être amené à évoquer, pour ma part, l'encombrement de nos frontières. En effet, pendant l'été, surtout durant la période des vacances, le contrôle des cartes vertes entraîne aux postes frontières des encombrements et du mécontentement. Je suis surpris que la France n'ait pas encore signé d'accords bilatéraux sur ce point avec ses voisins.

Dans les pays du Marché commun, sauf l'Italie, 99,9 p. 100 des automobilistes sont assurés. Pourquoi ne pas imiter la Suisse et l'Autriche ? La signature de traités bilatéraux permettrait d'éviter un tel contrôle qui nous coûte cher et qui fait perdre beaucoup de temps aux automobilistes. Je sais que cette question ne dépend pas de votre seule responsabilité mais je vous demande d'intervenir auprès de votre collègue de l'économie et des finances afin de prendre des dispositions en ce sens. *(Applaudissements.)*

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

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais tenter de répondre le plus complètement possible à l'ensemble des orateurs et de tenir cette gageure de la faire en regroupant par chapitre l'ensemble des questions qui m'ont été posées, ce qui, compte tenu de la diversité et du nombre des problèmes soulevés, ne sera pas particulièrement facile. Je vous demande donc une certaine indulgence si, d'aventure, l'une des questions que vous m'avez posées m'avait échappé ou si, par inadvertance, je n'y répondais pas.

Pour reprendre le plan de mon exposé liminaire de ce matin, je traiterai en premier lieu les questions d'ordre général relatives aux transports urbains en province puis dans la région parisienne ; en second lieu, j'aborderai les problèmes de la S. N. C. F., qu'il s'agisse des tarifs, des questions sociales ou de la question beaucoup plus large du transfert sur route qui a motivé de nombreuses observations.

En ce qui concerne les transports urbains de province, j'aurais tendance à dire que la matinée a été dominée, sur ce point, par les interventions de Mlle Rapuzzi et de M. Pinton au sujet des graves problèmes de transports qui se posent dans leurs grandes villes respectives.

J'indiquerai à Mlle Rapuzzi qu'un contrat de programme a été mis au point entre la ville de Marseille, la régie des transports

de Marseille et l'Etat. Dépassant le cadre strict du métro, son objectif est de remettre de l'ordre dans les transports à Marseille et d'équilibrer à terme le compte d'exploitation au titre des engagements de l'Etat. Il lui est demandé, si mes renseignements sont bons, d'accorder un prêt à quinze ans pour que soit réalisé, en 1973, l'équilibre financier. Il est aussi demandé que la régie puisse régler l'important arriéré de T. V. A. sur une certaine période.

Le ministre de l'économie et des finances n'est pas hostile au principe du contrat de programme, mais formule quelques réserves sur son contenu actuel. Il ne peut juridiquement qu'accorder des avances à court terme, de l'ordre de deux ans, éventuellement renouvelables une fois.

A cet égard, vous me permettez de faire une remarque. Quand les hauts fonctionnaires, auxquels vous rendiez hommage ce matin, se sont adressés au ministre de l'économie et des finances, on n'a pas manqué de leur rappeler que la ville de Marseille n'avait pas remboursé l'avance de six millions consentie par l'Etat l'an dernier et qu'elle devait le faire lors de la réalisation d'un emprunt plus important obtenu sur fonds étrangers.

La mise au point de ce contrat de programme doit donc être poursuivie et le ministère des transports s'y emploie, pour sa part, avec toute la bonne volonté et la célérité dont nos hauts fonctionnaires sont capables en la matière.

En ce qui concerne plus spécialement le métro, il faut être clair. Il est certain que, lorsque l'on commence une réalisation, la moindre des cohérences veut qu'on l'achève. En l'occurrence, deux tronçons du R. E. R. étaient lancés, voire en service. Dès lors, le problème crucial était de desservir par le R. E. R. le centre de Paris de manière à réduire la surcharge de la ligne Vincennes—Neuilly.

C'est une question importante dont l'une des nombreuses incidences est l'important développement, prévisible, du trafic des aéroports de Roissy-en-France et d'Orly qui, à un moment déterminé, par des dispositions sur lesquelles je reviendrai, risque de se déverser sur le R. E. R., moyen moderne, s'il en est, de transport pour le monde des affaires et les populations de grande banlieue de l'Est et de l'Ouest.

Le Gouvernement a pris très nettement parti en accordant une priorité au R. E. R. Il fallait terminer le plus rapidement possible ce réseau express, décidé depuis près de dix ans, afin qu'il atteigne sa pleine efficacité dans une agglomération parisienne qui, dans quelque temps, comptera près de dix millions d'habitants.

Parallèlement — je pèse mes mots — il faudra entamer la construction de lignes de métro à Marseille et à Lyon. Les études ont été poursuivies au cours de l'hiver dernier et les rapports des deux groupes de travail qu'a évoqués Mlle Rapuzzi ont en effet été déposés en juillet 1970.

Le Gouvernement procède à leur étude et prendra ses décisions dans les semaines, je dis bien dans les semaines, qui viennent. Sans préjuger ce que sera cette décision et dans le souci d'aller aujourd'hui aussi loin que j'y suis autorisé, je précise qu'il reste un certain nombre de questions à régler, en particulier à élaborer, à la suite d'un concours que nous voulons extrêmement large, les aspects techniques des projets et à fixer les modalités de leur financement.

Je précise que, pour prendre la décision que vous évoquiez ce matin, on peut trouver diverses solutions qui diffèrent suivant le type d'entreprise auquel on s'adresse et les groupements d'entreprises capables de la réaliser. Ce n'est que lorsque sera connu le résultat de ce large concours, sur la base des études effectuées, que nous pourrions aborder la question du financement.

Il convient de bien peser les conséquences que la réalisation de tels projets entraînera non seulement pour l'Etat, mais aussi pour les collectivités locales, quelles que soient d'ailleurs les règles à retenir quant à la répartition des charges financières entre collectivité nationale et collectivités locales.

Pour être tout à fait clair, je dirai qu'à la lumière des éléments que je possède je peux vous donner l'assurance que, pour Marseille comme pour Lyon, il n'y a pas de temps perdu. Conscient des problèmes qui se posent dans ces grandes villes de province, animé par la volonté de les résoudre, le Gouvernement n'a nullement l'intention d'alimenter une querelle Paris-province. Pour lui — je réponds là à une observation de M. Pinton — il n'y a pas deux catégories de Français ; il y a des Français tout court, qui méritent, pour bénéficier de meilleures conditions de travail, la même sollicitude, aussi bien à Paris que dans les grandes villes de province.

Je voudrais maintenant aborder les problèmes que posent les transports dans la région parisienne. Il est certain — on l'a fait

remarquer — que la discussion budgétaire se déroule dans un climat très différent de celui de certaines autres années. Il semble, en effet, que chacun — élus, syndicats, opinion publique, usagers — soit de plus en plus sensibilisé aux problèmes des transports urbains.

Cet état d'esprit ne peut que satisfaire M. Mondon, ministre des transports, qui n'a cessé, depuis dix-huit mois, de prôner la priorité à accorder aux transports en commun dans les agglomérations. C'est sur son initiative que s'est réuni le colloque de Tours et que des études ont été entreprises. Elles ont débouché sur les mesures prises, le 15 octobre, par le Gouvernement. Il est donc important de noter que, loin de nous borner à faire des promesses pour calmer l'émotion tant des Parisiens que des provinciaux, nous avons pris le 15 octobre des décisions fermes et définitives.

Il semble d'ailleurs que le public soit assez mal informé de ces décisions. Pour être clair et donner à cette tribune toute la publicité qui convient à ces dispositions, je dirai qu'elles comportent un engagement de 4.500 millions de francs de crédits, dont 1.600 millions seront consacrés en trois ans à l'amélioration du confort et de la capacité des transports.

Je crois donc, pour répondre plus particulièrement à M. Pierre Brousse, que les promesses de M. Mondon ne sont pas restées dans les cartons, mais qu'elles ont été tenues. Les études entreprises l'an dernier débouchent sur le projet de contrat de programme pour la région parisienne dont j'ai parlé ce matin.

Quant aux décisions arrêtées le 15 octobre par le Gouvernement, elles traduisent le caractère concret et immédiat de notre action.

On ne saurait trop insister sur le changement de rythme que nous voulons adopter. Je vais vous rappeler le montant des crédits de paiement, évalués en francs 1969, qui ont été consacrés aux investissements de la R. A. T. P. Entre les deux guerres, nous le savons bien, on n'a pas fait grand-chose. De 1949 à 1960, environ 78 millions de francs par an ont été investis pour la R. A. T. P. ; de 1961 à 1965, environ 272 millions par an.

En revanche, de 1966 à 1970, c'est-à-dire au cours du V^e Plan — je ne parle que du passé — environ 906 millions de francs par an ont été investis dans les matériels, installations, bâtiments, tunnels de la R. A. T. P. Par rapport à ce qui a été investi en province pour les transports en commun, ce chiffre est peut-être de nature à vous inquiéter. Mais, au moins, que cette assemblée reconnaisse, à la suite des critiques que nous avons entendues, que nous avons fait à Paris et dans la région parisienne ce qui était nécessaire et en notre pouvoir pour améliorer la situation.

Je voudrais maintenant répondre à un certain nombre de questions précises posées par M. Chauvin. Il est exact, monsieur Chauvin — vous l'avez fort bien dit ce matin — qu'au-delà du R. E. R. est-ouest il est nécessaire d'aborder le problème de la liaison nord-sud. Ce sera un peu, compte tenu de son gabarit réduit, le R. E. R. du pauvre car, malgré l'ampleur des crédits que je viens de rappeler, nous sommes très pauvres comparativement aux investissements à réaliser.

A cet effet, la R. A. T. P. — c'est très important — a entrepris de joindre la ligne n° 13 Carrefour Pleyel-Gare Saint-Lazare et la ligne n° 14 Porte de Vanves-Invalides en passant par les stations Miromesnil — Champs-Élysées-Clemenceau. Nous attendons de cet axe transversal nord-sud une amélioration considérable de la desserte du centre de Paris et de certaines banlieues.

M. Chauvin avait à juste titre évoqué ce matin la question, encore à l'étude, de la liaison Orly—Roissy-en-France. Il est tout à fait exact que l'un des problèmes essentiels de la région parisienne est celui de la liaison entre ces deux grands aéroports, l'un existant, l'autre en cours de construction. En effet, il ne faut pas que des difficultés occasionnées par des transports individuels viennent paralyser les rocadés qui les relieront l'un à l'autre. Ce serait en effet catastrophique car si, en raison de l'encombrement du trafic, les voyageurs et notamment nos clients étrangers étaient obligés de passer par le centre de Paris, ils mettraient plus de temps pour aller d'un aéroport à l'autre qu'ils n'en auraient mis pour faire chacun des deux voyages.

Nous avons donc envisagé — si la décision n'a pas été prise formellement, je peux dire que tout le monde s'y est révélé favorable — une ligne d'aérotrain qui relierait les deux aéroports à vitesse accélérée, en vingt-cinq minutes environ, ce qui permettrait d'utiliser au mieux nos deux grands aéroports et de faciliter les correspondances.

Ce projet doit cependant être complété. Nous prévoyons, en effet, d'établir une correspondance entre la ligne d'aérotrain

Orly—Roissy-en-France et la station du R. E. R. de Joinville. Orly et Roissy-en-France disposeraient ainsi d'une liaison rapide avec le centre de Paris. Vous voyez là apparaître à la fois la cohérence du projet Orly—Roissy et la nécessité de réaliser le tronçon central du R. E. R.

Au-delà de l'exploitation commerciale dont je m'aperçois qu'elle suscite chez certains sénateurs quelque scepticisme...

M. Pierre Brousse. Un certain scepticisme, c'est bien cela.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. ... outre l'intérêt très particulier qu'il pourrait y avoir à aller le plus vite possible d'un aéroport à l'autre, le fait que nous puissions lancer, si je peux me permettre une expression de caractère commercial, l'aérotrain, et lui donner ainsi une référence prestigieuse pour tous nos clients étrangers, pourrait justifier le développement de ce moyen de transport purement français qui, il faut bien le dire, suscite énormément d'intérêt à l'étranger.

Les études faites récemment nous ont permis d'évaluer à quelque six millions de voyageurs par an le trafic de voyageurs entre ces deux aéroports à la fin du plan, ce qui, compte tenu de l'application de tarifs acceptables pour la clientèle des transports aériens, assurerait, semble-t-il, la rentabilité de l'opération.

Voilà ce que je voulais répondre à M. Chauvin, en le remerciant de son intéressante suggestion.

MM. Gaudon et Boucheny ont parlé du problème de l'amélioration des transports, mais avant de l'aborder, je voudrais répondre à M. Giraud qui s'est inquiété de la structure du déficit et des moyens de le résorber.

En ce qui concerne la structure du déficit, voici une ventilation des chiffres : les remboursements pour tarifs réduits ont été de 261 millions de francs, en 1970 et seront de 285 millions en 1971. Par contre, l'indemnité compensatrice pour refus de majoration des tarifs, qui était de 759 millions en 1970, ne sera que de 735 millions en 1971. Ainsi, le total des remboursements et de l'indemnité compensatrice, soit 1.020 millions, reste bien constant, de même que la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités, soit 716 millions et 304 millions en 1970 et 714 millions et 306 millions pour 1971.

Quels seraient, m'avez-vous demandé, monsieur Giraud, les tarifs qu'il faudrait appliquer pour équilibrer les transports urbains en 1971 ? Un simple calcul montre que pour le réseau ferré il faudrait faire passer le tarif à 102,5 centimes et pour le réseau routier à une moyenne de 160 centimes, soit 180 centimes pour le réseau urbain et 150 centimes pour le réseau de banlieue. On retrouve bien les chiffres qui ont été avancés. Il faudrait donc, pour équilibrer le budget de la R. A. T. P., porter le tarif moyen actuel à 121,6 centimes alors qu'il n'est que de 70 centimes pour un ticket de métro ou pour deux sections d'autobus.

Ainsi, je crois que la priorité à donner aux transports en commun, ainsi que les moyens préconisés par M. Giraud, rejoignent dans une large mesure les préoccupations et le plan mis au point par le Gouvernement.

Quant à la nécessaire réduction du déficit, la proposition de M. Giraud conduit certainement à une approche de la vérité des prix. Il souhaite la prise en charge des tarifs réduits par le budget et les ministères sociaux, ce qui est conforme au rapport Nora. Mais je viens de démontrer l'écart important qui existe entre les tarifs actuels de la R. A. T. P. et ceux qui seraient nécessaires pour équilibrer son budget. D'autre part, la réduction trop sensible des tarifs d'électricité serait une mesure artificielle, dont l'effet pourrait être répercuté, comme vous l'avez très justement remarqué, sur la situation de l'E. D. F.

En ce qui concerne maintenant la taxe d'amélioration des transports et la prime de transport, je confirme à M. Gaudon et à M. Boucheny — qui, obligé de partir, s'est excusé — que la décision de principe de faire contribuer les entreprises de la région parisienne, qui bénéficient pour leur main-d'œuvre de la puissance du réseau de transports en commun de cette région, au financement de certains investissements destinés spécialement à améliorer le confort et la capacité de ce réseau, a été prise par le Gouvernement.

C'est par le canal d'une taxe d'amélioration des transports que cette contribution dont d'ailleurs, ni les modalités exactes, ni le taux ne sont encore arrêtés, sera obtenue.

Je rappelle d'ailleurs que les entreprises de la région parisienne participent déjà partiellement au financement des transports parisiens. Elles sont tenues en effet de payer à leurs

salariés, chaque mois, une prime de transport qui a été portée récemment à vingt-trois francs. Cet effort représente, au total, une somme très appréciable de l'ordre de 750 millions de francs, y compris les versements de l'Etat et des administrations qui, comme chacun sait, emploient aussi du personnel dans la région parisienne.

Ce versement permet, comme l'a indiqué d'ailleurs M. Mondon à l'Assemblée nationale, de ramener à dix-sept francs par mois les débours effectifs d'un salarié utilisant tous les jours le métro pour aller à son travail, cette somme étant évidemment dépassée si ce salarié utilise en outre le chemin de fer de banlieue ou l'autobus.

La contribution des salariés de la région parisienne est donc sensiblement du même ordre de grandeur que les charges de transport supportées par les salariés de province qui, eux, ne bénéficient pas de la prime de transport. Je voulais donner, à tous ceux qui se sont inquiétés depuis ce matin de la disparité des conditions de travail entre salariés de la région parisienne et salariés de province, ces éléments d'appréciation pour leur montrer que le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures qui vont dans le sens de l'égalité sociale.

Je ne puis laisser passer ce que M. Boucheny a exprimé très clairement en disant : « Payons moins, dépensons plus et supprimons le déficit », car c'est ainsi qu'on peut résumer sa déclaration. De son argumentation, je voudrais retenir un point. Il a souligné tout à l'heure qu'il n'y avait pas opposition entre les transports individuels et les transports collectifs. C'est le développement fantastique de la voiture individuelle, en province comme dans la région parisienne, qui ralentit le trafic des autobus, ce qui, dans une certaine mesure, est de nature à freiner aussi l'enthousiasme des usagers pour les circuits d'autobus. De plus, il faut aussi le dire, la voiture individuelle, en particulier dans la banlieue parisienne, enlève chaque année aux autobus une part croissante de leur clientèle.

Comment rendre leur clientèle aux transports en commun sans une discipline collective, sans maîtriser par des moyens, non pas autoritaires, mais incitatifs, la circulation des automobiles et rendre ainsi le choix équitable entre les deux types de transport ? Voilà le problème qui est posé au Gouvernement.

Le relèvement du taux des amendes et le stationnement payant, ce sont des formes particulières d'incitation. Mais en vérité, la solution de ce problème dépend de la psychologie collective. Quelques chiffres vous en convaincront.

Par an, en moyenne, le réseau urbain de Paris transportait, en 1949, 452 millions de voyageurs, et le réseau de banlieue 418 millions ; en 1968 nous étions tombés à 191 millions pour le réseau urbain et à 352 pour le réseau de banlieue. En 1969, on enregistre à la fois une augmentation globale et une baisse partielle : 187 millions de voyageurs pour le réseau urbain et 364 millions pour le réseau de banlieue. Ainsi, on est passé de 543 millions de voyageurs en 1968 à 551 millions en 1969 ; la comparaison avec 1949 est éloquente puisqu'il avait été transporté 870 millions de voyageurs.

C'est une conséquence de l'élévation considérable du niveau de vie des travailleurs. Il suffit d'aller à la sortie des usines Renault de Boulogne-Billancourt pour se rendre compte des facilités que les Français ont maintenant de pouvoir se déplacer individuellement. Mais cette situation nouvelle pose à l'évidence le problème du fonctionnement des réseaux d'autobus.

En région parisienne, douze millions de personnes se déplacent chaque jour. Les transports en commun en absorbent 46 p. 100. Ce chiffre est impressionnant. Mais à l'intérieur de Paris, aux heures de pointe du matin et du soir, ce sont 82 p. 100 des déplacements qui sont assurés par les transports en commun et 84 p. 100 entre Paris et la banlieue.

Essayez d'imaginer que le Gouvernement ne donne pas la priorité qui convient aux transports en commun et vous constaterez toute l'importance de l'enjeu et vous mesurerez ce que pourrait devenir la circulation dans la région parisienne.

A. M. Boucheny, qui a été particulièrement sévère sur les hausses de tarifs depuis 1958, je dirai que le prix du billet de la R. A. T. P. a augmenté, depuis cette date, de 150 p. 100. Mais les charges du personnel représentent 60 p. 100 des coûts d'exploitation de la R. A. T. P. ; la croissance des salaires ayant été plus rapide que celle des prix — ceci est une raison de cela — on ne peut faire reproche au Gouvernement du dynamisme de sa politique sociale.

Venons-en maintenant, si vous le permettez, à la S. N. C. F., au sujet de laquelle plusieurs questions ont été posées. Tout d'abord, M. Gaudon a soulevé le problème des gros utilisateurs. Je voudrais lui répondre par une démonstration chiffrée. On peut affirmer, chiffres en main, que le transport par trains complets

des marchandises — et non pas seulement par wagons complets comme vous le disiez ce matin, monsieur Gaudon — est très rémunérateur pour la S. N. C. F. ; il procure en général, par rapport au coût marginal, un surplus important dont je peux vous donner l'assurance qu'il contribue de manière très sensible à l'équilibre général des comptes de la S. N. C. F.

Je ne peux naturellement pas, à cette tribune, évoquer en détail les éléments commerciaux de cette politique de la S. N. C. F. Mais des explications précises et très complètes ont été données aux représentants du personnel de la S. N. C. F. au cours de tables rondes réunies par le directeur commercial de la société nationale. La preuve, sans conteste, a été apportée de la haute rentabilité de ce trafic pour le chemin de fer. Je vous demande très simplement, monsieur Gaudon, de vous reporter aux éléments chiffrés qu'un certain nombre de vos amis, qui ne l'ont pas contesté, possèdent sur ce sujet.

Dans ce que vous avez indiqué, je voudrais relever quelque chose qui a trait à la politique générale. La politique des tarifs réduits que vous mettiez en cause a au moins un avantage : c'est que, dans un certain nombre de cas, elle conditionne l'existence même de l'activité économique de divers secteurs. Me tournant vers des sénateurs que je connais bien et pensant aux mines de fer de Lorraine, je dirai que nous condamnions à mort les usines si nous appliquions pour le transport du minerai un tarif excessif, alors qu'il reste compétitif à un niveau tarifaire de transport inférieur. Je ne suppose pas, monsieur Gaudon, que vous ayez voulu en quoi que ce soit réduire les ouvriers de Lorraine au chômage. (*M. Gaudon fait un geste de dénégation.*) Je vous en donne acte.

M. Jean-Eric Bousch. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Bousch avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Jean-Eric Bousch. Permettez-moi, monsieur le ministre, de confirmer vos dires et également d'exprimer le regret que vous ne puissiez pas étendre au charbon lorrain les tarifs préférentiels dont bénéficie le minerai de fer indispensable au fonctionnement des usines lorraines. Si vous le pouviez, cela permettrait au charbon de cette région de rester concurrentiel sur la place de Paris qui est l'une des plus grandes consommatrices de charbon.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous remercie de cette observation.

Je répondrai à M. Gaudon, à propos de l'évolution des tarifs, qu'il convient de corriger très sérieusement les observations qu'il a présentées en tenant compte du fait que, pour des raisons diverses, les tarifs de la S. N. C. F. n'ont pas toujours été rajustés en fonction des besoins et qu'il a été souvent nécessaire de rattraper progressivement le retard pris.

Par ailleurs, le caractère continu de l'évolution de l'indice des 259 articles, alors que les hausses de tarifs sont discontinues, rend quelque peu arbitraire le choix d'une date d'origine de comparaison. Dans le même sens, je dirai que l'indice des 259 articles traduit une évolution globale. Il convient de remarquer que les principaux services, dans l'ensemble des 259 articles, ont toujours évolué plus vite, et ce en partie, comme je le disais tout à l'heure, parce que le coût de la main-d'œuvre y est prépondérant. Il ne s'agit pas du tout pour moi de regretter les améliorations sociales, mais de comprendre qu'elles doivent également être financées.

M. Pinton est intervenu sur le problème de la subvention forfaitaire d'équilibre de la S. N. C. F. Vous avez manifesté, monsieur le sénateur, un peu trop de scepticisme vis-à-vis de cette subvention et il convient que vous ayez un peu plus confiance dans l'avenir. En 1969, la subvention d'équilibre s'élevait à 950 millions de francs ; en 1970, elle était de 766 millions de francs, soit un cinquième en moins. Ce qu'il y a de remarquable — je voudrais en rendre grâce au personnel de la S. N. C. F. et tout particulièrement à son personnel dirigeant — c'est que cette subvention d'équilibre n'a pas été modifiée, à la suite de la revision budgétaire de juin 1970, malgré l'évolution des données économiques. Dans le projet de budget pour 1971 la subvention est inscrite pour 575 millions de francs, soit de nouveau un cinquième en moins. La S. N. C. F. a accepté cette inscription qui correspond à ce qui est prévu dans le contrat de programme. Dites-vous bien que la S. N. C. F. — j'en ai la conviction — fera tous ses efforts pour obtenir cette réduction.

En 1972, la réduction sera de l'ordre de 20 p. 100 par rapport à 1969. L'ultime subvention d'équilibre sera versée en 1973 et nous avons de grandes chances d'aboutir, en 1974, à l'équilibre financier de la société nationale. L'essentiel n'est pas le mécanisme fort complexe que nous avons mis en place, en liaison avec la S. N. C. F., pour parvenir à cet équilibre ; c'est la volonté politique du Gouvernement et des dirigeants de la S. N. C. F. de réaliser cet équilibre financier. Cette volonté est réelle et, compte tenu du courage dont la S. N. C. F. a fait preuve dans le passé, de la détermination et du dynamisme qui sont les siens, nous pouvons espérer voir disparaître à très court terme la subvention d'équilibre.

M. Pierre Brousse a posé une question qui m'a surpris au sujet de la malpropreté des gares.

M. Pierre Brousse. C'est un fait !

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. J'en prends note et transmettrai vos doléances à mon collègue des transports. Je suis, comme vous, un usager du réseau ferré et j'ai été amené à faire la même remarque. Je suppose que les grandes verrières font partie du nettoyage que vous souhaitez.

M. Pierre Brousse. Les sols en ont davantage besoin, monsieur le ministre.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Ce que nous pouvons dire aussi, c'est que la S. N. C. F. ne néglige pas cet aspect de sa politique commerciale. Reconnaissons cependant que les usagers ne sont pas gens faciles.

M. Pierre Brousse. Oh non !

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Bien souvent les dirigeants de la S. N. C. F. se sont montrés très découragés du spectacle désolant qu'offrent, quelques mois après leur remise en état, les locaux mis à la disposition du public.

M. Pierre Brousse. C'est vrai, mais il faut quand même faire les travaux qui s'imposent.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Vous-même, monsieur Brousse, ainsi que M. Souquet, avez évoqué le problème de la création de nouvelles régions autonomes de la S. N. C. F. et celui de l'implantation des directions de ces régions. Je répondrai très complètement sur ce point, car j'ai relevé un certain nombre de critiques dans vos propos, ainsi que dans ceux de M. Souquet.

Le contrat de programme entre la S. N. C. F. et l'Etat et la nouvelle convention que nous avons signée rendent à la société nationale une très grande liberté de gestion, qui est la contrepartie de sa responsabilité financière que nous avons voulu rétablir, je dirai même renforcer.

Le Gouvernement a approuvé le projet, émanant de la S. N. C. F., de décentralisation des fonctions de décision au sein de la société nationale car il nous a été présenté comme un moyen d'améliorer la productivité d'ensemble de l'entreprise.

Quant aux aménagements locaux, je déclare nettement qu'ils sont désormais de la responsabilité exclusive de la S. N. C. F., l'intervention de l'Etat ne pouvant avoir lieu que sous la forme d'obligations de service public, qui sont d'ailleurs, de notre part, dûment compensées sur le plan financier, ce qui, bien entendu, en diminue du même coup le nombre et l'importance.

Notre politique de principe actuelle est de laisser la S. N. C. F. réorganiser ses structures et ses méthodes et de la juger — en particulier ses dirigeants — aux résultats que cette grande entreprise nationale obtiendra pour sa gestion. Dans ce sens, je dois dire que la création des vingt-six régions tarifaires ne concerne que le personnel administratif et de commandement. Les établissements de réparation des dépôts ne sont pas touchés à ce titre. S'ils le sont, c'est au titre de la modernisation. Béziers conservera donc, en principe, les établissements de matériel et de technique qu'elle possède. Je vous demanderai, monsieur Brousse, de bien vouloir transmettre cette indication à M. Souquet.

Ce nouveau découpage des régions, décidé au niveau de la S. N. C. F. et non pas à celui du Gouvernement, est soumise depuis deux ou trois mois à la consultation des organisations syndicales de la S. N. C. F., qui auront à exprimer leur avis et qui pourront par conséquent, du moins nous le pensons, faire valoir tous les éléments relatifs au déplacement de la main-d'œuvre.

L'accord cadre de juillet 1968 et l'avenant de juillet 1970 s'appliquant au personnel administratif et de commandement

tendent précisément, pour la création de régions, à obtenir cette concertation avec le personnel. Grâce à cet accord, le personnel de la S. N. C. F. n'aura pas trop à souffrir des changements intervenus.

En ce qui concerne les questions spécifiquement sociales, qui tenaient tellement à cœur à M. Gaudon ce matin, et plus précisément les revendications des cheminots, je dirai qu'elles ont bien été prises en considération puisque tous les points évoqués ont fait l'objet d'accords récents. En effet, les majorations de salaires pour 1970 ont été décidées par un accord conclu le 23 février et confirmées le 5 octobre entre la direction générale et les organisations syndicales, bien entendu autres que la C. G. T. Je puis vous donner l'assurance que sous peu les négociations reprendront avec tous les syndicats pour examiner ce que doit être l'année 1971.

C'est le même accord qui a permis de réduire d'une heure au 31 mai et d'une demi-heure au 1^{er} novembre la durée du travail. De même, le rapport retraites-salaires a été amélioré au 1^{er} janvier dernier par l'incorporation, dans le salaire liquidable, d'une partie du complément de traitement.

Enfin, d'autres accords sont intervenus, notamment un accord cadre signé par toutes les organisations syndicales sur les prolongements sociaux de la modernisation. Les cheminots en effet sont, eux aussi, conscients que les mutations ne peuvent pas toutes être volontaires; sinon nous savons bien que tous se retrouveraient en Bretagne ou dans le Sud-Est.

Enfin, c'est avec l'approbation de toutes les organisations syndicales qui y participaient que la commission mixte du statut a adopté un nouveau contrat syndical dans l'entreprise qui est quelque peu en avance sur ce qui se pratique ailleurs.

Tous ces accords prouvent à l'évidence la volonté du Gouvernement et de l'entreprise d'associer les cheminots au progrès, compte tenu des impératifs financiers qui ne peuvent être oubliés. Monsieur Gaudon, c'est cela que nous entendons par concertation et participation.

Je regrette, monsieur Gaudon, qu'ait été évoquée, sous une forme peut-être ambiguë pour les membres de cette assemblée, la mort à son poste d'un employé de la S. N. C. F.

Il est évident qu'un employé est mort d'un infarctus en conduisant son train, mais je ne crois pas que la présence à ses côtés d'un aide conducteur aurait pu le sauver. En revanche, je suis sûr que les dispositifs de sécurité fort heureux prévus lors de la construction des motrices ont permis que le train s'arrête tout naturellement.

Je ne crois pas qu'il faille faire de ce cas, monsieur Gaudon, un cas social particulier. C'était un honnête travailleur qui a été victime d'un arrêt du cœur comme cela pourrait arriver à chacun de nous.

M. Roger Gaudon. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Gaudon, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Roger Gaudon. Si mon intervention sur ce point a été interprétée de façon ambiguë et si l'on a cru comprendre que je rendais la S. N. C. F. responsable de la mort de ce cheminot, que les membres de cette assemblée m'en excusent, car ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Chacun sait, en effet, que ce cheminot est décédé dans les conditions que vous venez d'indiquer.

Ce qui néanmoins mérite de retenir l'attention du Sénat et du ministère, c'est la nécessité de la présence de deux conducteurs sur les machines, de façon à éviter les accidents qui pourraient survenir.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je crois vous avoir répondu en disant que le système de sécurité avait démontré, à cette occasion, sa parfaite efficacité.

C'est M. Brousse, je crois, qui évoquait tout à l'heure le problème de la réduction du déficit de la R. A. T. P. et l'utilisation d'un seul employé par voiture. Je crois, monsieur Gaudon, que la politique constante de nos entreprises nationales, comme de toutes les entreprises, doit tendre à économiser les frais de personnel et, au prix de mesures techniques appropriées, à essayer, dans toute la mesure possible, de faire effectuer aujourd'hui par un seul le travail qui nécessitait hier deux personnes.

En dernier lieu, je voudrais répondre à M. Pinton à propos de la S. N. C. F.

Vous avez, monsieur Pinton, évoqué, dans une critique dont j'espère pour vous que vous ne la regretterez pas un jour, le problème du turbotrain et de la ligne Paris—Lyon. J'ai trouvé cette critique très sévère eu égard aux efforts accomplis en vue d'améliorer les liaisons entre Paris et Lyon.

Je voudrais vous assurer qu'il est bien dans l'intention de la S. N. C. F., parallèlement à cette étude, de mettre en service dès que possible sur les voies existantes des turbotrains rapides du type de ceux qui circulent sur la ligne Paris—Caen—Cherbourg, par exemple, et qui fonctionnent à la satisfaction des usagers, puis de réaliser des liaisons identiques entre Bordeaux et Nantes, Bordeaux et Lyon, Lyon et Strasbourg, dans des conditions de rapidité et de confort nettement accrues. Ces aménagements seront réalisés dans le dessein de développer au maximum l'activité de la société nationale et de satisfaire, bien entendu, toujours mieux les usagers de la S. N. C. F.

Tel est — et c'est là-dessus que je voudrais terminer — le souci de la S. N. C. F.

M. Auguste Pinton. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je vous en prie.

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

M. Auguste Pinton. Je ne voudrais pas qu'on me fasse dire ce que je n'ai pas dit. Je ne reproche pas — tant s'en faut — à la S. N. C. F. de rechercher constamment à s'améliorer.

Vous avez évoqué tout à l'heure — encore que je sois peu renseigné à cet égard et que je n'aie rien contre lui — le turbotrain. Je crois savoir, au surplus, que, mis en service sur la ligne Paris—Cherbourg, il a donné d'excellents résultats.

Ce que j'ai voulu dire c'est que, pour les liaisons entre grandes métropoles — je ne les connais pas toutes — il faut non seulement utiliser le turbotrain, mais également apporter des améliorations considérables à la voie elle-même.

Si la S. N. C. F. dispose de crédits, que je souhaite les plus importants possibles, pour réaliser la modernisation du réseau, il est logique, à mon sens, de les utiliser en faveur des liaisons rapides les plus immédiatement nécessaires. Cela répond incontestablement à la préoccupation de relier, non seulement la province à Paris, mais aussi les métropoles régionales entre elles.

Veuillez m'excuser d'avoir insisté, mais je ne voulais pas que l'on me fasse dire ce qui n'était pas dans mon esprit.

M. Robert Galley, ministre des postes et télécommunications. Je suis heureux de constater que nous sommes parfaitement « en phase » pour ce qui est de la politique de la S. N. C. F.

En effet, si le turbotrain Paris—Lyon en est seulement au stade de l'étude, par contre, les liaisons dont j'ai parlé : Bordeaux—Nantes, Bordeaux—Lyon et Lyon—Strasbourg seront bientôt des réalités. Nous allons donc dans le sens que vous souhaitez. (*Applaudissements, sauf sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Auguste Pinton. Je vous remercie.

M. Ladislas du Luart. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. du Luart.

M. Ladislas du Luart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais relever un point de détail dans l'intervention de M. Brousse.

Il a parlé de la gare Montparnasse comme étant une gare modèle. M. le ministre a répondu en parlant de l'état de malpropreté des verrières.

Je dois dire que la gare Montparnasse, pour les usagers habituels, dont M. Brousse, je crois, ne fait pas partie...

M. Pierre Brousse. Occasionnellement.

M. Ladislas du Luart. ... ne présente aucune de ces deux particularités : d'abord, il n'y a pas de verrière et ensuite les voyageurs, par temps de pluie, se font mouiller pour accéder à certains wagons.

Je signale, par ailleurs, que la gare Montparnasse, qui vient d'être construite et qui est peut-être un modèle de marbre,

avec sa salle des pas perdus et ses escaliers mécaniques, présente beaucoup de qualités, mais pour accéder aux wagons, il faut cheminer au milieu des wagonnets de la poste et des bagages, puis avoir l'énergie de grimper environ un mètre pour monter dans un wagon.

A l'arrivée, la situation est plus désagréable encore parce qu'il n'y a pas de quai intermédiaire pour le déchargement des colis. Il n'en existe que deux pour les trains qui partent et il n'en est guère fait usage pour embarquer les colis. Dès lors, il n'y a pas de quai de débarquement pour les bagages, sacs postaux et autres, on se heurte aux trains de wagonnets dont les conducteurs donnent sans cesse des coups de klaxon pour se frayer un chemin au milieu du flot des voyageurs.

Voilà un demi-siècle, on a conçu des quais à la hauteur des wagons et des quais intermédiaires pour les colis. Il est regrettable que, construisant une gare aux environs de 1968, on ait oublié que cela existait. Il suffisait de prendre modèle sur une gare actuellement critiquée, puisqu'on veut la démolir, la gare d'Orsay.

La gare Montparnasse, quoi qu'en pense M. Brousse, est tout à fait incommode pour les voyageurs.

J'ajouterai encore un détail : les voyageurs débarquant avec de lourdes valises sont obligés de descendre deux étages pour accéder au niveau des taxis. Or, monsieur le ministre, dans la gare Victoria, à Londres, construite au début du siècle, il existe des couloirs qui permettent aux taxis de venir se ranger à côté des trains.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports (I. — Services communs et transports terrestres) figurant aux états B et C.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 382.433 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre III.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV, plus 275.098.000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V.

« Autorisations de programme, 17.350.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 11.020.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI.

« Autorisations de programme, 153.250.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 40.320.000 francs. » — (Adopté.)

Equipement et logement.

LOGEMENT

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement et du logement [b) Logement].

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre 1970 sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour la discussion de ce budget sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : quarante-deux minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : trente-neuf minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : trente-cinq minutes ;

Groupe communiste : vingt-deux minutes ;

Groupe des non-inscrits : vingt-deux minutes.

Dans la discussion, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis 1968, les crédits destinés au logement figurent au budget de l'équipement, en sorte que je pourrais limiter mes investigations aux dotations propres aux actions concernant la construction, l'urba-

nisme et la réparation des dommages de guerre inscrites à ce budget. Toutefois, le financement de certaines opérations d'urbanisme et de construction est assuré par des crédits figurant au budget des charges communes ou encore à certains comptes spéciaux du Trésor que je me permettrai également d'évoquer au cours de mon exposé.

Des trois missions de ce ministère, celle qui fut à l'origine de sa création, à savoir la réparation des dommages de guerre, s'achève trop lentement, sans doute, parce que les dernières affaires sont les plus épineuses. Les dotations de crédits prévues pour 1971 en la matière sont les mêmes que celles de l'année dernière : 27 millions d'autorisations de programme et 25 millions en crédit de paiement.

En ce qui concerne les dotations consacrées à l'urbanisme et au logement, le budget de 1971 porte encore les traces de l'austérité qui a caractérisé le budget de 1970, surtout en matière de crédits de paiement, lesquels correspondent aux autorisations de programme précédemment votées.

Dans le budget de 1971, l'urbanisme bénéficie d'une très nette priorité. En revanche, le logement se trouve quelque peu sacrifié à telle enseigne que, par voie d'amendement déposé à l'Assemblée nationale, une sérieuse « rallonge » a été débloquée sur le compte du fonds d'action conjoncturelle.

Si l'urbanisme bénéficie de la priorité, c'est parce que le phénomène d'urbanisation s'est développé dans notre pays avec une ampleur telle qu'il faut encadrer le mouvement pour éviter l'anarchie.

Il y a un peu plus de cent ans, la population urbaine de la France représentait le quart de la population totale. Au dernier recensement de 1968, elle en représentait les deux tiers et le phénomène va en s'accroissant. En matière d'urbanisme, la mission de votre ministère concerne la promotion des recherches et des études et, à partir de celles-ci, l'aide à la rénovation des villes anciennes, à l'édification des grands ensembles et des villes nouvelles.

Mes chers collègues, on trouvera dans mon rapport les tableaux indiquant les crédits affectés à ces divers sujets et en particulier à la formation des hommes, aux institutions de recherche, aux études d'urbanisme et aux organismes opérationnels. Toutes ces dotations sont en augmentation sensible.

Il faut dire que les études qui incombent à ce ministère et à ces services sont multiples. Il s'agit d'achever la mise au point des documents de la planification urbaine définie par la réglementation de 1958 et celle définie par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 et ses textes d'application, à savoir : les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les plans d'occupation des sols, les études préalables aux opérations d'urbanisme, les avant-projets d'assainissement et d'alimentation en eau, les études relatives à l'environnement et à la pollution. Malgré ces augmentations de crédits, beaucoup de ces études ne seront pas terminées avant plusieurs années.

Au niveau des aires métropolitaines, les offices régionaux d'aménagement des aires métropolitaines progressent dans leurs études. Plusieurs ont déjà terminé leur schéma d'aménagement et soumis au Gouvernement leur livre blanc dont certains, comme celui de la région de Lorraine, ont déjà été approuvés. Au niveau des agglomérations et notamment des métropoles, les agences d'urbanisme s'installent peu à peu, souvent avec l'aide des collectivités locales. Au niveau des autres agglomérations, les groupes d'études et de programmation des directions départementales de l'équipement mènent les études avec le concours de spécialistes souvent recrutés par contrat et souvent avec le concours du bureau d'études privé financé avec l'aide des collectivités locales.

Certaines de ces études ont fait l'objet de publicité auprès des populations au moyen de brochures ou d'expositions qui ont connu un certain succès. A titre personnel, je considère que nous sommes sur la bonne voie et que la participation des citoyens à la manière dont sera organisée la future structure de leur cité devient peu à peu une réalité.

Mais le temps presse, et malgré les moyens accrus qui sont inscrits dans ce budget, il faudra encore pas mal de temps pour terminer les études demandées, monsieur le ministre, par tous les maires qui ont à cœur le problème d'aménagement de leurs cités.

En ce qui concerne la rénovation urbaine qui avait eu d'abord un but social, à savoir : la reconquête des îlots insalubres et défectueux, le relogement de leurs habitants, son objet a été depuis quelque temps élargi dans le sens de la restructuration des cités. Il s'agit maintenant de définir la fonction des centres de villes, de doter ceux-ci des équipements nécessaires, compte tenu de leur vocation et de leur fonction et d'assurer des liaisons

rapides avec les zones périphériques. Malheureusement, ce projet ambitieux se heurte à des obstacles souvent d'ordre psychologique, toujours d'ordre financier, en sorte que la rénovation cède souvent le pas à l'utilisation de zones périphériques plus rapides et beaucoup moins coûteuses.

Les opérations sont toujours très longues, elles sont ralenties par les procédures d'expropriation et aussi par les charges qui pèsent sur les collectivités locales et qui augmentent dès qu'on s'attaque au noyau dur que constituent les zones à forte densité commerciale. Le coût cumulé par logement, équipements collectifs compris, s'élève à une somme d'environ 24.000 à 34.000 francs, selon que l'on est en province ou à Paris, et dont la charge foncière représente plus des trois quarts. Or, les subventions de l'Etat en la matière sont des plus réduites et diminuent encore. Quant aux prêts de la caisse des dépôts, ceux-ci n'ont même pas été en mesure d'être dotés pour toutes les opérations retenues au cours de cette année par le comité de gestion du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme. On ne peut que le regretter, monsieur le ministre, car la rénovation permet, à notre sentiment, de maintenir le cœur des villes et de leur garder une âme.

A ces opérations de rénovation, on peut assimiler celles qui ont trait à la suppression des bidonvilles, à l'aménagement des lotissements défectueux, à la création d'espaces verts et à la décongestion de la région parisienne en matière d'usines et de bureaux. Ces opérations progressent plutôt lentement malgré les impulsions données récemment par le Gouvernement, particulièrement en ce qui concerne la suppression des bidonvilles. Par contre, on constate que l'équipement des sols sur lesquels sont édifiés les quartiers nouveaux et les villes nouvelles jouissent d'une priorité certaine et, je l'admets, justifiée. Les crédits sont en augmentation sensible, du moins pour ce qui concerne les autorisations de programme.

Suivant l'urgence ou l'importance des opérations, l'urbanisme opérationnel use de procédés différents : Z. A. D., zone d'aménagement différé, ou Z. A. C., zone d'aménagement concerté, pour constituer des réserves foncières indispensables aux meilleurs prix et dont les surfaces sont estimées à quelque 15.000 hectares par an au minimum. Depuis la publication des textes récents concernant les Z. A. C., quatre-vingts Z. A. C. ont été créées en plus des anciennes Z. U. P.

La loi du 10 juillet a fixé les principes d'organisation du support local des villes nouvelles en prévoyant le regroupement des communes, soit en des syndicats communautaires d'aménagement, soit dans un ensemble urbain et en autorisant l'individualisation fiscale et budgétaire des villes nouvelles.

J'ai analysé dans mon rapport l'ensemble des moyens financiers mis à disposition pour les acquisitions de terrains et pour la viabilité primaire : les chapitres 55-42 et 55-43 du budget du logement, le chapitre 55-01 du budget des charges communes, enfin les avances du F. N. A. F. U. ; pour les grands ensembles, le chapitre du budget du logement 53-11 — opérations routières relatives aux grands ensembles — et un chapitre nouveau, 65-41, pour les opérations d'aménagement concerté permettent la coordination par les services de l'équipement des investissements financés par le canal d'autres départements ministériels.

Hors budget, il y a toujours, bien entendu, les prêts de la caisse des dépôts et les avances aux opérations directes du F. N. A. F. U. Les collectivités disposent enfin du produit de la taxe locale d'équipement.

A ce sujet, je me permets de rappeler que l'article 6 de la loi d'orientation foncière avait prévu de plus une taxe d'urbanisation sur la valeur déclarée par leurs propriétaires des propriétés non bâties et susceptibles d'être bâties, situées à l'intérieur de la zone urbaine d'une commune disposant d'un plan d'occupation des sols et qui se substituerait à la taxe locale d'équipement.

La loi de finances pour 1970 devait fixer les modalités d'application de cette taxe d'urbanisation qui devait fournir à nos collectivités locales les ressources nécessaires et les moyens de lutter contre la rétention des sols. Mais cette loi de finances est restée muette sur ce sujet, comme l'est d'ailleurs celle de 1971.

Nous comprenons les difficultés de l'administration. Elles sont liées à la mise en place, d'une part, des documents d'urbanisme et, d'autre part, des travaux de rénovation du cadastre qui ne pourront être achevés que vers la fin de 1972. Avec l'exercice 1971 commence en outre la mise en place du VI^e Plan. Même si les objectifs sectoriels ne seront définis que plus tard, d'ores et déjà ont été tracées les grandes orientations, tant par la commission des villes que par le groupe d'étude des finances locales.

La commission des villes a énuméré, comme conditions préalables à une politique urbaine efficace, l'accélération du pro-

cessus de regroupement institutionnel des communes, la rénovation des finances locales, la création et le renforcement des organismes de planification urbaine et le renforcement des moyens administratifs et techniques des communautés locales. Elle insiste sur la nécessité d'un traitement énergique du problème foncier par l'institution d'un impôt foncier sur les terrains à bâtir, par des réalisations techniquement structurantes qui multiplieraient l'espace constructible, par l'amplification des programmes de réserves foncières et par une utilisation plus poussée de la procédure des zones d'aménagement concerté.

En ce qui concerne les plans de transport, elle met l'accent sur la promotion des transports collectifs — ce que M. le ministre des transports a confirmé tout à l'heure à cette tribune — et sur la réalisation de voies rapides. Enfin, pour améliorer le cadre de vie, la commission recommande un effort de réduction des nuisances, la sauvegarde des tissus anciens, tout autant que la réussite d'opérations pilotes : villes nouvelles ou équipements intégrés.

De son côté, le groupe d'études des finances locales a souhaité l'adaptation des ressources aux besoins, l'accroissement du volume des prêts privilégiés et l'atténuation des disparités financières entre les collectivités locales.

Les prévisions de la commission des villes et celles du groupe d'étude des finances locales sont complémentaires ; elles prouvent à l'évidence que l'urbanisme doit être considéré comme l'un des objectifs prioritaires, situé au carrefour de la production industrielle de ce pays et de l'aménagement de la condition des hommes. Le budget de 1971, monsieur le ministre, en a tenu largement compte.

On ne peut que regretter davantage qu'il n'en ait pas fait autant en ce qui concerne le logement. En effet, en ce qui concerne celui-ci, face à une demande sans cesse croissante du fait des migrations internes qui ont été plus fortes que prévu, du fait de l'exode rural qui s'est accéléré, enfin de l'arrivée à l'âge de la nuptialité des classes d'âge nombreuses nées dans l'immédiat après-guerre, l'offre de logements se présente toujours de manière assez chaotique.

Nous ne connaissons pas encore, mes chers collègues, les résultats exacts de l'exercice 1970. Mais les premiers mois nous donnent à penser que si les achevements de logements sont légèrement supérieurs à la période correspondante de l'année dernière, les mises en chantier ont plutôt diminué. On comprend le phénomène du fait que, sur les opérations à lancer, commencent à se faire sentir les effets de la stagnation des crédits publics, de l'encadrement du crédit et de la cherté de l'argent ; c'est aussi la fin d'une période d'intense spéculation qui a suivi les événements de 1968. Il est à craindre que nous soyons entrés actuellement dans une certaine période de stagnation qui débute avec l'année même où s'achève le V^e Plan et dont les objectifs avaient été de 480.000 logements à construire par an.

Que nous permet d'espérer l'année 1971 ? J'ai essayé d'analyser les dotations et les programmes correspondants qui constituent l'essentiel des logements offerts, mais l'aide de l'Etat appelle une contribution personnelle des candidats constructeurs, qu'ils soient individus ou promoteurs, laquelle est liée au coût de la construction et à l'existence des moyens de financement. On comprend donc la complexité des problèmes qui se posent à nous.

Avant de les examiner, je voudrais traiter des problèmes d'études et de recherche en matière d'habitat. Un chapitre nouveau, le 55-90, apparaît dans ce budget, dont les réalisations doivent servir au financement du plan de construction, option proposée par la commission de recherche au titre des options du VI^e Plan.

Ces objectifs sont de concevoir un habitat mieux adapté aux besoins et aux moyens de l'ensemble de la population dans le présent et dans le futur ; de réaliser un habitat d'une qualité jugée satisfaisante au moindre coût ; enfin, de prendre position sur le marché international et de faire en sorte que la France soit en mesure d'exporter des licences, des matériaux, des éléments de construction et même des logements, comme je l'ai vu faire chez moi par une entreprise qui expédie des logements par panneaux entiers à monter sur place.

En ce qui concerne l'aide à la construction, les crédits ouverts pour le logement des fonctionnaires apparaissent encore insuffisants, d'autant plus que les agents de l'Etat sont soumis à de fréquents changements de postes. Seules deux administrations, les P. T. T. et les armées, poursuivent des efforts à un rythme satisfaisant.

En ce qui concerne les primes à la construction, le budget de 1971 avait repris exactement le programme initial de 1970,

y compris la tranche optionnelle. Mais en séance, à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a débloqué des autorisations de programme supplémentaires prises sur la dotation du Fonds d'action conjoncturelle, en sorte que le projet de budget prévoit maintenant 187.200 logements financés avec primes assortis d'un prêt immédiat, d'un prêt différé ou même sans prêt, soit 3.000 logements de plus que l'an dernier après les déblocages intervenus en cours d'année.

Mais ce chiffre est encore inférieur à celui de 1969, où 195.000 logements ont été assortis de primes.

Les primes s'analysant comme une bonification d'intérêt, il eût été opportun de les augmenter sensiblement, au moment même où l'on peut déplorer, pour les candidats constructeurs, que les taux d'intérêt augmentent considérablement.

En ce qui concerne les H. L. M., le projet de budget amendé prévoit 176.000 logements de toute nature à construire au cours de l'année prochaine, contre 176.100 financés au cours de l'exercice 1970. Malgré l'effort qui vient d'être consenti par le Gouvernement, le total pour 1971, même si les 4.000 logements qui figurent encore au Fonds d'action conjoncturelle étaient débloqués, est inférieur au nombre de logements financés en 1969, année au cours de laquelle 185.000 H. L. M. ont été autorisées et financées.

Le VI^e Plan a pour objectif final la production de 560.000 logements en 1975 ; le départ, en 1971, sera difficile car, en l'état actuel des choses, tous types de logements confondus, le programme proposé dans le projet de budget pour l'année prochaine ne prévoit que 463.800 logements.

La politique consistant à chercher un relais de financement public a été mise en œuvre puisque l'aide de l'Etat a fléchi ; mais la relève du secteur privé reste encore insuffisante, d'autant plus que figurent à cette rubrique des résidences secondaires pour une part non négligeable, de l'ordre de 15 p. 100 de ces constructions.

L'encadrement du crédit, qui a préoccupé beaucoup d'entre nous, n'a pas freiné, comme on aurait pu le penser, le développement des mises en chantier de logements, car il ne concernait que les prêts bancaires à l'exclusion des prêts destinés au logement social.

D'autre part, le plafond d'encadrement des crédits accordés aux promoteurs institué en novembre 1968 a été fixé à un niveau suffisant pour ne pas constituer un frein notable. De même, les crédits à moyen terme mobilisables ont eu des limites fixées à des niveaux tels qu'elles n'ont pas freiné de façon sensible le développement de la demande.

Par contre, le marché hypothécaire a connu un sérieux coup de frein, mais, même en l'absence d'encadrement du crédit, il n'aurait pas pu poursuivre sa progression, qui avait atteint au début de 1969, un rythme de l'ordre de 600 millions de francs par mois.

Les entreprises du bâtiment ont connu également des difficultés de trésorerie considérables, que le Gouvernement a cherché à limiter en accélérant les paiements sur travaux dus par l'Etat ou pour les collectivités locales. De même, le financement à moyen terme de leur équipement a été mis hors encadrement.

Les mesures d'encouragement à l'épargne, épargne-logement, plan d'épargne-logement, ont atteint largement leurs objectifs. De nouvelles sources de financement ont été mises à contribution, les caisses d'épargne, les caisses mutuelles et enfin le crédit agricole, qui est maintenant habilité à consentir des prêts pour le financement d'opérations principales au profit des résidents des communes de moins de 5.000 habitants.

Mais c'est en matière de coût de la construction que les difficultés ont été les plus grandes. Les efforts engagés par le ministère ont sans doute permis de ralentir les hausses. D'importantes actions ont été entreprises par le ministère pour réduire les coûts, en particulier pour diminuer la durée de la construction, afin d'échapper en partie à la dégradation monétaire, ainsi que pour promouvoir et restaurer l'initiative et la liberté des responsables locaux, des constructeurs ou des professionnels.

Enfin, la construction exemplaire a permis de fournir des projets de bonne qualité, à des prix inférieurs, souvent de 12 à 15 p. 100, au prix plafond.

Le concours des maisons individuelles présente la particularité d'intégrer les fonctions d'acquisition des sols, d'aménagement et de construction, ce qui doit provoquer un allègement supplémentaire des coûts en même temps que favoriser une évolution des structures des professions vers des formes de production et

de commercialisation mieux adaptées à une nouvelle société qui doit s'ouvrir à l'industrialisation.

Enfin, la procédure des logements prêts à construire a été conçue pour faire franchir un pas supplémentaire à l'industrialisation, et elle s'analyse aussi comme un prolongement de la politique des modèles.

Mais tous ces concours, pour intéressants qu'ils soient, ne concernent qu'une faible partie du programme aidé. L'objectif du ministère paraît être d'élaborer un produit nouveau, fait pour le marché et non pour un marché, adapté à la demande réelle des familles et non défini *a priori* par celui qui construit, fabriqué à un prix défini pour les marchés et non pour un chantier et qui, dès lors, sûr d'être le meilleur, est assuré de trouver preneur, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement.

Ce produit nouveau doit être un produit global, élaboré avec intégration de toutes les fonctions y attachées, et un produit industriel sur le plan de la conception comme sur celui de la fabrication.

Cela implique, bien entendu, que de nombreux obstacles soient levés, en particulier que l'opinion publique évolue et ne continue pas à croire qu'une série représente l'uniformité et que les Français acceptent enfin de considérer le logement comme un bien de consommation et non pas de lui accorder surtout une valeur patrimoniale.

Cela appelle des réformes de structure de la profession, une mentalité nouvelle chez les maîtres d'ouvrage et un effort de recherche accru.

Dans un autre domaine, il faut bien dire que la fiscalité en matière de construction reste trop élevée ; les taux de la T. V. A. pour l'acquisition des terrains, qui atteignent 17,6 p. 100, sont trop élevés.

Les dispositions de la loi de finances de 1963, qui tentait de récupérer par le biais de l'impôt sur le revenu une partie des profits spéculatifs nés à l'occasion de la vente de terrains à bâtir, ont eu pour effet véritable de renchérir le prix des terrains à bâtir ou encore de « geler » les sols.

Monsieur le ministre, en commission des finances, un certain nombre d'entre nous l'avaient prédit, en particulier M. de Montalembert, et finalement cela s'est révélé exact.

Un nouveau mécanisme doit être mis en place. Malheureusement, les efforts pour aboutir à une baisse des coûts ont été par ailleurs compromis par des chefs de hausse importants, dont certains échappent aux pouvoirs publics, comme le prix des terrains, dont nous avons déjà parlé, mais aussi celui des salaires, qui ont augmenté considérablement et qui n'ont pas pu être compensés par des gains de productivité.

Enfin, les indices des prix des matériaux de construction ont enregistré sur deux ans une hausse de 14 p. 100 et le loyer de l'argent n'a cessé d'augmenter.

Avant de terminer notre exposé, vous permettrez à votre rapporteur de vous rappeler que de multiples besoins supplémentaires pourraient être satisfaits si, parallèlement à l'effort de construction consenti par la nation, il était procédé à une meilleure répartition du patrimoine locatif existant.

L'unité du marché du logement est un objectif plus souhaitable que souhaité tant sont fortes les pressions pour retarder l'échéance, qui s'abritent souvent derrière le paravent commode des cas sociaux, et sans doute y reviendrai-je au cours du débat sur l'amélioration de l'habitat ancien.

En conclusion, monsieur le ministre, si la politique de l'urbanisme marque dans votre budget un tournant très net et bénéfique d'une indiscutable priorité, la politique du logement, elle, se cherche encore et piétine.

Des expériences intéressantes sont en chantier : reclassement des aides de l'Etat, programmation de ces aides en valeur et non plus en volume, concours tendant à substituer le « prêt à construire » au « sur mesures », plan construction, etc. ; mais toutes ces idées originales n'ont pas provoqué ce nouveau démarrage de la construction que nous attendons tous.

Pourtant les outils juridiques, rénovés, sont en place. Les outils techniques aussi. Les entreprises du bâtiment se sont adaptées aussi bien que celles du secteur industriel aux conditions modernes d'une production de masse, faisant ainsi la preuve d'une remarquable faculté d'adaptation.

Est-ce à dire qu'il suffirait d'augmenter la contribution de l'Etat pour accéder à un palier supérieur de production ? Une telle action serait sans doute bénéfique, mais encore insuffisante. L'obstacle majeur sur lequel bute l'expansion de la construction, c'est le renchérissement continu des sols : il diminue

le pouvoir d'achat des épargnes des ménages et absorbe les gains de productivité que les constructeurs, avec votre concours, s'acharnent à obtenir.

Et c'est sans doute dans le domaine de la spéculation foncière qu'il faudra porter le fer pour que le VI^e Plan puisse se réaliser dans les meilleures conditions.

C'est sous le bénéfice de ces observations que la commission des finances m'a demandé de proposer au Sénat d'adopter le budget du logement tel qu'il nous est proposé. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport de M. Bousch, au nom de la commission des finances, est assez précis et assez nourri en chiffres pour que je n'accable de statistiques cette assemblée. Vous avez, d'autre part, remarqué la modification que j'ai cherché, cette année, à apporter à mon rapport dans lequel les statistiques ont été volontairement repoussées dans des annexes, de façon à donner un corps de rapport qui permette d'étudier, au gré de son développement, les points les plus saillants et les plus importants du problème du logement qu'il est évidemment bien prétentieux de vouloir traiter en quinze à vingt minutes. C'est au gré de ce rapport que je voudrais étudier rapidement les aspects budgétaire, économique et politique du logement et essayer de dégager ce qu'au terme d'une étude approfondie la commission des affaires économiques et du plan a apporté dans ses propres conclusions.

En ce qui concerne l'aspect budgétaire, une conclusion s'impose à première vue : le nombre des logements aidés, financés en 1971, sera légèrement supérieur à celui de 1970, mais inférieur à celui de 1969. Les H. L. M. en accession à la propriété voient leur programme inchangé. On constate une reconduction du programme pour les logements disposant d'un prêt immédiat, une légère diminution du programme pour les logements disposant d'un prêt différé et une légère augmentation des crédits pour les logements bénéficiant d'une prime sans prêt.

Incontestablement s'il n'y avait pas eu à l'Assemblée nationale l'amendement destiné à assurer le financement de 20.000 logements supplémentaires en 1971, nous n'aurions eu à examiner qu'un budget de pure reconduction.

Certains orateurs ont parlé à l'Assemblée nationale de budget de stagnation. Peu importent les termes. Une conclusion s'impose : le logement semble être toujours un secteur « sacrifié » dans le cadre du plan de redressement. En effet, si cessant de nous référer au nombre de logements qui seront financés, nous considérons le volume total des crédits, le ministère de l'équipement est tributaire des impératifs de l'équilibre budgétaire. Comme l'a souligné M. Royer, rapporteur pour avis, à l'Assemblée nationale, les crédits de programme n'augmentent que de 0,3 p. 100 et les crédits de paiement de 2,8 p. 100 alors que, dans l'ensemble du budget, les crédits de paiement affectés aux investissements pour les équipements collectifs progressent de 10,2 p. 100. Voilà le volume et l'allure générale des crédits entre 1969, 1970 et 1971.

Dans votre budget, nous distinguons un certain nombre d'actions prioritaires intéressantes. Il y a d'abord la poursuite d'une action en matière de programmes à loyer réduit et de programmes sociaux de relogement, c'est-à-dire de logements sociaux. C'est une préoccupation qui a toujours été celle du Sénat. Nous sommes heureux de constater que les chiffres, bien qu'insuffisants encore, passent cette année de 25.000 à 37.000.

La deuxième action est la lutte contre les bidonvilles. A la suite d'un certain nombre d'interventions dans cette assemblée, notamment de nos collègues MM. Chatelain et Diligent — je me souviens du long débat sur les courées du Nord — M. le secrétaire d'Etat avait pris l'engagement, l'année dernière, de faire un effort particulier pour la résorption des bidonvilles, ceux du Nord, bien sûr, et ceux de la région parisienne dans les confins de la capitale, dont on parle souvent. Là aussi, on note un effort très important puisque de 22,5 millions de francs, les crédits passent à 72 millions de francs. On peut espérer qu'en 1971 se poursuive l'action entreprise depuis deux ans.

La troisième direction, c'est le renforcement des crédits affectés à la politique d'urbanisme. Comme M. le ministre de l'équipement l'a indiqué lors de son audition devant la commission des finances du Sénat, il s'agit d'une action volontariste portant sur des études d'aménagement foncier et de créations de zones urbaines — je vous fais grâce des chiffres que vous retrouverez dans mon rapport — sur la création de villes nouvelles, sur l'acquisition de terrains pour l'aménagement urbain,

sur les lotissements défectueux, sur la création et l'aménagement de parcs et jardins publics. Tous ces postes sont en augmentation, alors que sont sensiblement réduits des crédits comme ceux du C. S. T. B. L'action a été marquée au départ et il y a maintenant un ralentissement des efforts. C'est tout à fait normal.

Une autre ligne directrice de ce budget est la recherche de nouveaux modes de financement. M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat en ont parlé à notre commission des finances et à l'Assemblée nationale. Diverses déclarations de presse en ont également fait état. Il s'agit là d'un problème ancien. Le Gouvernement, voulant réserver en priorité l'aide publique au logement social, s'efforce de trouver des formules de financement complémentaire privé. Vous vous souvenez qu'il y en avait deux : le recours à l'épargne-logement et le développement du marché hypothécaire. La première s'est améliorée depuis l'établissement des plans d'épargne-logement, mais la seconde a subi un net ralentissement, dû principalement à la hausse récente des taux d'intérêt.

Les nouveaux projets du Gouvernement vont dans deux autres sens qui sont : l'intervention des caisses locales du Crédit agricole et des bureaux de caisses d'épargne. Nous ne sommes pas très informés sur ces projets précis. Il nous est difficile de porter un jugement sur ces nouvelles formes de financement et nous ne pouvons sur ce point qu'interroger le ministre de l'équipement. Les déclarations faites semblent estimer qu'elles pourraient permettre de « tendre aux 500.000 logements jugés nécessaires par le Plan ». Les difficultés de mobilisation de cette épargne ne doivent pas pour autant être sous-estimées. D'ailleurs, la lente élaboration d'une réforme du crédit agricole, encore différée, ne semble pas mettre ce nouveau mode de financement à la disposition prochaine des constructeurs. Dans l'immédiat se pose encore, et toujours, le problème de la relève des financements publics par le secteur privé.

Par ailleurs, ce budget annonce un certain nombre de mesures nouvelles. Une idée lancée par le ministre est celle de programmation en valeur, c'est-à-dire le fait de donner aux régions, au département ainsi qu'aux organismes d'H. L. M., non seulement des crédits, mais le moyen de les utiliser dans leur localisation ou dans leur volume. Cette idée est ambitieuse. Mais elle comporte certains risques. Elle demandera sûrement une certaine maturité de la part des organismes, mais elle peut donner plus de souplesse à notre mise en œuvre d'une politique du logement.

Une autre mesure nouvelle est annoncée : la réforme du 1 p. 100 patronal. Cette réforme est souhaitable, car depuis 1963 il est nécessaire de modeler la direction et l'application de ce 1 p. 100 à la construction et de faire en sorte qu'il vienne régionalement soutenir les actions locales.

Enfin, la troisième direction, c'est l'harmonisation du diptyque « aide à la pierre » et « aide à la personne ». C'est là un problème très souvent évoqué et c'est une préoccupation de la commission des affaires économiques du Sénat. Autant doit être encouragée l'adaptation du loyer aux ressources des classes les plus défavorisées, autant il paraît nécessaire de remettre en cause la situation de ceux qui, bénéficiant de conditions de ressources relativement élevées, profitent d'un effort de la Nation qui n'est pas fait pour eux. Il existe déjà un certain nombre de conditions de revenus qui limitent l'accès aux H. L. M. Mais les projets du Gouvernement semblent aller plus loin, puisqu'ils supposent une réforme de l'allocation-logement destinée à solvabiliser la demande, notamment celle des personnes âgées et des jeunes ménages, par une réduction de l'aide abusive et l'utilisation au profit de ces catégories sociales des sommes rendues ainsi disponibles. Nous espérons, au cours de ce débat, être renseignés sur cette question sur laquelle nous nous posons des interrogations.

La deuxième partie de mon exposé concerne l'examen de ce budget par rapport aux V^e et VI^e Plans. A ce sujet, je serai très bref puisque M. Bousch a déjà donné un certain nombre d'éléments chiffrés. Il en ressort que si le nombre des achevements au cours des différentes années du V^e Plan a été à peu près constant — il se situe autour de 420.000 logements chaque année, entre 1965 et 1969 — nous voyons se dessiner un certain nombre d'orientations. Le nombre des logements « H. L. M. » a augmenté ; celui des logements du secteur privé a diminué et celui des logements non aidés s'est accru légèrement. Pour l'année 1970, on estime que 319.000 logements ont été terminés à la fin du mois de septembre, contre 296.000 pour la même période en 1969, soit une augmentation de 7 p. 100. Mais on n'a pas enregistré la même progression pour le nombre des mises en chantier ; l'amélioration qui s'est manifestée au cours du troisième trimestre pour les achevements ne trouve pas sa réplique pour les mises en chantier au titre de l'année 1970.

Le dernier point de cette analyse concerne le patrimoine immobilier, dont M. le secrétaire d'Etat nous entretiendra probablement, puisque c'est son domaine. Nous avons encore un très grand retard sur la politique suivie dans les autres pays européens et nous venons en tête quant à la vétusté de notre parc immobilier. Vingt-six pour cent de nos logements ont plus de cent ans, 25 p. 100 ont entre cinquante-cinq et cent ans, 19 p. 100 entre vingt et cinquante-cinq ans. Sur ce point également, un effort de modernisation et d'entretien doit être tenté.

Dans la troisième partie de mon rapport, j'ai exposé la pensée de la commission sur la politique du logement.

Après le bilan quantitatif, nous passons maintenant à l'aspect qualitatif du problème. Nous pensons que les fondements de cette politique devraient être axés sur quatre points : la suppression d'un certain nombre de blocages, une certaine aide au développement de l'industrie du bâtiment, l'amélioration des structures d'accueil et des procédures et enfin la rénovation de l'habitat ancien.

En ce qui concerne les blocages, un certain nombre d'entre eux étrangle toute initiative. Le premier — ce n'est pas votre faute, ni la nôtre — est dû au fonds d'action conjoncturelle. Après les décisions de l'Assemblée nationale, vous avez débloqué 20.000 logements en avance sur 1971, en laissant encore 11.000 logements bloqués sur cette année. Le Gouvernement attend-il le 31 décembre prochain pour procéder à l'annulation des crédits de ces 11.000 logements ? Si le F. A. C. effectuait dès maintenant le déblocage nécessaire, c'est près de 30.000 logements qui viendraient s'ajouter à nos possibilités pour l'année 1971.

Un autre blocage est provoqué par les prix-plafond. Au moment où je préparais ce rapport, je ne connaissais pas les arrêtés qui ont paru il y a peu de jours. Le prix de revient maximum, toutes dépenses confondues, était depuis 1966 plafonné par arrêté gouvernemental. Un certain nombre de décisions étaient intervenues depuis lors : la baisse en 1968 de 5 p. 100 des prix-plafond des H. L. M. locatives, en baisse en 1970 de 20 p. 100 des prix-plafond des H. L. M. en accession à la propriété, alors que dans le même temps jouaient pour les entreprises les redressements de salaires que l'on estime à 30 p. 100 environ et la hausse du prix des matériaux que l'on évalue à 25 p. 100. Les hausses ainsi subies par les entreprises ont été telles que les progrès de productivité ne sont pas parvenus à les compenser. Prises dans cet état, beaucoup d'entreprises, gênées de surcroît par les mesures d'encadrement du crédit, y ont consommé leurs réserves et certaines, parfois, ont disparu. Dans bien des cas, elles se sont trouvées dans l'obligation de « tourner » les prix-plafond par des combinaisons diverses. Les effets conjugués de la hausse des coûts et du tassement des prix-plafond se sont fait ressentir sur la qualité des logements.

Voilà un blocage qui semble être maintenant écarté par les décisions que vous venez de prendre.

Il nous apparaît au surplus qu'un blocage artificiel est entre-tenu par une diversité excessive des catégories de logements : H. L. M. ordinaires, P. S. R., P. L. R., I. L. N., I. L. M. A force de vouloir perfectionner les modes de financement en fonction des régions, des besoins ou des catégories sociales, on enlève toute souplesse à la politique du logement social.

Comme je l'ai déjà dit à cette tribune, une rationalisation, une remise en place des catégories d'aide pourrait rendre plus souple et plus efficace la politique du logement social.

J'ai inclus dans les réformes et les mesures souhaitées le développement de l'industrie du bâtiment. Certes, monsieur le ministre, vous nous avez dit en commission des finances que ce n'était pas tant l'industrie du bâtiment qui vous intéressait que de loger les Français. Nous partageons votre sentiment sur ce point. Mais il va de soi qu'une mise en œuvre satisfaisante de la politique du logement repose sur une industrie du bâtiment dynamique. Or, comme l'a expliqué M. Bousch, la situation de ce secteur connaît actuellement des difficultés incontestables. Je n'insiste pas sur le nombre de faillites ou de liquidations que subissent certaines entreprises françaises.

Nous sommes pourtant bien équipé pour jouer notre rôle de constructeurs. Mon rapport contient l'analyse d'une étude que nous avons faite sur le coût de revient de la construction dans les pays européens, aussi bien pour des logements collectifs que pour les pavillons.

L'industrie française, par rapport à ses voisines européennes, n'est pas plus mal placée pour assurer sa mission.

Quant au fondement de notre politique du logement, la commission a discerné une troisième orientation dans le développement des procédures et des structures d'accueil. Je passerai assez vite sur les procédures. Il s'agit de la réforme du permis de construire.

Nous en avons discuté, dans cette maison, il y a maintenant deux ans. Nous y avons cru les uns et les autres et nous nous apercevons, à l'usage, que cette réforme prend tout à fait le contre-pied de ce que nous avions souhaité.

D'abord trop de textes subsistent : les textes de base ont été conservés, d'autres ont été ajoutés. Une refonte s'imposerait.

MM. Marcel Souquet et Antoine Courrière. Très bien !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. Nous nous heurtons ainsi — les maires qui sont dans cette enceinte le savent bien — à une complication extraordinaire du permis de construire, alors que nous souhaitons une simplification. Nous assistons entre les directions de l'équipement et les mairies à un chassé-croisé de dossiers que nous ne connaissons pas auparavant. Il serait nécessaire que des retouches fussent rapidement apportées à cette procédure. (*Applaudissements.*)

Par ailleurs, à la demande des élus qui croyaient au miracle avec cette taxe d'équipement dans laquelle nous avions espéré trouver une source d'aide aux collectivités locales, des modifications sont intervenues à l'initiative du Sénat, l'année dernière, pour allonger dans le temps les paiements de l'aide.

D'autres mesures ont été prises pour aboutir à une nouvelle définition des catégories et des modes de logements sur lesquels portait la taxe. Cependant, leur application crée de grosses difficultés aux municipalités qui ne reçoivent qu'un tiers mais doivent payer tout de suite.

Les municipalités devraient être informées des recouvrements à escompter du produit de la taxe car le versement échelonné sur trois ans leur pose des problèmes aigus de trésorerie dans la mesure où, je le répète, elles doivent procéder à leurs équipements dans le présent et attendre pendant trois ans la rentrée correspondante.

Je vous signale que la taxe escomptée sur le plan national s'élève annuellement à 500 millions de francs.

En ce qui concerne les structures d'accueil, je dirai un mot sur les zones d'aménagement concerté. Celles-ci sont une institution à encourager. Je rappelle qu'à l'intérieur de ces zones, il y a exonération de la taxe d'équipement et que, souvent, à la suite de consultations, les collectivités locales s'entendent avec les constructeurs publics et privés pour édifier à la fois les logements et l'équipement collectif correspondant. Néanmoins, il faudra faire cadrer la programmation des équipements publics et les initiatives des constructeurs. Il est regrettable que, dans des Z. U. P., par suite de discordances, ou de distorsions entre les efforts des constructeurs privés et des constructeurs publics, certains équipements collectifs d'habitation aient à attendre la création de l'école, de la crèche ou des installations indispensables pour la réussite de certaines opérations.

J'aborderai maintenant l'opération « maisons individuelles » qui a été lancée en 1969 et qui rencontre un certain nombre de difficultés de lancement, car elle était hardie, d'abord par le nombre de maisons par programme, ensuite par l'aspect foncier qui est attaché à l'opération, et enfin pour les courts délais accordés aux promoteurs pour réunir à la fois les options sur les terrains, les accords des municipalités, les plans des maisons et les conventions avec les constructeurs.

Sur l'habitat ancien, pour en terminer avec les fondements que nous estimons nécessaires pour la politique des logements, des textes viennent de sortir, qui vont réduire la taxe sur les logements de 5 p. 100 à 3,5 p. 100 et l'appliquer à tout notre parc immobilier. Je suppose, messieurs les ministres, que vous nous donnerez, au cours du débat, des précisions sur des points qui sont encore obscurs pour nous.

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat à l'équipement et au logement. La mesure vise les logements construits antérieurement à 1948.

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. C'est exact.

Mes chers collègues, dans ce rapport que je vous présente au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, vous avez constaté, au fil des différents chapitres, que j'ai été amené à poser des questions d'ordre général ou de détail sur un certain nombre de sujets.

Prudemment, le Premier ministre s'est donné six mois de réflexion avant d'engager son grand débat sur la politique du logement. Votre commission sera fidèle au rendez-vous qui lui a été ainsi donné.

Le problème, pour la commission, n'est pas seulement une question de résultats numériques dans lesquels, d'une année sur l'autre, les chiffres peuvent faire illusion.

C'est à la définition d'une grande politique de l'habitat qu'il faut aboutir : aides de l'Etat à la personne et à la pierre, circuits de financement de la construction, entretien de notre patrimoine immobilier, problème fondamental de la politique foncière.

Au-delà des choix circonstanciels et sectoriels, c'est en définitive sur l'exposé d'une politique globale de l'habitat que la commission sénatoriale des affaires économiques et du Plan veut avoir le plus rapidement possible à se prononcer.

C'est sous réserve de ces observations qu'elle donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1971 relatives au logement. (*Applaudissements.*)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après les exposés exhaustifs de MM. les rapporteurs, je me bornerai à répondre aux questions qu'ils m'ont posées et qui concernent les problèmes les plus importants du secteur du logement et de l'urbanisme dont j'ai la responsabilité.

D'ailleurs, ce serait anticiper sur l'avenir que d'évoquer aujourd'hui tous les problèmes puisque M. le Premier ministre, effectivement, a décidé de porter devant le Parlement le débat sur le logement dans les mois qui viennent.

Contrairement à ce que l'on dit parfois et à ce que l'on a encore dit cet après-midi, la production globale de logements progresse. Si l'on considère le nombre des mises en chantier, on constate qu'après la stagnation des années 1966, 1967 et 1968, où le nombre annuel se situait dans une fourchette entre 425.000 et 435.000 logements, on a fait brusquement un bond en avant en 1969, presque trop grand d'ailleurs sur le plan de l'économie générale, qui a porté les mises en chantier à 500.000.

C'est la première fois que ce chiffre a été atteint. Cela représentait une progression de 16 p. 100 ; elle était un peu trop forte, je le répète.

Contrairement à ce que l'on pouvait imaginer du fait des circonstances générales défavorables — des conditions monétaires en particulier — les mises en chantier de 1970 n'ont pas sensiblement baissé ; elles seront, certes, inférieures à celles de 1969 ; cependant, elles atteindront vraisemblablement le niveau de 475.000 ou 480.000 et, si l'on peut prévoir, sans beaucoup de précision, ce qui se passera en 1971, on peut estimer que la fourchette, pour 1971, devrait se situer entre 480.000 et 500.000 mises en chantier, le chiffre étant probablement beaucoup plus proche de 500.000 que de 480.000.

Nous nous situons donc à un palier nettement supérieur à celui des années 1965 à 1968. Ce résultat escompté pour 1971 pourra être obtenu grâce à un certain nombre de dispositions administratives, et particulièrement grâce à une programmation plus efficace qu'elle ne l'a été au cours des années précédentes.

Par exemple, la construction de 10.000 logements H. L. M. prévue dans le budget de 1971 sera engagée avant même la fin de l'année afin d'assurer une plus grande continuité, notamment de l'activité dans le bâtiment.

Cependant, il ne faut pas se dissimuler que, pour que ce niveau élevé se maintienne, l'effort budgétaire devra être, dès 1972, pour ne pas dire dans le courant de 1971, un peu supérieur à qu'il a été jusqu'à maintenant.

L'aspect quantitatif de la production de logements a donc maintenant un caractère relativement marginal. En revanche, il se pose un autre problème dont on parle beaucoup moins mais qui, lui, est d'ordre qualitatif et qui est beaucoup plus fin dans son analyse, dans sa détermination, c'est celui de la composition de cette production, lorsqu'on examine d'un peu près son manque d'adaptation aux besoins réels.

Autrement dit, si l'Etat accorde une aide très importante au logement dans ce pays, jouant ainsi un rôle d'entraînement considérable sur la production générale de logements, la question est de savoir comment doit se répartir cette aide, sur quoi elle doit porter, et notamment à quoi doit être affecté le supplément d'aide auquel je viens de faire allusion, qui s'imposera peut-être l'année prochaine et en tout état de cause dès 1972.

Effectivement, dans certaines régions, et pour un certain nombre de Français, les loyers des H. L. M. sont encore trop chers, ce qui les empêche de remplir exactement leur vocation. En outre, entre le secteur H. L. M. et le Crédit foncier, d'une part, entre celui-ci et le secteur bancaire privé, d'autre part, il existe un véritable trou qui empêche bien des Français de

se loger car ils ne peuvent accéder aux logements aidés par l'Etat et ils ne peuvent pas non plus faire appel à un financement privé trop coûteux.

Tel est le vrai problème. Dans ces conditions, l'idée directrice de la politique du Gouvernement est de chercher essentiellement une augmentation progressive de la production de l'ordre de 15.000 à 20.000 logements par an, en comblant ces lacunes, non seulement par une augmentation de l'aide, mais surtout par une meilleure répartition de cette aide et par la création de nouvelles sources de financement non budgétaires. On ne peut naturellement oublier, dans une telle action, ce qu'on peut appeler « l'effet économique », c'est-à-dire une action sur les prix qui permette de construire plus avec le même argent.

Telles sont les trois axes de la politique gouvernementale que je vais analyser devant vous maintenant.

Il est inutile d'engager une controverse sur les chiffres. Ce que l'on peut dire globalement, c'est que l'effort du financement public stagne pratiquement depuis, disons, 1969. Effectivement, c'est en 1969 que l'on a connu le niveau le plus élevé de l'aide avec 380.000 logements. En 1970, elle a subi une chute sensible dont l'effet fut finalement limité grâce à la croissance imprévue et imprévisible des emprunts bonifiés. En 1971, pour peu que les emprunts bonifiés puissent porter sur le même volume qu'en 1970, on dépassera le nombre de logements aidés par rapport à 1969. C'est dire qu'après une stagnation qui aura duré pendant trois ans on note une tendance à la remontée.

En réalité, il faut savoir que, si l'on considère non le nombre de logements financés, mais le volume des crédits, l'augmentation est constante. En 1969, les crédits se montaient à 3,9 milliards ; en 1971, avec le fonds d'action conjoncturelle, ils dépasseront 4,2 milliards, et ce, malgré le maintien des prix. Il suffit d'imaginer, d'ailleurs, où en seraient aujourd'hui les crédits nécessaires si une politique rigoureuse en matière de prix n'avait pas été menée.

Pourquoi, dès lors, cette augmentation des crédits ? Parce qu'il s'est produit une mutation dans la politique du logement social : on a instauré dans le budget des logements plus sociaux, c'est-à-dire plus aidés ; en même temps, on a fait un effort, en 1970, pour lutter contre l'habitat insalubre. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'en finançant moins de logements l'Etat dépense, en réalité, plus d'argent.

Je tiens à signaler au Sénat que l'on ne doit pas confondre le nombre global de logements aidés avec la politique sociale du logement. Lorsqu'on dit que le Gouvernement ne fait pas une politique sociale du logement parce que le nombre de logements aidés diminue, on commet une erreur, car il serait très facile de présenter un budget avec 800.000 ou un million de logements aidés : il suffirait, pour cela, de réduire l'aide accordée à chaque logement. On pourrait même porter ce nombre à trois millions en n'accordant que des primes sans prêt.

Or, la politique du Gouvernement a été de renforcer le caractère social des logements aidés. On aimait mieux donner plus à moins de logements aidés que de présenter un ensemble plus important.

Le problème essentiel est celui de la répartition de l'aide. Il s'agit, bien sûr, de s'adapter le mieux possible à la demande. Or, dans un système administratif, vous savez que c'est difficile. A cet égard, des efforts sont entrepris depuis deux ans et je puis dire que, pour la préparation du budget de 1972, nous disposerons d'une véritable carte de la demande. Dès 1971, le budget a pu être établi avec des éléments beaucoup plus sérieux qu'auparavant.

C'est surtout le reclassement de l'aide qui s'impose. A ce sujet, je signalerai qu'il existe des avantages anormaux. A l'occasion de mes déplacements et des visites que je peux faire dans les organismes d'H. L. M. notamment, je constate que le cumul de l'aide à la pierre et de l'aide à la personne sous la forme d'allocation-logement aboutit, dans certains cas, à ce que les ménages fassent un effort tout à fait insuffisant par rapport à leurs revenus.

En revanche, il faut penser à ceux que l'on peut appeler les « oubliés », c'est-à-dire ceux qui ne sont pas logés, les travailleurs étrangers notamment, ceux qui vivent dans des bidonvilles et ceux qui sont actuellement mal servis par l'allocation-logement, les personnes âgées, les jeunes ménages ou les personnes seules.

Un effort vigoureux qui s'analyse en quatre actions principales, doit donc être fait pour opérer un reclassement général.

D'abord, la lutte contre l'habitat insalubre. Le budget de 1971 traduit de la part du Gouvernement une volonté manifeste à cet égard puisque les crédits vont pratiquement quadrupler si l'on se réfère au budget initial de 1970 et doubler si l'on

considère le budget qui a été corrigé par le déblocage du fonds d'action conjoncturelle.

Il va de soi que ce problème des mal-logés concerne tout le pays, car il ne suffit pas que le Gouvernement construise des logements ; il faut aussi que les municipalités sollicitées acceptent d'accueillir sur leur sol les cités de transit et que la population accepte ces déshérités dans les immeubles qu'elle occupe, ce qui, nous le savons bien, n'est pas toujours le cas.

La deuxième action vise inlassablement à renforcer le caractère social de l'aide « classique ». L'accent mis, à mon initiative, voilà deux ans, sur les P. L. R. a été maintenu ; cette action a été renforcée l'année dernière et cette année encore — bien que dans de moindres proportions — puisque, si l'on tient compte du fonds d'action conjoncturelle, les P. L. R. seront au nombre de 40.000 en 1971 contre 35.000 en 1970.

Un certain nombre de dispositions importantes sont intervenues dans le courant de l'année : je pense au nouveau régime H. L. M.-accession, extrêmement social, qui a été étendu à 20.000 logements dans le budget de 1971, contre 17.000 en 1970 ; je pense aussi à l'initiative prise pour que les P. L. R. soient exclus de la récente hausse des taux d'intérêt qui est intervenue pour les H. L. M. Tout cela manifeste la volonté du Gouvernement d'axer de plus en plus l'aide de l'Etat dans le secteur H. L. M. sur les logements les plus sociaux, c'est-à-dire les plus aidés.

Notre troisième action a pour but de résoudre le problème de ceux que j'évoquais à l'instant, les « oubliés » ; si, dès 1970, une réforme a été faite en ce qui concerne l'allocation-loyer pour les personnes âgées, c'est en réalité une réforme profonde de l'allocation-logement qui doit être envisagée et qui sera, je l'espère, le fait de l'année 1971.

Il faut pourtant réduire cette aide lorsque le cumul des avantages paraît excessif, lorsque, par exemple, l'effort des ménages par rapport à leurs ressources est insuffisant. Il convient donc d'instituer un butoir.

En revanche, il faut essayer de redistribuer les sommes rendues ainsi disponibles en étendant l'allocation à ceux qui en ont le plus besoin ; je pense aux personnes âgées, aux femmes seules et aux jeunes ménages.

La quatrième action, à propos de laquelle je risque d'être en désaccord avec M. Bousch, tend à réformer la prime sans prêt. Actuellement, celle-ci n'a pas de signification. Elle n'a pas de signification sociale puisqu'elle est dérisoire : elle représente 7.000 ou 8.000 francs répartis sur dix ou vingt ans, et, par conséquent, une bonification d'intérêt de l'ordre de 0,70 p. 100. Elle n'a pas non plus de signification économique, car elle n'incite pas à la construction de nouveaux logements.

Il faut donc lui redonner sinon une vocation véritablement sociale, du moins une vocation économique. Pour ma part, j'estime qu'il est préférable de réduire le nombre des primes distribuées et de donner à chacune une valeur plus grande pour qu'elle signifie vraiment quelque chose.

Toutes ces dispositions, si elles sont mises en application, doivent permettre d'obtenir une meilleure répartition de l'aide publique.

Parallèlement — je vais satisfaire, je l'espère, la curiosité de M. Laucournet — il faut créer de nouvelles sources de financement. Il y a un premier trou à boucher qui se trouve entre ceux qui bénéficient actuellement du crédit foncier — et qui ont d'ailleurs des revenus, hélas ! de plus en plus élevés — et ceux à qui ne s'ouvre que le secteur non aidé.

Il y a aussi un trou entre le secteur H. L. M. et le secteur du crédit foncier, ne serait-ce que parce que l'aide du crédit foncier se tourne de plus en plus vers le haut de l'échelle des revenus.

Des moyens de financement doivent être créés et en tout cas les moyens existants doivent être mieux utilisés pour combler ces trous. En matière de crédit, cela va se manifester par l'apparition d'un financement intermédiaire avec la possibilité pour les caisses d'épargne de faire des prêts directs au logement et la libéralisation des prêts déjà consentis par le crédit agricole.

C'est probablement l'une des décisions de principe les plus importantes que l'on puisse prendre dans le domaine du financement du logement car c'est un premier pas vers une normalisation de ce domaine. Si nous regardons ce qui se passe dans tous les pays qui ont une structure semblable à la nôtre, ceux du Marché commun par exemple, nous constatons que le logement est financé essentiellement par des organismes du type des caisses d'épargne et que l'on peut dans une large

mesure y assimiler le Crédit agricole puisqu'il collecte une part très importante de l'épargne française, non seulement dans le monde rural, mais également dans les villes.

C'est donc le jour où le logement sera financé de façon autonome par un circuit direct entre ces organismes de collecte de l'épargne publique et le bénéficiaire que nous entrerons dans un système normal.

A côté du crédit, s'offrent également des possibilités d'aides. Je pense essentiellement au 1 p. 100 patronal. Celui-ci représente une recette très importante en faveur du logement, pratiquement deux milliards. C'est une ressource qui ne va pas cesser d'augmenter au fur et à mesure que la production se développera dans le pays. On peut dire que ce 1 p. 100 va devenir plus important que l'aide accordée directement par l'Etat aux H. L. M. Il doit avoir, parce qu'il résulte de cotisations prélevées sur les salaires, une vocation sociale qu'il n'a pas assez actuellement.

En le jumelant notamment avec les prêts du Crédit foncier, ceux des caisses d'épargne et du crédit agricole, on pourrait réaliser un système de logements de caractère social complémentaire de celui des H. L. M., qui permettrait précisément de combler les vides dont je parlais tout à l'heure.

Ce 1 p. 100, naturellement, devrait être utilisé de façon aussi souple que possible et l'on peut imaginer une répartition qui mettrait un tiers de ce 1 p. 100 entre le secteur H. L. M. et celui du Crédit foncier actuel et deux tiers entre le secteur du Crédit foncier et le secteur bancaire privé actuel.

Si cet ensemble de dispositifs est mis en place, on pourra affirmer que nous disposerons, dans ce pays, d'un système de financement complet du logement qui permettra de faire face à l'éventail complet des revenus.

Voilà, par conséquent, ce que le Gouvernement se prépare à élaborer et à soumettre, si je suis suivi sur ce point, au printemps prochain au Parlement.

Je vais maintenant évoquer l'aspect non plus social, ni financier, mais l'aspect économique du logement, qui est tout aussi important. Car à quoi bon faire des efforts dans le domaine du financement si les prix continuent à monter ? Nous ne pouvons pas opérer un prélèvement excessif sur le revenu national. Je rappelle que le prélèvement du secteur construction-logement sur l'ensemble des revenus est supérieur en France à ce qu'il était dans la plupart des autres pays. D'un autre côté, si nous construisons des logements de toutes catégories, et notamment des logements sociaux trop chers, nous risquons de ne pas les remplir, c'est-à-dire de construire des logements qui resteraient vides faute d'une demande solvable.

C'est dire que les efforts qui ont été faits depuis deux ans pour essayer de contenir les prix doivent être poursuivis avec la même obstination. A cet égard, l'Etat a un triple rôle : il doit continuer à fixer un cadre, il doit donner des orientations et il doit recréer progressivement des mécanismes naturels pour sortir d'une économie administrative dans laquelle on ne sait plus où on en est, il faut avoir le courage de le dire.

Fixer un cadre, c'est fixer des prix plafonds. Une réforme vient d'intervenir — je dis réforme et non pas simple rajustement ou relèvement des prix — qui a voulu manifester une volonté d'orienter le secteur H. L. M. dans un certain nombre de directions.

D'un côté, elle a voulu tenir compte de la diversité des situations. C'est ainsi que des possibilités d'aide complémentaire de la part des collectivités ont été admises pour construire des H. L. M. dans le centre des villes, ceci afin de lutter contre la ségrégation sociale ; et elle a prévu une marge, une souplesse d'action pour le secteur diffus, si important lui aussi pour le développement des maisons individuelles, car il est souhaitable que dans nos petites villes et dans nos villes moyennes, on construise dans le cadre des H. L. M. locatives des maisons individuelles et non pas collectives.

Cette réforme a tenu compte aussi des situations réelles en redistribuant les zones qui avaient été établies à l'issue de la guerre, qui correspondaient aux destructions opérées sur le territoire et qui, par conséquent, n'ont plus aujourd'hui aucune signification économique. C'est un système plus rationnel qui a été institué, fondé sur le degré d'urbanisation de Paris et de son agglomération immédiate, des villes de plus de 200.000 habitants et du reste du territoire.

J'ajoute que cette réforme établit une neutralité économique à l'égard du nombre de pièces pour laisser aux organismes d'H. L. M. la liberté de faire face à la demande actuelle qui semble se traduire notamment par le besoin de petits logements, c'est-à-dire des logements comportant un petit nombre de pièces. Or le système actuel incite, pour ne pas dire contraint, les

organismes à faire des logements comportant un grand nombre de pièces.

Voilà pour le cadre, mais il va de soi que ce n'est pas parce que l'administration fixe un cadre qu'on ne doit pas, à l'intérieur de ce cadre, essayer de faire toujours mieux. L'Etat doit jouer un rôle d'orientation. Il faut à cet égard, comme l'a relevé M. Bousch, envisager une conception nouvelle du logement. C'est vers cette conception nouvelle que l'Etat doit pousser et pour cela, il va lancer des concours de recherche. A cet effet, il a été inscrit un crédit dans le budget de 1971.

L'usager lui-même réclame une conception nouvelle du logement. Ces jours derniers, j'assistais aux états généraux de la femme et la commission de l'urbanisme a réclamé une conception nouvelle de l'habitat selon laquelle chaque occupant d'un appartement devrait disposer d'une plus grande liberté pour l'aménager à sa guise.

Par conséquent, la notion de « pièce » semble dépassée. Il faut que nous nous adaptions à des besoins qui vont évoluer de plus en plus vite au fur et à mesure que les conditions de vie se modifieront.

Une conception nouvelle doit aussi s'imposer en matière de production et, à cet égard, des efforts considérables doivent être accomplis sur le plan technique, mais surtout sur le plan économique. C'est en fin de compte par l'amélioration de l'organisation économique que peut être obtenu l'abaissement du prix de la construction dans ce pays.

Mais l'Etat cherchant à orienter à l'intérieur du cadre doit aussi — et ceci est peut-être plus important — recréer progressivement des mécanismes qui amènent chacun à faire des efforts, à imaginer. Pour cela, il faut garantir à ceux qui font le plus d'efforts qu'ils auront la première place, c'est-à-dire qu'ils construiront les logements.

C'est à cette fin que le Gouvernement a institué progressivement des mécanismes concurrentiels dans le secteur de la construction et des H. L. M. Ce fut d'abord la politique des modèles. Celle-ci se développe. Ce fut ensuite le mécanisme des prêts à construire, qui est pratiquement une sorte de concours permanent pour tous ceux qui construisent dans ce pays, puisqu'il offre la certitude à ceux qui offriront les meilleurs produits qu'ils recevront les marchés et les commandes. C'est enfin la mise en concurrence des organismes constructeurs eux-mêmes, des maîtres d'ouvrages, c'est-à-dire des H. L. M.

Il va de soi que cette politique implique au premier chef une reconversion intellectuelle de la part des professionnels, c'est-à-dire des entreprises, et de la part des maîtres d'ouvrages. Je l'ai dit maintes fois, la politique du Gouvernement ne peut être qu'une politique du logement; elle ne peut pas être la politique de toutes les entreprises du bâtiment de France. Autrement dit, il n'est pas possible de garantir à toutes les entreprises de France le plein emploi de leur activité. Elles doivent, par conséquent, accepter un minimum de risques et accepter surtout la mobilité. Il serait inimaginable en effet que, sous prétexte d'assurer le plein emploi dans toutes les régions de France, on finisse par construire des logements là où il n'y en a pas besoin. Grâce à cette mobilité retrouvée, elles pourront aller là où apparaît un besoin de logements. Il faut — et c'est à cela que servent les concours qui ont été lancés — qu'elles se regroupent, qu'elles intègrent leurs fonctions, et cette évolution est actuellement en bonne voie.

Mais le plus gros effort est probablement à faire du côté des maîtres d'ouvrages, c'est-à-dire des organismes d'H. L. M. Certes, ceux-ci jouent, dans ce pays, un rôle absolument irremplaçable. Non seulement ils sont là pour loger les Français les plus défavorisés, mais aussi, dans maintes régions du pays, pour construire, car ils sont les seuls à y construire. Mais il leur faut aussi se moderniser et, pour cela, il leur faut une ouverture, c'est-à-dire une extension de leur compétence géographique, fonctionnelle, pour qu'ils puissent se concurrencer les uns les autres. Il faut aussi mettre fin au *numerus clausus* qui pratiquement les caractérisait, jusqu'à maintenant, même s'il n'était pas d'ordre réglementaire.

Naturellement, à partir du moment où le Gouvernement entend imposer une concurrence à l'ensemble des organismes d'H. L. M., il faut en contrepartie les libérer, c'est-à-dire leur donner les moyens de travailler comme ils l'entendent et donc assouplir la tutelle qui pèse sur eux. Il faudra donner vraisemblablement aux offices le caractère d'établissement industriel et commercial, ne serait-ce que pour recruter le personnel dont ils ont besoin et qu'ils ne peuvent aujourd'hui rémunérer convenablement. Sans doute cette libération, qui s'impose aux organismes d'H. L. M., devrait-elle être aussi appliquée aux sociétés d'économie mixte, auxquelles un corset réglementaire ne laisse guère de liberté.

J'en arrive à ce qui pourrait être le point de convergence et d'aboutissement de tous ces efforts sur lequel M. Laucournet m'a demandé des précisions, qui est la programmation en valeur.

La programmation en valeur, en réalité, repose sur l'idée que les organismes qui travaillent le mieux devraient pouvoir bénéficier des économies qu'il font, c'est-à-dire les garder pour eux et s'en servir pour construire de nouveaux logements. En mettant ces organismes dans une situation plus libre, c'est-à-dire en leur accordant uniquement des crédits, ils seraient d'un côté, incités à obtenir les meilleurs produits de leurs fournisseurs et de l'autre, enclins à s'adapter aux besoins réels de leurs clients, c'est-à-dire à harmoniser, à marier l'aide globale qui leur serait donnée de telle façon qu'ils construisent des logements plus ou moins aidés suivant les besoins qui se manifestent.

Telle est la philosophie de cette programmation en valeur qui, ainsi que le rappelait tout à l'heure M. Laucournet, constitue indiscutablement un risque. Elle repose sur une maturité économique des organismes, mais pourquoi ne pas leur faire confiance? Certes, ce n'est pas une tentative qu'il faut généraliser et il faut commencer modestement. C'est la raison pour laquelle je pense engager, en 1971, une série d'expériences partielles en ce domaine qui porteront sur certains départements et sur certains organismes. Si nos espoirs se trouvent confirmés, comme j'en suis convaincu, on généralisera progressivement le système, qui est à mon sens beaucoup plus satisfaisant.

En effet, à partir du moment où les organismes auront l'initiative, ils auront aussi la sanction, non seulement en mal, mais aussi en bien; ce qui veut dire qu'avec une certaine somme, ils pourront peut-être construire plus de logements qu'aujourd'hui où ils disposent, non pas de cette somme, mais d'un nombre de logements estimés par rapport à celle-ci. Telle est notre politique du logement.

J'aurais pu m'en tenir là il y a quelques années, mais aujourd'hui on ne peut plus définir une politique du logement uniquement en terme de quantité de logements produits ou de solvabilité il convient aussi de la définir en terme de qualité, qualité du logement et qualité du cadre de vie. C'est dire que cette politique concerne autant les équipements et l'environnement que le logement lui-même. Il s'agit par conséquent d'urbanisme.

MM. les rapporteurs ont souligné l'amélioration que fait apparaître le budget de l'urbanisme. Il est en augmentation sensible, c'est un fait, mais il demeure cependant un petit budget. Il passe de 243 millions à 314 millions, chiffre encore modeste pour un pays de 50 millions d'habitants. Je ne cache pas que le tournant pris cette année à cet égard devra être renforcé dans les années à venir.

Il faudra aller plus loin dans cette voie. Si le pourcentage est important, les chiffres d'augmentation sont faibles. D'où la nécessité de faire des choix très sélectifs. Mais ces choix sont révélateurs dans la mesure où ils traduisent la volonté du Gouvernement dans le domaine de l'urbanisme telle que l'a exprimée récemment M. le Premier ministre lorsqu'il a dit qu'il fallait « humaniser nos villes ». Cela implique une série de préoccupations.

La première, c'est de maîtriser l'urbanisation, de l'ordonner dans une certaine harmonie. Pour cela, des études sont nécessaires et nous n'avons pas suffisamment de crédits pour les mener comme nous le voudrions.

Le deuxième souci, c'est de rendre possibles les formes d'une urbanisation choisie dans l'intérêt de tous et de ne pas laisser les intérêts de quelques-uns y faire obstacle. Pour cela il faut des sols et des sols à des prix justes.

Il faut aussi que les nouvelles zones d'urbanisation soient vivantes et ne soient pas simplement de mornes dortoirs. Il faut donc qu'en même temps que des logements, apparaissent des équipements parfaitement cohérents.

Il faut également donner à tous ceux qui vivent dans les villes le moyen d'y respirer, de retrouver la nature. D'où la nécessité de créer des espaces verts et d'effectuer des opérations de rénovation au cœur de nos villes.

Ces préoccupations se retrouvent dans le budget qui vous est présenté. Les crédits pour études passent de 43 millions à 58 millions de francs. C'est encore insuffisant mais ils vont cependant nous permettre d'élaborer les documents sur lesquels va se fonder le nouvel urbanisme dans le cadre de la loi d'orientation foncière, qu'il s'agisse des schémas directeurs ou des plans d'occupation des sols qui seront élaborés de façon conjointe entre les collectivités locales et l'Etat; et cela grâce à des agences d'urbanisme dont j'espère la multiplication.

Je rappelle brièvement que ces documents d'urbanisme doivent traduire un certain nombre d'options, la première étant la possibilité pour les hommes de choisir leur type d'habitat, la deuxième consistant à substituer au monocentrisme actuel le polycentrisme. Il faut à cet égard favoriser l'éclatement des villes en petites unités cohérentes qui regroupent les logements, les activités et les loisirs et mettre davantage l'accent sur l'urbanisation de nos petites et moyennes villes que sur le développement des grandes qui deviennent des géants invivables. Enfin, il faut créer une abondance de terrains constructibles pour que l'offre dépasse la demande.

Voilà ce que traduiront, je l'espère, ces documents d'urbanisme. Le décret sur les plans d'occupation des sols est maintenant sorti. D'ailleurs, ces plans sont déjà en cours d'élaboration et, dès la fin de 1971, un grand nombre de communes françaises en disposeront.

Quant au schéma directeur il est, à l'occasion de mes multiples déplacements dans les régions, l'une de mes principales préoccupations. A côté des études, il faut être « opérationnel », comme l'on dit. Il faut donc d'abord produire des sols constructibles. Cela implique une politique foncière qui apparait dans ce budget de deux façons : d'une part, dans la forte augmentation des crédits de voirie urbaine, que j'évoquais hier soir ; d'autre part, dans la substantielle augmentation des crédits affectés aux réserves foncières qui passent de 76 millions de francs en 1970 à 121 millions de francs pour 1971.

Il y a, là aussi, un tournant dans la politique du Gouvernement et l'amorce d'une politique de réserves à long terme complémentaire de l'action menée jusqu'à maintenant à moyen terme dans le cadre du F.N.A.F.U. Cette politique doit d'ailleurs être complétée au niveau des collectivités par la mise en place de crédits à long terme, les crédits de l'Etat devant servir à acquérir l'emprise des équipements ou certains sols en vue de la rénovation du centre des villes ou de la création d'espaces verts.

Quant aux crédits mis à la disposition des collectivités locales, ils doivent essentiellement servir à l'acquisition de sols destinés à l'habitat.

Dans ces deux initiatives, il y a également l'amorce d'une politique susceptible de dominer nos difficultés, hélas ! immenses dans ce domaine. Il va de soi que l'élaboration d'une véritable politique de réserves foncières ne signifie pas qu'il faille renoncer aux actions menées jusqu'ici. Je pense, d'une part, sur le plan administratif, à la politique menée dans le cadre des Z.A.D. que nous nous efforcerons de perfectionner, d'autre part, à la politique conduite sur le plan économique et qui consiste à rechercher un équilibre entre l'offre et la demande, autrement dit à créer un véritable marché. Or, pour cela, il ne suffit pas d'augmenter l'espace constructible qui était conçu jusqu'à présent de façon beaucoup trop malthusienne, ne serait-ce que parce que nous manquons de sols équipés. Une incitation à la mobilité des terrains est aussi nécessaire et, par conséquent, la pénalisation de ceux qui gardent des terrains constructibles sans les utiliser doit être prévue. La création d'un impôt foncier qui remplisse cet office s'impose donc aujourd'hui, quelles que soient les difficultés psychologiques qu'il y ait à le faire admettre.

Les Français veulent toujours des choses contradictoires. Ils réclament des logements bon marché et, par conséquent, des terrains bon marché pour les construire. Mais lorsqu'ils sont propriétaires des terrains — il y en a plusieurs millions dans ce cas — ils veulent que les prix de ces terrains soient le plus élevés possible. Nous devons sortir de ce cercle vicieux et, pour cela, il faudra que chacun prenne ses responsabilités et ait le courage de faire ce que l'intérêt national exige.

Après avoir prospecté de multiples voies dans ce domaine, que j'ai été contraint d'abandonner parce qu'elles se révélaient inapplicables, je pense être arrivé maintenant à une solution réaliste. Elle sera soumise au Gouvernement et si, comme je l'espère, il l'approuve, elle sera ensuite présentée au Parlement.

Produire des sols, oui, mais encore faut-il que ces sols se couvrent d'équipements collectifs. C'est une rubrique nouvelle qui apparait dans ce budget, non pas tellement sous l'angle des chiffres que sous celui de l'écriture, sous la forme d'une ligne budgétaire unique ce qui constitue à mes yeux une innovation fondamentale, un grand pas en avant dans le domaine d'un urbanisme contrôlé.

De quoi s'agit-il ? Après la mise en application des zones d'aménagement concerté, qui sont devenues opérationnelles dès 1970, il s'agissait de faire en sorte que chaque fois qu'une telle zone apparait et que des logements vont s'y construire,

tous les équipements rendus nécessaires par ces logements puissent, eux aussi, être réalisés. Or nous savons que si, jusqu'ici, dans le cas des Z.U.P., par exemple, des mécanismes avaient été établis au niveau de la conception pour assurer entre les logements et les équipements la cohérence nécessaire, sur le plan de l'exécution, c'était l'incohérence. Bien souvent, on construisait des logements sans qu'apparaissent les écoles ou tel ou tel équipement tout aussi indispensable. Dorénavant, cette lacune n'existera plus car dès qu'une zone d'aménagement concerté sera programmée, tous les crédits nécessaires pour financer les équipements seront centralisés dans le budget du ministère de l'équipement dans une ligne unique. C'est là un immense progrès qui a été réalisé dans la voie d'un urbanisme opérationnel moderne.

J'ajoute que cette procédure sera à la fois un instrument de déconcentration et de décentralisation et qu'elle ira, par conséquent, dans le sens de la politique gouvernementale et de ce que souhaitent les élus locaux.

Il convient de noter l'augmentation très sensible du crédit réservé aux espaces verts. C'est là une nouvelle manifestation de la volonté du Gouvernement en faveur de cet urbanisme nouveau.

Par ailleurs, je déplore que les rénovations urbaines n'aient pu bénéficier de crédits plus importants. C'est un peu comme pour les voies navigables dont je parlais hier. Si aucun effort n'a pu être fait cette année dans le domaine des rénovations urbaines, il faudra qu'il le soit l'année prochaine mais pas forcément en faisant appel au budget de l'Etat. C'est un fait que, bien souvent, les opérations de rénovation ont été conçues sans aucun souci financier. Et puis, lorsqu'elles faisaient apparaître un déficit, on se tournait vers l'Etat pour lui demander de le financer. Si l'on faisait preuve d'un peu de sens économique et financier, il est probable que l'on pourrait entreprendre dans ce pays de nombreuses opérations de rénovation. Cela ne veut pas dire que toutes les rénovations doivent se faire sans l'aide de l'Etat. C'est impossible.

En tout état de cause, si, comme je l'espère, la dotation du chapitre « rénovation » doit augmenter à l'avenir, il faudra que les crédits soient utilisés de façon beaucoup plus stricte que par le passé. La subvention ne devra pas avoir un caractère global, c'est-à-dire qu'elle devra financer non pas l'ensemble de la rénovation, mais des opérations strictement déterminées par leur caractère social, c'est-à-dire soit des logements sociaux, soit un équipement complet.

En conclusion, je dirai que le principe-clé de l'action gouvernementale dans ce vaste secteur, très unifié aujourd'hui, comportant à la fois le logement et l'urbanisme, doit être de ne jamais perdre de vue l'aspect social ; c'est d'autant plus indispensable que nous sommes contraints de mener une politique de développement des villes fondée sur des bases économiques et financières saines.

J'ai dit tout à l'heure que l'urbanisme devait être conçu pour donner à l'homme la liberté de choisir le cadre de vie qu'il désire. Il faut aussi le concevoir comme un instrument pour assurer davantage d'égalité entre les Français. On n'insistera jamais assez sur le rôle correcteur d'inégalité que constituent les équipements collectifs. Nous vivons dans une société où ces équipements collectifs sont encore considérés, plus ou moins consciemment d'ailleurs, plutôt inconsciemment que consciemment, comme un solde résiduel, c'est-à-dire qu'ils passent toujours après toute une série d'actions.

Pourtant, dans une société moderne où les villes se développent à une allure fantastique, c'est finalement l'urbanisation, lorsqu'elle n'est pas parfaitement maîtrisée, qui est peut-être la principale source d'inégalité. D'où cette nécessité d'adopter une politique dynamique d'équipements collectifs et, par conséquent, pour la population comme pour les élus, la volonté de leur attribuer le financement nécessaire.

Dans le passé, notre politique en matière de logement, et surtout de logement social, a parfois oublié les impératifs d'ordre économique. L'une des premières démarches de mon action, pour ne pas dire la première, a été précisément de restaurer ces préoccupations économiques.

Mais un mouvement inverse s'est en quelque sorte produit. Du fait des contraintes financières qui pèsent sur nous plus vigoureusement depuis deux ans, on observe une menace de faire passer au second plan les préoccupations sociales, que ce soit au niveau de l'Etat ou à celui des organismes qui sont sur le terrain — je pense aux H.L.M. par exemple.

La politique que je vous propose, mesdames, messieurs, est de ne jamais oublier que le social prime tout, mais aussi qu'il passe par l'économique. Je vous demande donc d'approuver

cette politique en adoptant le projet de budget qui vous est présenté. (*Applaudissements sauf sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Auguste Billiemaz. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais attirer votre attention sur les prix-plafond des pavillons individuels construits par les coopératives d'H. L. M. dans les départements, principalement en zone rurale.

Depuis votre concours pour la construction de pavillons individuels, on s'est aperçu que le montant des prix-plafond de ces pavillons n'était pas calculé de la même façon que ceux des pavillons édifiés par les coopératives d'H. L. M. En effet, le prix-plafond, dans le cas de votre concours, est calculé en fonction de la surface habitable proprement dite, majorée de la moitié des surfaces annexes, ce qui donne des différences assez considérables avec le calcul fait pour les coopératives, où l'on ne tient compte que de la surface habitable.

C'est pourquoi je me permets de vous demander, monsieur le ministre, en vue de faciliter la construction par les coopératives de ces pavillons individuels en zone rurale — et c'est, je crois, ce que vous souhaitez — de faire en sorte que le même mode de calcul soit utilisé dans les deux cas.

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est un peu à une usurpation que je me livre en montant à cette tribune, car les thèses que je vais exposer devant vous sont dues, pour l'essentiel, à notre excellent collègue Chauty, rapporteur pour avis de la loi d'orientation foncière, mais qui, ne pouvant suivre ce soir le débat, m'a chargé après un échange de vues et en fonction de la parfaite similitude de nos conceptions de le suppléer. Cela offrira, pour moi, l'avantage de défendre un dossier solide constitué par une personnalité tout à fait qualifiée en la matière, et pour le Sénat et le Gouvernement, de n'entendre qu'un exposé au lieu de deux ; ce dernier avantage n'est certainement pas mince dans le cadre de nos travaux budgétaires.

En tant que maire soucieux comme vous tous, mes chers collègues, du bon état des finances communales, mon propos portera sur deux sujets qui sont essentiellement techniques — et par avance je vous demande de m'en excuser — mais qui ont actuellement des répercussions financières importantes en ce qui concerne les actions entreprises par les collectivités locales : ce sont la taxe locale d'équipement, dont on parle beaucoup — et je crois que ce n'est pas fini — et la taxe d'urbanisation, toutes deux prévues par la loi d'orientation foncière.

Il s'agit, certes, d'un aspect particulier du problème du logement qui intéresse surtout les maires. Il leur permet d'envisager les équipements indispensables à la suite de la construction de logements, équipements rendus nécessaires par suite de l'implantation de populations nouvelles. Or la situation actuelle — je le dis très franchement — n'est pas du tout satisfaisante et il serait courageux, malgré les difficultés que cela peut présenter, de chercher à y porter remède.

J'aborderai en premier lieu le problème de la taxe locale d'équipement.

Certains de nos collègues se souviennent sans doute que le rapporteur pour avis de la loi d'orientation foncière avait défendu le principe des participations telles qu'elles étaient alors perçues après une discussion difficile, mais entièrement libre entre les intéressés, c'est-à-dire entre les collectivités locales et les promoteurs.

En effet une participation financière à diverses dépenses d'équipement nécessaires pouvait être requise, afin de permettre aux particuliers de réaliser leurs constructions. Par contre, rien n'était demandé, dans bien des cas, à ceux qui ne justifiaient d'aucune demande d'équipement, et autre aspect social important : rien n'était demandé en général aux constructeurs de maisons familiales individuelles.

Ces participations pouvaient se percevoir au moment de la délivrance du permis de construire ou après. Elles procuraient aux communes des liquidités immédiates. Celles-ci encaissaient elles-mêmes ces rentrées de fonds et pouvaient ainsi exercer un contrôle qui, malheureusement, n'existe plus à l'heure actuelle.

Ces méthodes pragmatiques, simples, adaptées, efficaces, furent modifiées par le biais de fictions administratives nouvelles qui confondaient égalité et justice. Une réglementation unique fut adoptée — ce fut la taxe d'équipement — dans le cadre de la loi d'orientation foncière.

L'application d'une telle méthode très formaliste nous a conduits à une situation d'une confusion extrême pour les communes et ce n'est pas à mon sens faire figure d'attardé — bien au contraire — que de demander que soit revue la législation actuelle.

En effet, certaines communes appliquent la loi en votant des taux de taxe variant avec chacune d'elles mais qui, de toute manière, constituent des *a priori* générateurs d'une irritation plus ou moins fondée de la part des redevables. Il n'existe rien de pire que les mesures à tentation ou prétention égalitaire. On ne peut pas vêtir tous les hommes avec un costume de la même taille. Par ailleurs, le calcul du montant de la taxe ne relève pas des municipalités, mais il se retourne contre les maires que les services départementaux du ministère de l'équipement qui les établissent, ne tiennent jamais informés.

Au surplus, la perception de cette taxe communale s'effectue, non pas par le canal du percepteur, qui est en contact immédiat avec ces maires, mais par celui de la direction départementale des impôts ou de la recette des services fiscaux.

M. Adolphe Chauvin. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jean Colin. Je vous en prie.

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

M. Adolphe Chauvin. Je vous remercie d'aborder ce problème et je me permets d'indiquer à M. le ministre de l'équipement que les administrateurs locaux que nous sommes se trouvent actuellement dans une situation invraisemblable.

M. Jean Colin. J'allais y venir.

M. Adolphe Chauvin. Nous sommes incapables, en effet, de pouvoir déterminer dans nos budgets le montant de la taxe d'équipement que nous pourrions percevoir au cours d'une année et, lorsque nous nous retournons vers la direction des impôts afin d'obtenir quelques indications, elle se retranche derrière le secret professionnel.

Je trouve cela abusif. Je comprends très bien que la direction des impôts soit tenue au secret, mais lorsqu'un maire demande qu'on lui indique quel sera approximativement le montant de la taxe d'équipement pour l'année afin de pouvoir établir son budget, il est absurde qu'une telle réponse lui soit donnée.

M. Jean Colin. Mon cher collègue, je vous remercie vivement de votre intervention car elle corrobore les propos que j'allais tenir.

Je ne pense pas que le ministre de l'équipement soit le seul responsable. Je crois plutôt que les consignes émanent du ministère des finances. De toute façon, nous nous trouvons en présence d'une situation absurde, car, à toutes les demandes de renseignements concernant le montant de la taxe et surtout la date d'échéance, c'est-à-dire le moment où les fonds vont venir alimenter la trésorerie communale, les services fiscaux — sur instructions ministérielles, encore une fois — se retranchent derrière cette notion saugrenue en la circonstance du secret professionnel. Il est tout à fait curieux d'invoquer cette disposition alors que les renseignements en cause se rapportent à des fonds communaux qui sont donc la propriété des communes, et qui doivent figurer sur les budgets municipaux.

Pour user d'une comparaison, le maire se trouve dans la même situation que le client d'une banque à qui le banquier refuserait de donner des relevés de comptes en se prévalant du secret professionnel. Que penserait donc le client ? Que le banquier, par ailleurs, se sert sûrement de ses fonds.

On pourrait donc être tenté de conclure, monsieur le ministre — mais je ne le ferai pas — que les fonds collectés relatifs à la taxe locale d'équipement sont utilisés pour un temps au profit de la trésorerie de l'Etat, ce qui expliquerait, dans cette hypothèse hardie, que l'on refuse de nous fournir des renseignements immédiats.

En tout état de cause — et là je rejoins le propos de M. Chauvin — il devient impossible de gérer, lorsque les ressources prévues au titre de la taxe locale d'équipement ne sont pas mises à temps à la disposition des communes. Il en résulte pour celles-ci — et c'est le cas de la mienne — de très graves difficultés de trésorerie car une commune en expansion peut être privée ainsi de sommes très importantes, estimées en ce qui me concerne à 400.000 francs.

Bien mieux encore : sur un autre point, les services fiscaux prétendent ignorer les dispositions de l'article 9 de la loi du

31 décembre 1969 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, article qui permet aux communes de renoncer à percevoir la taxe, en tout ou en partie, en ce qui concerne — et c'est un cas fort sympathique — les habitations familiales individuelles à caractère principal, correspondant aux normes des logements aidés.

Malgré ces textes et les délibérations des conseils municipaux, les bénéficiaires — et là c'est l'exécutive inverse de celui que je viens de dénoncer — sont l'objet d'une multitude d'avis de plus en plus comminatoires, ce qui me porte à croire, soit qu'on ne tient aucun compte des avis des conseils municipaux, soit qu'il n'existe malheureusement aucune liaison efficace entre les services de l'équipement, qui calculent la taxe, et les services fiscaux, qui la perçoivent. Cela montre en tout cas la complexité et la lourdeur du système actuel.

On peut également regretter que la perception de la taxe soit maintenant scindée en trois parts sur trois années différentes. L'utilisation efficace du produit de la taxe devient problématique. Cela n'offre aucune importance dans une commune où il ne se passe rien. Par contre, dans les collectivités en forte expansion, l'activité d'équipement se ralentit rapidement, voire se paralyse faute de disponibilités suffisantes.

Il est bien évident, d'ailleurs, que la méthode qui consisterait, pour compenser ce retard dans la perception des fonds, à exécuter les travaux grâce à des emprunts est mauvaise. Certes, on peut penser récupérer ultérieurement le montant sur le produit de la taxe d'équipement, mais cela conduit à mobiliser environ trois fois le capital nécessaire aux travaux. Dans un pays où le capital ne tourne pas vite, une telle attitude conduit au sous-équipement et à la paralysie.

Il faut noter également que certaines communes ne perçoivent pas la taxe, ce qui est leur droit. Elles se privent cependant de tout revenu valable et nombreuses sont les collectivités locales dans ce cas.

Devant cette situation incohérente — je répète, monsieur le ministre, que vous n'en êtes sûrement pas entièrement responsable — nous vous demandons seulement de bien vouloir examiner la situation très attentivement avec votre collègue, M. le ministre des finances, afin d'aboutir rapidement à des solutions.

Nous nous permettons de vous suggérer que, par le dépôt d'un projet de loi, vous supprimiez par exemple purement et simplement la taxe locale d'équipement en la remplaçant par un système voisin de celui des participations librement débattues entre les vendeurs et les aménageurs des sols. En effet, il faut noter que l'on revient au régime ancien dans de très nombreux cas, en particulier dans celui des zones d'aménagement concerté. On se trouve devant une telle difficulté pour appliquer le texte actuel que les processus anciens se trouvent rétablis dans ce cas particulier, qui se renouvelle fréquemment, et ainsi on utilise désormais une procédure très lourde et difficile à manier, alors que nous avions autrefois une procédure fort simple, celle de la discussion directe.

La seule formule, à mon avis, est donc de revenir à ce régime des participations sans pour autant atteindre des montants excessifs : ceux-ci seraient plafonnés et peut-être ne reviendraient pas ainsi aux erreurs d'autrefois où la participation était fixée par certaines collectivités à des taux prohibitifs. Quant à la perception, elle devrait être assurée — c'est un point important — pour le compte de la commune par le receveur municipal suivant accord établi entre les deux parties. Il y aurait là une méthode simple et efficace. Il n'existe à mon sens aucune autre solution. Elle permettrait d'assurer, en outre, aux communes des disponibilités immédiates.

J'en viens maintenant au second point de mon propos. Il s'agit de la taxe d'urbanisation que la loi de finances de 1970 devait créer et qui se trouvait jumelée dans l'esprit des auteurs de la loi d'orientation foncière avec la taxe locale d'équipement. Mais dans la loi de finances de 1970, on a confondu les deux notions. Dans le cas où s'applique la taxe d'urbanisation, la taxe locale d'équipement se trouve supprimée. Le texte a ainsi engendré une confusion alors que ces deux taxes sont sans rapport entre elles et on s'en aperçoit bien aujourd'hui puisque aucune collectivité locale ne peut mener une politique foncière foute de moyens financiers. D'un côté, pour la taxe locale d'équipement, il s'agit de faire face aux dépenses rendues nécessaires pour les nouveaux logements et, de l'autre — c'est fort important, et cela rejoint les préoccupations que vous exprimiez tout à l'heure — il s'agit de permettre la constitution de réserves foncières. La taxe foncière basée sur la valeur déclarée des sols ne peut par contre servir à financer les équipements.

Je vais me permettre de faire une suggestion à cet égard. Pour toutes ces raisons, cette taxe d'urbanisation pourrait disparaître et être remplacée par une appellation qui serait peu

différente, mais dont l'esprit serait lui très différent. Il s'agirait d'une taxe de réservation foncière dont le produit serait destiné exclusivement à financer l'acquisition des sols soit à l'amiable, soit selon la procédure d'utilité publique.

Cela nous ramène, comme je viens de le dire, à vos propos courageux et même un peu téméraires sur la nécessité de proposer un projet rapidement. Sur le principe, nous sommes d'accord, car chacun sait que la politique de réservation foncière demeure à l'heure actuelle quasiment irréalisable par suite de l'impossibilité d'intervenir en temps utile. On n'intervient que lorsque les prix des sols ont monté dans des conditions telles que les gens qui cherchent à construire ne peuvent plus les acquérir. Les emprunts de la caisse des dépôts et consignations sont limités, car celle-ci est forcée de restreindre ses attributions. Les fonds budgétaires que votre ministère réserve à cet usage demeurent d'un emploi très relatif et même certains restent inemployés d'une année sur l'autre.

Dans la région parisienne, il existe un organisme régional, l'agence foncière qui a pouvoir d'intervention. Les résultats qui ont été obtenus sont loin d'être insuffisants, mais les moyens sont peu importants.

Bien entendu, la taxe dont nous parlons serait à limiter à des cas extrêmes, là où la poussée d'urbanisation est inéluctable et rend inévitable l'acquisition à terme des terrains. Ce terme qui serait peut-être difficile à définir devrait être pris à la limite de ce que la prévision humaine a de valeur, c'est-à-dire qu'à notre époque, elle devrait être fixée peut-être à dix ans. La valeur du sol serait établie sur déclaration des propriétaires et cette donnée aurait un double avantage car, d'une part, elle servirait de base à la taxation et, d'autre part, elle servirait d'élément d'acquisition lorsque celle-ci se produirait et ainsi se trouveraient freinées ces opérations spéculatives contre lesquelles, nous le savons, vous luttez tant, mais quelquefois sans succès, et qui rendent difficile la mise en place ultérieure des équipements lorsqu'on les laisse se développer.

Sur le principe, il s'agirait alors de quelque chose de raisonnable, d'une taxe sur la spéculation à venir et non pas sur le capital, bien entendu, comme on pourrait le laisser croire, car dans ce dernier cas ce serait évidemment très condamnable. Il s'agit simplement de frapper à temps les terrains qui feront l'objet un jour inéluctablement d'une hausse considérable de leurs prix.

Quant au montant de la taxe, il pourrait être versé à une caisse centrale. En effet, une collectivité peut avoir besoin d'acquérir des sols une année et rester ensuite pendant plusieurs années sans besoins particuliers. Aussi, la caisse instaurée sur le plan central aurait un avantage certain. Elle consentirait des prêts à long terme et à bas intérêt et l'on se rapprocherait ainsi d'une solution, qui est la solution suédoise, où l'on fait valoir l'indexation des prêts par rapport à l'indice du bâtiment, cela ayant l'avantage d'obliger les collectivités locales à une discipline très stricte dans leurs acquisitions, par l'obligation de rembourser ces prêts et de ne pas laisser s'accroître les charges. La méthode procurerait aussi une auto-alimentation à la caisse et permettrait de ce fait de diminuer progressivement la pression locale de la nouvelle mesure.

Rien n'empêche l'Etat d'y verser également, au départ, les dotations budgétaires existant actuellement au titre de la réservation foncière, mais qui sont fort limitées.

Cette comparaison que je viens de faire entre la Suède et la France n'est pas sans intérêt, car en Suède, il existe maintenant de très importantes réserves foncières qui ont été acquises progressivement et qui ont permis de résoudre un certain nombre de problèmes. En France, au contraire, je le répète, et je crois que tout le monde sera de mon avis, on tergiverse et on n'a pas encore pris de solution franche. C'est sans doute pour cela que nous nous heurtons à de graves difficultés.

En conclusion, je souhaite vivement, monsieur le ministre, que vos services se penchent résolument sur les deux problèmes fondamentaux qui viennent d'être évoqués. A l'étude, nous pourrions peut-être constater qu'il y a intérêt à faire confiance à ceux qui, sur place, ont une certaine expérience en ce domaine. C'est sur ces vœux et sur ces espoirs que je terminerai en espérant avoir été entendu et avoir été compris. (Applaudissements.)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour m'en tenir au temps qui m'est accordé, mon intervention sera volontairement limitée aux seuls problèmes de la construction.

Aucun de ceux que préoccupe la situation du logement en France n'a pu prendre connaissance du projet de loi de finances pour 1971 sans éprouver le sentiment qu'il ne correspondait pas aux nécessités. Les besoins ont augmenté plus rapidement que la construction du fait de la vague démographique parvenue à l'âge adulte, de la vétusté du patrimoine et de l'afflux de la main-d'œuvre immigrée. En dix ans, on est passé de 320.430 logements construits à 426.000 en 1969.

Le V^e Plan en avait prévu 480.000 pour 1970. Cet objectif, jugé de l'avis général insuffisant, ne sera pas atteint, car la situation ne s'améliore pas, comme l'a constaté l'enquête effectuée par l'I. N. S. E. E. en août 1970. Elle montre qu'il sera construit moins de logements en 1971 qu'en 1969 et en 1970. Ainsi, dès le départ du VI^e Plan qui propose la construction de 560.000 logements pour 1975, il est prévisible que cet objectif ne sera pas atteint bien qu'il soit nettement inférieur aux besoins.

La seule raison de ce retard réside dans des crédits nettement insuffisants attribués par le Gouvernement. De 1964 à 1968, la proportion des prêts en provenance d'établissements publics est passée de 32 à 28 p. 100 alors que le financement par prêts bancaires a évolué, dans la même période, de 29 à 50 p. 100. Cette répartition des fonds utilisés pour la construction traduit l'orientation voulue par les différents ministres qui se sont succédé au ministère. Elle illustre aussi ce que nous n'avons cessé d'affirmer, à savoir que le problème du logement est un problème social et que la relève de l'effort de l'Etat par le secteur privé ne peut qu'aboutir à une régression de la construction des logements. En effet, même si l'on construit plus de logements chaque année, quand les besoins augmentent plus vite que le nombre de logements construits, il y a régression.

Pourtant, rien n'a été épargné pour intéresser les capitaux privés à la construction. La politique des loyers pratiquée depuis ces dernières années avait un objectif fondamental : permettre les plus larges profits aux sociétés immobilières en rendant rentable l'investissement des capitaux dans ce secteur. Pour atteindre ce but, le Gouvernement emploie tous les moyens. Sous prétexte d'unité du marché, il accélère le processus dit de liberté des conventions, qui a pour conséquence une augmentation considérable des loyers, notamment en province où, dans la majorité des communes, la réglementation a été supprimée. Les taudis, les maisons vétustes, se louent fort cher. Dans le secteur réglementé, les majorations annuelles pèsent lourdement sur le budget familial.

De 1962 à 1970, l'indice d'évolution des loyers et des charges est passé, pour toute la France, de 100 à 200, alors que l'indice d'ensemble des 259 articles passait de 100 à 138. Les loyers du secteur non « H. L. M. » atteignent des taux qui rendent ces logements inaccessibles à la grande masse des travailleurs, si l'on considère que 45,6 p. 100 des salariés gagnent moins de 1.000 francs par mois et 76,5 p. 100 moins de 1.500 francs.

L'orientation gouvernementale apparaît encore plus nettement au travers des attaques contre l'institution « H. L. M. — promoteur de logements sociaux » : réforme des conseils d'administration excluant les représentants des syndicats ouvriers et des locataires et visant à la prépondérance des représentants du pouvoir, aggravation des conditions de financement, taux d'intérêts plus élevés, délais de remboursement plus courts entraînant une majoration des loyers, création d'un surloyer pour certaines catégories de locataires, mise en vente du patrimoine « H. L. M. », ce qui ne peut être qu'en contradiction avec la volonté affirmée de réserver l'accès de ces habitations aux plus défavorisés.

Pour avoir une vue d'ensemble sur la situation, il est nécessaire de savoir aussi dans quelles conditions se réalise la construction de notre pays. Comme les autres industries, le bâtiment n'a pas échappé à l'accélération du phénomène de concentration industrielle. Les faillites des petites et moyennes entreprises sont de plus en plus nombreuses ; la construction est maintenant dominée par un nombre de plus en plus restreint de très grosses sociétés.

L'évolution des techniques, pour les ouvriers du bâtiment, essentiellement des immigrés, subissant l'accélération des cadences — il fallait 1.300 heures pour construire un logement il y a dix ans, 600 aujourd'hui — se traduit par un aggravation des conditions de travail et une recrudescence des accidents.

Avec ténacité, de mesures anciennes en mesures nouvelles, apparemment contradictoires mais toujours orientées vers la réalisation de l'objectif principal, vous avez obtenu que cinq groupes financiers prennent de plus en plus le contrôle de tout ce qui concerne le logement, du financement à la gestion en passant par la construction et la vente.

Mais si les résultats de votre politique du logement sont pour eux de plus en plus positifs, il n'en est pas de même en ce qui concerne ceux qui ont à se loger. Apparemment satisfait par

les résultats de votre politique, vous perséverez et votre budget de 1971 est dans la foulée des budgets précédents. Comme les autres années, le nombre des logements prévus sera inférieur aux besoins globaux ; comme les autres années, le nombre des logements « H. L. M. » sera maintenu aux environs de 60 p. 100 de ce qu'il devrait être.

Vous nous dites que vous avez accompli un effort que vous ne pouvez dépasser. Vous mettez en avant, l'importance de la subvention accordée à la caisse des prêts aux organismes d'H. L. M. Cet effort apparaît mieux à sa juste valeur quand on sait que les locataires ou propriétaires de logements « H. L. M. » construits avant 1966 verseront au Trésor en 1971, 991 millions de francs montant des intérêts et des amortissements des emprunts consentis aux organismes d'H. L. M. avant la création de la caisse de prêts. 41 p. 100 de la subvention de l'Etat à la caisse de prêts « H. L. M. », soit ce que l'Etat apporte pour la construction de 52.000 logements « H. L. M. » sont donc en fait financés par les occupants des anciennes H. L. M. Si nous ajoutons à cela ce que les organismes versent à la caisse des prêts pour le remboursement des emprunts et les intérêts des emprunts qu'elle a financés, on peut estimer que les habitants des H. L. M. verseront soit à l'Etat, soit à la caisse des prêts environ 1.150 millions de francs en 1971.

Si on ajoute aux 991 millions de francs versés par les locataires d'H. L. M. au Trésor, les 7 milliards de francs que l'Etat encaisse au titre de la T. V. A. sur les travaux de construction de logements, on peut se rendre compte que la totalité des dépenses en capital engagées pour l'aide à la construction : subvention pour le financement des H. L. M. primés à la construction, aide à la suppression de l'habitat insalubre, aménagement des lotissements défectueux, soit environ 3.200 millions de francs, ne constitue que 40 p. 100 des sommes que le budget reçoit au titre de la construction ou des remboursements des emprunts par les organismes d'H. L. M.

On peut conclure que cette analyse que, bien loin de faire un effort pour la construction, l'Etat en tire profit pour l'équilibre général de son budget.

Un sénateur communiste. Très bien !

M. Fernand Chatelain. Le nouveau mode de calcul qui vient d'être décidé pour le financement des H. L. M. ordinaires n'aidera pas les organismes d'H. L. M. à construire pour les plus défavorisés. L'augmentation de 13,5 p. 100 du taux d'intérêt aura pour conséquence une augmentation du prix des loyers. On nous avait parlé d'un relèvement des prix-plafonds permettant de rendre les adjudications moins souvent infructueuses. Une étude des nouvelles dispositions permet de constater que, s'il y a un léger relèvement pour les petits logements, il n'en est pas de même pour les grands logements. Cela, paraît-il, permettra d'encourager la construction de logements pour les personnes âgées et les jeunes ménages.

Si j'en crois mes calculs, pour la région parisienne, le financement autorisé, qui était de 49.920 francs pour un logement de 60 mètres carrés, sera porté à 51.795 francs ; pour un logement de 70 mètres carrés, il passera de 58.240 francs à 58.195 francs, donc diminuera un peu ; pour un logement de 80 mètres carrés, il passera de 66.560 francs à 64.595 francs, soit 1.965 francs de moins.

Dans le même temps où je procédais à ces calculs, en tant que président d'office, je recevais une note de la direction départementale de l'équipement du Val-d'Oise indiquant : « A la suite d'une enquête effectuée par mes services auprès des maires du département, il est apparu que la demande de logement F 5 en H. L. M. locatives est très importante et dépasse nettement 20 p. 100 de la demande totale. Je crois utile de vous signaler cette demande partielle afin que vous puissiez en tenir compte pour l'élaboration de vos programmes futurs et, en particulier, pour celui de 1971. »

D'une part, le mode de financement oriente presque exclusivement vers la construction de petits logements et, d'autre part, on nous dit qu'il faut en construire des grands pour répondre aux besoins. Qu'est-ce que cela signifie ? Est-ce simplement incohérence ? Pourquoi crée-t-on les conditions pour empêcher les organismes de répondre aux demandes, différentes d'un département à l'autre ? Est-ce pour pouvoir mieux les accuser demain d'incompétence ?

Les attaques répétées contre les organisations d'H. L. M. dont l'activité a, jusqu'à présent, permis d'empêcher que la crise du logement ne soit plus grave nous autorisent à poser ces questions. Les efforts qui sont faits pour désagréger, afin de faire place nette aux banques, une institution qui a assumé l'essentiel de la construction à caractère social nous préparent pour demain de nouvelles aggravations de la crise du logement.

Nous savons bien que, prisonnier de ses orientations, le Gouvernement ne peut faire une autre politique et qu'il peut tout juste jeter du lest quand les problèmes deviennent trop brûlants, comme il l'a fait cette année pour l'habitat insalubre. Ce n'est pas de lui que nous attendons les changements qui permettraient d'apporter un début de solution à la crise du logement !

Pourtant, ces solutions existent. Je sais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous n'aimez pas que nous les abordions et que vous avez l'habitude, pour vous justifier, de les présenter comme irréalistes et démagogiques. Cependant, je vais encore une fois rappeler que construire 600.000 logements par an le plus rapidement possible est le seul moyen de commencer à rattraper le retard qui s'aggrave. L'industrie française du bâtiment est capable de faire face, pourvu que le potentiel qu'elle représente soit utilisé à plein. En fonction des besoins, 60 p. 100 des logements construits devraient être des H. L. M. L'investissement nécessaire ne serait pas, pour la nation, supérieur à celui qui résulterait de la construction de 560.000 logements par an selon la répartition définie dans les options du VI^e Plan, comme j'ai déjà eu l'occasion de le démontrer ici même en juin dernier.

Nos propositions n'ont rien d'irréaliste, car une caisse autonome des H. L. M., gérée démocratiquement comme nous le proposons, pourrait financer la construction de 350.000 H. L. M., dont le coût atteindrait environ 18 milliards de francs, cela grâce à une dotation de l'Etat, qui pourrait lui reverser le produit de la T. V. A. prélevée sur la construction de 600.000 logements, grâce au 1 p. 100 versé par les entreprises, majoré pour les grandes entreprises, et grâce à cinq milliards de francs de prêts de la Caisse des dépôts et consignations, ce qui maintiendrait son effort au niveau actuel, le complément étant obtenu par des fonds provenant de conventions signées avec les caisses d'allocations familiales et les caisses d'épargne et par l'institution d'un impôt exceptionnel sur les grosses fortunes.

Bien entendu, de telles propositions exigent un changement profond de la politique de notre pays, mais elles seules peuvent apporter les solutions que réclame la crise du logement, qui place notre pays en posture si défavorable et constitue, pour des milliers de mal-logés, le premier des problèmes.

Telles sont les observations que je voulais présenter et qui justifient le vote hostile que le groupe communiste émettra sur le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. René Monory. Monsieur le président, monsieur le ministre, je n'avais pas l'intention d'intervenir, d'autant que nous aurons le plaisir de vous recevoir bientôt dans le département que je représente pour que vous évoquiez ces problèmes, et c'est un peu au pied levé que je le fais car, sur ces questions qui me passionnent, vous avez apporté un certain nombre d'éléments positifs qui appellent des commentaires, des suggestions, voire des critiques.

Depuis la première heure, j'ai toujours appuyé et approuvé votre non-conformisme et il est toujours sympathique, pour un parlementaire, de voir les ministres non conformistes qui essaient d'apporter, dans la mesure de leurs moyens et dans la mesure où leurs services le leur permettent, de nouvelles idées, de nouvelles façons de travailler. Je crois que vous l'avez fait. Peut-être n'avez-vous pas toujours été compris comme il aurait été souhaitable que vous le fussiez, mais vos idées ont fait leur chemin et, grâce à ce que vous nous avez annoncé, nous arriverons progressivement à des solutions positives.

Cependant, je voudrais vous rappeler les propos que nous avons échangés dans cette enceinte, l'année dernière, sur les plans d'urbanisme. Vous aviez dit, avec raison, qu'il était souhaitable que chaque collectivité dispose à court terme d'un plan d'urbanisme et, à une question que j'avais posée, vous aviez répondu : « Lorsque vous déposerez un plan d'urbanisme, dans le mois qui suivra — faites-moi savoir si quelque chose ne va pas — nous l'approuverons ». Je vous avais alors donné rendez-vous à l'année prochaine... nous y sommes, mais le plan d'urbanisme de ma commune n'est toujours pas approuvé. (*Souffles.*)

Ce n'est pas un problème particulier que je veux évoquer, mais un problème d'ordre général. Il n'est pas possible à une collectivité locale de travailler sans un plan d'urbanisme bien fait, mais assez souple, pour ne pas figer les structures futures et pour s'adapter à l'évolution. Il est donc souhaitable que vos services fassent un effort particulier pour donner satisfaction aux collectivités intéressées.

Quant aux terrains, vous l'avez dit, votre ministère devrait augmenter considérablement, sous forme de prêts, sous forme d'aides, la constitution de réserves foncières. Des intentions ont été formulées, un certain nombre de possibilités de lutte contre cette spéculation qui appauvrit les collectivités ont été mises en place, mais les réalisations ont été rares et jusqu'à présent nous n'avons pas trouvé le moyen de juguler d'une façon définitive la hausse constante du coût des terrains.

Si les collectivités locales disposaient des ressources nécessaires pour constituer ces réserves longtemps avant de construire, elles pourraient s'opposer dans une certaine mesure à une spéculation vraiment très forte.

Après ces quelques réflexions, mon propos principal portera sur les offices d'H. L. M. Vous le savez, je préside un office départemental et je reconnais qu'une évolution de ces organismes, qui apportent aux collectivités locales un soutien extrêmement important, est nécessaire, mais je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez faire partager le plus rapidement possible vos convictions à tous ceux qui sont chargés d'appliquer les décisions. Vous avez prouvé votre sincérité, mais un certain nombre de services administratifs n'ont pas suffisamment compris votre volonté. Il faut que votre ministère soit doté des moyens nécessaires à votre politique et que, dans certains cas, non pas d'une façon autoritaire mais d'une façon très instante, vous fassiez comprendre votre volonté qu'elle soit appliquée.

Si l'on veut que les offices aient un caractère industriel et commercial, encore faut-il leur en donner les moyens. Or, ils sont pénalisés et ils n'ont pas le droit de payer, à qualité égale, leur personnel comme peuvent le faire des entreprises privées. De ce fait — mes collègues pourraient vous le dire — notre personnel de qualité se dirige vers les entreprises privées, ce qui est très préoccupant. Pour que nos offices deviennent, comme vous le souhaitez et comme nous le souhaitons, des entreprises concurrentielles, il faut leur en donner les moyens humains et matériels, c'est-à-dire leur permettre d'assurer à leur personnel une parité de traitement avec le secteur privé.

Quant aux fusions entre les offices, si elles ne sont pas toujours possibles politiquement ou souhaitables humainement, peut-être faudrait-il trouver des formules intermédiaires, à base de « fédéralisme » par exemple, pour concevoir, traiter, construire en fondant les recherches dans un grand creuset, mais chacun conservant son originalité et son efficacité. Cette concertation de pensées et d'action serait préférable à la concurrence, néfaste dans ce domaine, et serait certainement bénéfique. Vous avez le désir légitime de faire en sorte que les offices soient bien moins nombreux, mais, dans une période intermédiaire, il faut trouver des formules souples permettant un travail en commun.

Cette année, à mon avis, vous avez trop bloqué les crédits d'H. L. M. individuelles sur le concours que vous avez organisé. La preuve, c'est qu'un certain nombre de ces constructions n'ont pas encore vu le jour et que les crédits ont été gelés. Il aurait été préférable d'accorder des crédits à des offices qui, même s'ils n'entraient pas dans le cadre de votre concours général, étaient prêts à répondre à vos préoccupations. Une certaine originalité, là encore, est préférable au système que vous avez adopté et qui a été nuisible puisque vous n'avez pas obtenu, jusqu'à présent, les résultats que vous escomptiez. Peut-être les avez-vous eus sur le papier, puisque les prix fixés n'ont pas été dépassés, mais non dans les réalisations.

Je souhaite que, dès le début de l'année 1971, les offices départementaux municipaux puissent bénéficier très largement des crédits pour les H. L. M. individuelles.

Je souhaite également que les formalités administratives soient assouplies afin que les offices puissent faire preuve de dynamisme et d'autonomie, de façon à devenir véritablement des entreprises industrielles et commerciales, comme vous l'avez souhaité, avec quelques réserves bien entendu et à condition que vous fassiez partager vos sentiments à ceux qui sont chargés de l'application des mesures.

Monsieur le ministre, je conclus. Nous nous félicitons des différentes mesures que vous nous avez annoncées. Nous pensons que la construction en France est en train de prendre un bon tournant. A cette occasion, les offices peuvent jouer un rôle, car ce sont des relais naturels qui aideront votre action. Nous pensons aussi qu'il faut augmenter, autant que faire se peut, l'aide aux véritables logements sociaux, qu'ils soient individuels ou collectifs. Si vous n'avez pas assez de crédits, prélevez-en sur ceux qui sont consacrés à des logements qu'il n'est pas absolument indispensable d'aider. J'ai été sans doute un peu trop long pour dire peu de choses, mais une fois de plus, je vous remercie, monsieur le ministre, des mesures que vous nous

avez annoncées car elles sont très positives. (*Applaudissements, sauf sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. Etant donné l'heure et compte tenu de la décision qui a été prise par la conférence des présidents et que vous avez approuvée, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à vingt et une heures trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Alain Poher.)

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le président. La séance est reprise.

Nous continuons la discussion du projet de loi de finances pour 1971, adopté par l'Assemblée nationale.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions concernant le ministère de l'équipement et du logement (logement).

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Guillard.

M. Paul Guillard. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, alors que, cet après-midi, la discussion a été presque exclusivement axée sur les programmes de construction, mon intervention portera sur l'habitat ancien dépourvu de tout confort, qui sert encore de logement, en 1970, au quart de la population du pays.

Malgré les efforts non négligeables du Gouvernement, vos efforts personnels et les efforts méritoires des programmes d'action contre les taudis — les P. A. C. T. —, organismes à but non lucratif, pour l'amélioration de l'habitat existant, malgré l'application de la loi du 12 juillet 1967, la modernisation ne se réalise que trop lentement, ainsi que le signale le remarquable rapport qu'a présenté précisément le président des P. A. C. T. lors de la grande réunion d'information de jeudi dernier.

J'en citerai des extraits, véritable appel angoissé pour que soit sauvegardé notre patrimoine immobilier et que cesse une sorte de ségrégation, source de désordre social : « Nous affirmons que, si la politique de l'habitat ancien ne devait pas être considérablement plus audacieuse dans sa démarche et plus sociale dans ses orientations au cours du VI^e Plan qu'elle ne l'a été au cours du V^e, ce serait aussi la dernière chance qui s'éteindrait d'assurer avant très longtemps aux familles modestes des conditions décentes d'habitabilité ».

En effet, je lis encore dans le rapport : « Même si les objectifs de constructions neuves sont respectés, 7 millions de vieux logements devront encore être en service en 1985. Or, des équêtes ont démontré que bon nombre de ces vieux logements sont déjà dégradés par le temps et l'insuffisance d'entretien, et inadaptés à leur fonction par l'absence d'équipements essentiels et du moindre confort. Pour disposer, en 1985, d'un parc ancien convenable, 4 millions de logements devront être « adaptés ». Pour ce faire, dit le V^e Plan, il est souhaitable de fixer des normes minima d'habitabilité. Tous les immeubles dont la survie est envisagée au-delà de 1985 devront être mis en conformité avec les normes, à la cadence de 200.000 logements par an — soit un million pour la durée du V^e Plan.

« Cette proposition, sous ses aspects modestes, avait une portée sociale considérable. Pour la première fois dans l'histoire de France, et probablement aussi dans l'histoire du monde, un pays décidait d'assurer à tous les citoyens le logement décent que leur promet la Déclaration des Droits. Pour la première fois, le mauvais logement qui a probablement coûté à chaque nation plus de morts, de souffrances et d'argent que tout autre fléau, devait être, en l'espace d'une génération, balayé du territoire national. »

C'était l'espérance ouverte à 15 millions de mal-logés. Cette espérance ne doit pas être trahie. Il importe que l'objectif tracé soit respecté et ne reste pas du domaine du rêve ou simplement vœu pieux.

Pour parvenir à cet objectif, pensez-vous, monsieur le ministre, que les mesures récemment prises, conformément à la loi du 12 juillet 1967, seront suffisantes ? Pensez-vous notamment qu'il ne sera pas nécessaire de revoir sans ambiguïté l'allocation loyer — je pense aux ressources réelles des intéressés — et l'allocation logement en rapport avec les normes possibles d'habitabilité ?

Pensez-vous que la réforme du fonds national d'amélioration de l'habitat, si unanimement souhaitée et telle que vous venez

de l'amorcer, apportera aux propriétaires démunis le financement indispensable à la remise en état, à la modernisation, à l'obtention du confort minimum, sans que les solliciteurs de cette aide soient, en retour, pris au piège d'une charge insupportable, comme celle imposée aujourd'hui aux bénéficiaires du fonds ?

C'est, me semble-t-il, la crainte de ce piège qu'exprime l'union nationale de la propriété immobilière dans un tract diffusé à l'annonce de vos décisions.

Connaissant, monsieur le ministre, votre profond souci de l'efficacité et votre volonté de donner, dans les plus brefs délais, des conditions de vie décente au quart de la population française intéressée par ce problème, j'aimerais que vous nous donniez des réponses à ces questions. (*Applaudissements.*)

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

M. Alfred Kieffer. Messieurs les ministres, mon intervention sera au moins aussi brève que celle de mon collègue M. Guillard. Je voudrais vous faire part des inquiétudes qui se manifestent dans l'industrie du bâtiment. Le budget du logement, en effet, ne suit pas la progression du budget général et le blocage des prix plafonds place de plus en plus les entrepreneurs, comme l'ont souligné les rapporteurs, dans une situation délicate.

Cependant, vos explications m'ont rassuré et j'ai enregistré que les crédits dégagés permettraient, en 1971, la construction de 480.000 logements au moins, en attendant que, dans un délai plus ou moins rapproché, nous dépassions le cap des 500.000.

Par ailleurs, les arrêtés que vous avez pris nous donnent également satisfaction puisque le prix plafond sera décomposé en deux éléments — le prix du bâtiment, d'un côté, les charges foncières, de l'autre — et que, de ce fait, régnera une plus grande clarté.

Pour ce qui est du découpage géographique que vous vous proposez de faire, je voudrais, dès à présent, appeler votre attention sur la situation particulière des deux départements du Rhin et de la Moselle.

Nous sommes en effet entourés par le Palatinat au Nord, par le Bade-Wurtemberg à l'Est et par la Suisse au Sud. Ces pays, par suite de la dévaluation de notre franc, paient aujourd'hui des salaires au moins 50 ou 60 p. 100 supérieurs aux salaires de base pratiqués en France. Nos entreprises régionales ont dû augmenter leurs salaires dans des proportions considérables, beaucoup plus que dans le reste du pays, et je souhaiterais que, au moment où vous fixerez les prix plafonds, vous teniez compte de cette situation particulière.

Je dirai un mot encore sur le concours de la maison individuelle, auquel votre nom est dès à présent associé. Depuis que vous êtes à la tête de ce ministère difficile, vous nous avez donné une image de marque. Les constructeurs de ces pavillons individuels espèrent en trouver le reflet dans la qualité de leur construction.

Dans tous les cas, cette opération a eu comme mérite d'obliger toutes les professions, qui participent à l'acte de construire, à se retrouver autour d'une table, aussi bien maîtres d'ouvrage que maîtres d'œuvre, fabricants et entreprises, pour trouver des solutions économiques et rationnelles.

A la surprise générale, sous réserve de quelques aménagements, ils sont arrivés à respecter le prix plafond que vous leur avez imposé.

Une seule condition difficile est à remplir cependant, surtout dans les secteurs ruraux. Je pense qu'il sera possible d'obtenir des dérogations dans le cas où la construction de 250 logements par site ne peut être commercialisée.

Nous espérons trouver auprès de vos services, monsieur le ministre, la compréhension nécessaire pour régler ces cas particuliers, à condition, bien entendu, que toutes les autres conditions soient respectées.

C'est un appel au bon sens qu'heureusement il est encore possible de trouver auprès de votre ministère, nos soucis communs étant de donner le maximum de satisfaction et de bonheur aux populations dont nous sommes, les uns et les autres, les représentants élus. (*Applaudissements, sauf sur les travées communistes et socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Jozeau-Marigné.

M. Léon Jozeau-Marigné. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je ne voudrais pas retenir longtemps votre attention, mais il m'apparaît que je dois ici invoquer la gravité du problème du logement qui se pose, notamment dans notre région de Basse-Normandie.

J'ai quelque scrupule à le faire parce que, monsieur le ministre, vous avez eu la grande amabilité, voilà quelques jours, de venir à Caen où vous nous avez donné, au cours d'une réunion que nous avons tous trouvée excellente, la possibilité de nous exprimer et de connaître votre sentiment. Mais le problème revêt un aspect véritablement national et nous avons, à de multiples titres, nous, les représentants des collectivités locales, à faire face à des problèmes auxquels nous souhaiterions apporter une solution.

Nous ne doutons pas, messieurs les ministres, que vous, administrateurs, vous connaissiez nos soucis et que vouliez y porter remède. Vous avez tenu avec juste raison à marquer la volonté de tout faire pour permettre l'accession à la propriété qui, je crois — nous sommes nombreux ici à partager ce sentiment — est un des moyens qui donnent aux travailleurs, aux gens modestes, la possibilité de s'intégrer davantage, d'avoir plus de facilités pour acquérir leur demeure, leur propriété. Nous devons faire l'impossible à ce sujet, au besoin par l'intermédiaire des coopératives d'H. L. M. et de toutes les sociétés qui ont été créées à cet effet.

Mais, pour nos collectivités locales, il se pose un problème. On nous demande de fournir, dans des conditions favorables, des terrains, d'essayer de les viabiliser, que ce soit pour permettre l'accession à la propriété ou pour faire des logements locatifs.

Quelles sont nos difficultés ?

La première consiste à mettre un frein à la spéculation foncière. Pour ce faire, il nous faudrait, dès que c'est possible, acheter des terrains à proximité de nos villes. Nous serions heureux à ce sujet que des facilités plus grandes nous soient données à nous, collectivités locales, pour pouvoir les acquérir en temps voulu et les conserver, afin de les mettre, au moment opportun, à la disposition des bénéficiaires de logements sociaux.

Il existe deux moyens : les prêts d'Etat et les possibilités de prêts offertes par la loi Minjoz. Vous connaissez d'ailleurs les efforts que voudraient réaliser les caisses d'épargne. Je serais heureux que vous nous donniez plus de facilités.

J'ai eu l'occasion d'évoquer récemment une autre difficulté rencontrée par les collectivités locales. Quand, dans des cités de moyenne importance, nous construisons des groupes de 300 à 350 logements, qui ne peuvent être considérés comme des grands ensembles, que de difficultés rencontrons-nous pour avoir des subventions ! Celles-ci sont d'ailleurs réduites à un taux très bas puisqu'il est en général de 10 p. 100. Nous les accueillons cependant avec joie car elles nous permettent d'emprunter et de passer au stade des réalisations.

Récemment, j'ai été obligé de conduire le préfet de mon département dans un quartier où sont construits 300 logements et où nous n'avons pas encore la possibilité de réaliser une voirie qui devrait être terminée depuis déjà de longs mois.

Voilà ce que je voulais vous dire très simplement, monsieur le ministre. Je me permets d'insister pour qu'au cours des semaines à venir vous vous préoccupiez plus encore, si c'est possible, de ce problème. Sachez que les concours des collectivités locales ne vous sera pas mesuré, que nous ferons à ce sujet l'impossible. Encore faut-il que nous soyons en mesure de le réaliser.

D'un mot — ce sera le dernier, monsieur le ministre — je veux vous rappeler tous les soucis de nos régions de Basse-Normandie qui, pendant de nombreuses années, ont eu comme premier objectif la reconstruction avant de penser à la construction et qui, maintenant, se trouvent en face de problèmes délicats. L'attribution de logements locatifs d'H. L. M. est devenue une nécessité impérieuse.

Ces derniers jours, à Caen, vous avez bien voulu nous dire que les propositions de nos préfets allaient retenir toute votre attention. Compte tenu de ces considérations locales, je viens moins en quémendeur qu'en homme qui veut vous remercier de l'attention que vous avez portée sur ce point.

Mais, monsieur le ministre, encore une fois, si nous voulons, dans nos régions, maintenir nos jeunes et notre activité économique, il nous est indispensable de créer des industries et d'équiper nos cités. Or, qui dit industrialisation dit nécessité de construire des logements. C'est le besoin impérieux des habitants de nos provinces. *(Applaudissements à droite.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La parole est à M. le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais, puisqu'il faut adopter une méthode, procéder du général au particulier.

Je commencerai donc par aborder les problèmes généraux évoqués par M. Chatelain et M. Jozeau-Marigné.

M. Chatelain a contesté que les objectifs du VI^e Plan puissent être atteints. Il nous fait un procès d'intention, puisqu'il parle de l'avenir. J'espère pourtant avoir montré ce soir devant le Sénat que l'ensemble des mesures déjà prises ou envisagées par le Gouvernement étaient de nature à permettre d'atteindre ces objectifs. Car, finalement, l'écart qui existe entre le niveau actuel de production et celui qu'il faut atteindre pour réaliser ces objectifs est relativement mince.

Nous sommes actuellement à un palier de 490.000 à 500.000 logements mis en chantier par an. Cela signifie qu'il faut gagner, si je puis dire, quelque 15.000 à 20.000 logements par an pendant la durée du VI^e Plan. C'est un objectif parfaitement réalisable, pour peu que puissent concourir tous les éléments que j'ai analysés cet après-midi à la tribune : une légère augmentation de l'aide de l'Etat, une meilleure répartition de cette aide, la création de nouvelles sources de financement extérieures au financement public et une action économique constante pour maintenir les prix.

J'ose affirmer que, si ces éléments se trouvent réunis, les objectifs du VI^e Plan pourront être atteints. J'ajoute que l'expérience du V^e Plan est probante dans le domaine du logement — on ne peut pas en dire autant de tous les domaines — et constitue un heureux augure puisque les objectifs de ce plan ont été atteints.

M. Chatelain, dans une intervention dont je ne partage évidemment pas les orientations, mais qui contient une analyse intéressante, a indiqué que l'Etat recevait plus qu'il ne donnait en matière de logement. J'écarte tout de suite l'argument qui consiste à prendre en considération les impôts perçus au titre de la construction, comme je le fais, en matière d'équipement, pour les impôts qui frappent les carburants. Pourquoi ? Parce que, dans notre conception des finances publiques, les recettes ne sont pas affectées aux dépenses ; parce que, d'autre part, si l'on raisonnait ainsi, on arriverait à refuser toute dépense publique pour des secteurs aussi primordiaux que l'agriculture. C'est un mauvais argument.

En revanche, j'ai noté qu'il fallait prendre en compte la balance des prêts et des remboursements de prêts. J'en suis bien d'accord. Malheureusement, dans l'état actuel des choses, cette balance est encore largement négative, puisque le montant des prêts est d'environ 2,5 milliards de francs par an et que le montant des remboursements est de 700 millions de francs. Il va de soi que cette solution évolue et qu'au fur et à mesure que le solde négatif disparaîtra, il faudra être vigilant et faire en sorte que ce solde ne devienne pas positif, pour que les excédents éventuels puissent financer de nouveaux logements.

Vous avez évoqué ensuite, monsieur Chatelain, la perspective de créer une caisse nationale des H. L. M. Cette caisse nationale existe déjà d'une certaine façon. Si une institution de ce genre devait être créée, ce devrait être au niveau des H. L. M., mais à celui de l'ensemble de l'aide de l'Etat. Pourquoi ?

Parce que — c'est le fond de la question et je ne sais si je l'ai suffisamment souligné cet après-midi — le problème du logement va devenir, de plus en plus, au niveau de l'Etat, un problème de répartition qui consistera à essayer de s'adapter à des besoins en mouvance constante. Il faudrait que l'ensemble des aides publiques au logement puissent faire l'objet d'une sorte de fonds commun et que cette aide puisse être modulée de façon souple en fonction de la variation de ces besoins.

Si on devait aller dans ce sens, il faudrait donc à l'avenir réaliser une institution plus large que celle que vous envisagez.

Vous avez dit que des besoins de grands logements se faisaient jour, alors que des mesures récentes venaient d'inciter à la construction de petits logements. Il est possible que, dans certaines régions — c'est peut-être le cas dans votre propre département, le Val-d'Oise — de tels besoins apparaissent. Mais, pour l'ensemble des besoins que nous avons l'occasion d'appréhender par nos enquêtes, c'est actuellement le contraire.

La réforme qui a été instituée ne va pas inciter à la construction des petits logements. C'est une réforme qui est neutre, c'est-à-dire qui va cesser d'inciter les organismes d'H. L. M. à construire de grands logements, ce à quoi ils étaient poussés jusqu'à maintenant. Dans le cadre de la politique de libéralisation, les organismes pourront dorénavant choisir la taille des logements qu'ils construiront.

J'ai noté les appels pressants de M. Jozeau-Marigné. Je les avais déjà entendus et je pense lui avoir donné sur place les apaisements auxquels il pouvait aspirer.

Pour répondre aux observations de MM. Monory et Laucournet, j'évoquerai maintenant le problème de la maison individuelle à travers le concours qui a été lancé à cet égard. Ce concours, en réalité, n'a en rien stérilisé les aides publiques, contrairement à ce que l'on dit parfois et à ce qui a été avancé ce soir. D'abord, il représente une part extrêmement faible — 4,8 p. 100 de la dotation globale — et surtout les crédits qui ont été affectés à cet égard sont en cours de consommation de façon tout à fait normale. On n'aura donc à déplorer aucune stérilisation. Quant aux livraisons, elles interviendront pour une toute petite partie d'entre elles dès la fin de cette année, mais substantiellement au début de 1971, exactement comme prévu.

Ce concours, je le rappelle, avait une valeur de démonstration, d'incitation, d'entraînement. Son but était de provoquer un regroupement des fonctions, des entreprises. C'est un concours à la fois d'urbanisme et de construction qui vise précisément à inciter tous ceux qui construisent à donner un produit fini, global. La démonstration sera faite rapidement, je pense, et l'incitation sera certaine.

Quant à la finalité de l'opération, il suffit de regarder ce qui se passe partout dans ce pays pour constater l'aspiration qu'il y a vers la maison individuelle. Il y a lieu de laisser s'épanouir ce désir sur le plan de la construction isolée tout en la réglementant de façon qu'on ne fasse pas n'importe quoi, n'importe où, du point de vue de l'urbanisme. Je pense prendre prochainement une initiative dans ce domaine pour satisfaire ces exigences contradictoires. Il est souhaitable de provoquer un type d'habitation reposant sur la maison individuelle, mais présentant une conception générale harmonieuse de l'urbanisme.

Tel a été l'objet de ce concours qui, au fond, vise à faire surgir sur notre sol des villages modernes, disposant de tous les équipements nécessaires, qui seront un peu la transposition de nos villages traditionnels, implantés de telle façon qu'ils soient un pôle d'attraction du point de vue des activités, de la distraction, des loisirs.

M. Kieffer a évoqué tout à l'heure le problème des prix plafonds dans les régions limitrophes de l'Allemagne, l'Alsace, la Lorraine et précisément la Moselle, qui subissent la contagion des hausses de salaires allemands. J'indique simplement que dans le cadre de la réforme des prix plafonds, en ce qui concerne le bâtiment-sol, la hausse pour ces départements est de 12,3 p. 100 ; pour l'ensemble des dépenses confondues, elle est de 7 p. 100 à Mulhouse et Strasbourg, de 8,2 p. 100 ailleurs. C'est dire qu'un effort substantiel a été fait et qu'on a tenu compte de ces exigences particulières.

M. Billiemaz a demandé tout à l'heure — c'est un problème assez particulier — que l'on aligne le nouveau régime des H. L. M. « accession », qui a été établi cette année, sur le système retenu pour le concours de la maison individuelle. Effectivement, dans le concours en question, on a pris la réglementation du Crédit foncier, et on a retenu pour le prix des maisons, le produit du prix au mètre carré par celui de la somme de la surface habitable et de la moitié de la surface des annexes. Si on alignait systématiquement la réglementation des H. L. M. « accession » sur cette réglementation, on risquerait d'aboutir aux effets contraires à ceux qui ont été recherchés par la réforme, c'est-à-dire à encourager la construction de logements finalement coûteux parce qu'ils auraient de trop grandes surfaces et un trop grand nombre de surfaces annexes. C'est pourquoi il a été considéré que l'on ne pouvait pas aligner ce système sur l'autre, et pour ma part je suis opposé à cet alignement.

En revanche, on a introduit dans le nouveau système des H. L. M. « accession » une soupape de sûreté, si je puis dire, avec la possibilité de crever le plafond de 8 p. 100 lorsqu'il s'agit de constructions de maisons individuelles et lorsqu'il y a précisément des annexes. Je pense que cette clause particulière est de nature à donner satisfaction aux préoccupations de M. Billiemaz.

M. Monory, ensuite, a évoqué le problème des offices d'H. L. M., qu'il s'agisse de leurs statuts, qu'il s'agisse de leur regroupement ou qu'il s'agisse de leur fusion éventuelle. Je pense m'être prononcé, à cet égard, tout à l'heure, de façon nette à la tribune.

Il est nécessaire que, en contrepartie des efforts demandés aux organismes d'H. L. M., en contrepartie de la concurrence qu'ils pourront se faire entre eux, non seulement sur le plan de la compétence — puisque maintenant les organismes ne seront plus spécialisés — mais aussi du point de vue géographique puisque j'envisage que tel ou tel organisme de tel ou tel département puisse aller concurrencer tel autre organisme dans tel autre département, il est nécessaire, dis-je, qu'ils obtiennent en contrepartie des conditions de travail plus faciles. Ce n'est pas actuellement le cas. Ils sont corsetés dans un réseau de réglementations, de contrôles qui pèsent sur eux.

Je prépare actuellement avec M. Vivien, qui en a principalement la responsabilité, une réforme du statut de ces organismes qui doit aboutir notamment à leur donner, du point de vue des règles de la comptabilité publique plus de liberté et du point de vue du recrutement du personnel, la possibilité de faire appel à davantage de cadres et de rémunérer mieux ceux qui y travaillent avec un très grand dévouement.

Les organismes d'H. L. M. dans le pays sont nombreux : ils sont quelque 1.350. Mais le véritable problème n'est pas celui de leur fusion. Bien sûr, des fusions peuvent être souhaitables. Certains organismes sont trop petits ; d'autres, sans être petits, peuvent avoir intérêt à se fondre les uns dans les autres. Mais ce que j'attends d'eux, c'est moins cette fusion que le regroupement dans le travail.

Autrement dit, il ne s'agit pas de leur faire perdre leur individualité car ils ont deux activités, l'une de gestion et l'autre de construction. Sur le plan de la gestion, il est probable que la petite dimension présente beaucoup d'avantages. Elle permet de conserver un caractère humain à la gestion. Pour eux, le problème est davantage de se regrouper comme constructeurs. Effectivement, j'attends qu'ils fassent ce regroupement et que, notamment, apparaissent, dans les départements, des sortes de centrales de construction qui mettent en commun la matière grise et qui passent des marchés uniques pour plusieurs organismes.

Voilà quelle est, en réalité, la véritable réforme qui doit être accomplie. Par conséquent, il ne s'agit pas de remettre en cause la personnalité d'organismes auxquels, même s'ils sont petits, les dirigeants peuvent tenir.

J'en arrive maintenant aux problèmes d'urbanisme qui ont été évoqués par MM. Monory, Joseau-Marigné et Jean Colin.

Je voudrais dire à M. Monory que le plan d'urbanisme dont il se plaignait tout à l'heure qu'il n'ait pas été approuvé parce n'ayant pas fait l'objet d'une décision de la part de mes services — je pense qu'il s'agit de Loudun dont il est maire — a été publié le 22 décembre 1969. Il va être mis à l'enquête dans les semaines qui viennent et pourra, dans ces conditions, être approuvé avant le 30 juin, date limite d'approbation de ce type de plan.

La situation générale en ce domaine est bonne, puisque de très nombreux plans ont été dès à présent approuvés dans l'ensemble du pays ou pourront l'être avant le 30 juin. Le seul obstacle qui puisse survenir, c'est la perspective des prochaines élections municipales qui peuvent amener certains conseils municipaux à retarder leur décision à cet égard. En tout état de cause, le décret sur les plans d'occupation des sols qui vient d'être publié permettra éventuellement de reprendre la procédure interrompue. Il ne s'agit donc pas là d'un problème majeur ; la seule chose à retenir est que, d'ores et déjà, de très nombreux plans ont été approuvés.

La politique des réserves foncières a été ensuite abordée à la fois par M. Monory et par M. Joseau-Marigné. Je voudrais confirmer ce que j'ai dit tout à l'heure, à savoir la volonté du Gouvernement, dans ce domaine, d'engager une véritable politique de réserves foncières. Elle se marque dans le budget de 1971 par un accroissement sensible des crédits, qui sera accompagné de crédits hors budget, si je puis dire.

Il s'agit en effet de réaliser des réserves, non seulement pour les emprises des équipements, pour les espaces verts ou pour des opérations particulières comme les rénovations des cœurs des villes, mais aussi pour l'urbanisation périphérique autour des villes : il faut donc mettre des crédits à la fois à la disposition de l'Etat, qui doit assumer le premier type d'opérations, et à la disposition des collectivités locales, qui doivent assumer le deuxième type d'opérations.

C'est déjà fait pour le premier cas à travers le budget ; ce sera fait en 1971 pour le second, par la mise à la disposition des collectivités locales de prêts à long terme à faible taux d'intérêt.

Reste la question évoquée par M. Jean Colin, au nom de M. Chauty, sur la fameuse taxe locale d'équipement et la non moins fameuse taxe d'urbanisation qui pourrait la remplacer. M. Colin a critiqué, avec des arguments qu'on ne peut, pour certains, guère contester, la taxe locale d'équipement, dont le caractère systématique, voulu par le législateur, peut conduire, à l'évidence, à des erreurs parfois, voire à des injustices.

C'est pourquoi le Gouvernement, conformément d'ailleurs à un engagement que j'avais pris ici même l'année dernière, a complété la circulaire de 1969 par le décret du 28 août 1970, qui a pour objet essentiel de mieux moduler l'effet de la taxe et, par conséquent, de contribuer à faire disparaître les injustices que vous signaliez tout à l'heure.

Je veux dire que l'idée d'une taxe sur mesure, qui a été évoquée, ne serait pas autre chose en réalité que le retour

au « coup par coup » et à des pratiques qui ont été condamnées par la grande majorité. Nous savons bien — nous l'avons peut-être oublié — quelles plaintes suscitait ce régime des participations, qui donnait lieu à des marchandages interminables entre les collectivités et les promoteurs, qui aboutissait à des distorsions considérables dans les obligations faites aux uns et aux autres et qui, finalement, se traduisait par des lenteurs considérables dans la délivrance des permis de construire.

C'est la raison pour laquelle le Parlement, sur la proposition du Gouvernement, a supprimé ce régime des participations et, pour ma part, je ne crois pas qu'il soit bon d'y revenir.

M. Roger Delagnes. Me permettez-vous de vous poser une question, monsieur le ministre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Delagnes, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Roger Delagnes. Lorsque les frais d'équipement sont supérieurs à la taxe d'équipement, que peut faire la municipalité ? La municipalité est-elle obligée de faire les équipements ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Bien sûr ! Le système est imparfait, comme tout système forfaitaire ; mais en réalité, il s'agit d'une recette qui va à l'ensemble des dépenses de la collectivité locale et qui ne fait l'objet d'aucune affectation particulière. La faiblesse du système réside précisément dans la difficulté de l'ajustement des recettes aux dépenses d'équipement. Il y a probablement là — je ne peux en préjuger aujourd'hui — une insuffisance au niveau des communes du produit de la taxe par rapport aux besoins d'équipement.

M. Roger Delagnes. Ne pourrait-on demander aux promoteurs une participation à la taxe d'équipement, pour permettre aux communes de récupérer une partie du prix de ces investissements, car le contribuable ne peut pas y être toujours de sa poche ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. En réalité, la vraie réforme consistera dans le remplacement de la taxe locale d'équipement par un nouvel impôt foncier, actuellement à l'étude, et qui devrait procurer aux collectivités locales des recettes plus importantes leur permettant de faire face à tous les problèmes d'équipement. Je vais l'évoquer à propos de la taxe d'urbanisation dont a parlé tout à l'heure M. Colin. Je répondrai tout d'abord à la préoccupation de nombreux maires, membres de cette assemblée, concernant le manque d'information des maires sur la prévision du produit de la taxe locale d'équipement.

Le montant approximatif de cette taxe est indiqué sur le permis de construire, dont les maires reçoivent toujours une ampliation. Ils sont donc informés. Mais je ferai le nécessaire auprès de mes services pour leur demander de veiller particulièrement à ce que cette information soit correctement donnée aux responsables des collectivités locales.

Reste à savoir si les directions départementales des impôts font preuve de mauvaise volonté pour communiquer des renseignements. Il semble qu'elles refusent de communiquer des renseignements personnels lorsque la taxe n'est pas payée, mais que leur refus se limite à cela. Je n'ai donc pas le sentiment qu'il y ait un véritable problème de ce côté.

M. Jean Colin. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en prie.

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

M. Jean Colin. Je suis au regret, monsieur le ministre, de ne pas être d'accord avec vous. Les maires ne disposent d'aucun renseignement, même global, si bien que s'il leur est possible de connaître au départ, avec le permis de construire, les sommes à inscrire au budget, ils sont incapables de savoir à quel moment elles seront disponibles en trésorerie ni à quelle opération d'ensemble elles se rapportent. De ce fait, la gestion des budgets communaux est très difficile. Je m'en suis entretenu avec plusieurs de mes collègues et ils sont dans la même situation que moi.

La coordination entre les mairies et les services fiscaux ne se fait pas, et ce de par la volonté de ces derniers.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour dire que, tout à l'heure, je me suis sans doute mal exprimé. Je faisais une différence fondamentale entre la taxe locale d'équipement, qui correspond au financement des équipements nécessaires — écoles, routes, etc. — en fonction de l'apport de populations nouvelles et de logements nouveaux, et la taxe foncière qui permet d'acquérir des sols en vue de constituer des réserves foncières. Ces deux notions sont entièrement différentes, l'une ne pouvant pas remplacer l'autre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Dans le régime que vous préconisez, c'est-à-dire le retour aux participations, les prévisions seraient encore plus difficiles à établir. En effet, comment une commune peut-elle prévoir, en début d'année, les recettes qu'elle pourra obtenir dans le cadre de négociations réalisées coup par coup ? Le régime actuel présente ainsi un avantage sur le régime antérieur, c'est le moins que l'on puisse dire.

Et, comme je le disais déjà, les maires sont informés par les permis de construire du produit de la taxe locale d'équipement. Par ailleurs, on ne peut reprocher aux services fiscaux de ne pas fournir des renseignements exacts en début d'année puisqu'il s'agit d'un impôt indirect sur lequel les prévisions sont toujours assez incertaines.

Quant au versement, il s'effectue de la façon suivante : le receveur des impôts remet le produit de la taxe locale d'équipement, en fin de mois, au trésorier-payeur général qui, lui, le met en principe immédiatement à la disposition des maires. Peut-être y a-t-il eu des retards ? C'est ce que je vais demander à mon collègue de l'économie et des finances de faire examiner. Mais, en théorie, le système apparaît comme satisfaisant.

M. Michel Chauty. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Chauty, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Michel Chauty. Il existe une différence fondamentale entre la manière dont sont perçues les participations et celle dont est perçue la taxe locale d'équipement. Pour les premières, le percepteur, donc le caissier de la commune, était compétent. Le maire émettait le titre de perception et pouvait donc surveiller la perception, le montant, la date d'entrée, etc. La perception n'était faite que pour des travaux qui allaient être entrepris et les travaux n'étaient entrepris que lorsque l'argent était en caisse.

Pour la taxe locale d'équipement, c'est tout à fait différent. C'est la direction départementale des impôts qui est compétente. Tout passe par ce canal et non pas par celui du percepteur comptable de la commune. Il y a donc un problème propre au ministère des finances. Des retards considérables sont enregistrés qui empêchent de faire la moindre prévision et de dresser le moindre bilan. C'est peut-être là qu'une modification s'impose.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je prends acte de vos observations que je transmettrai à mon collègue de l'économie et des finances.

A propos de la taxe d'urbanisation, je ne puis que vous redire ce que j'ai dit tout à l'heure et je vous demande de m'en excuser. La loi d'orientation foncière avait prévu la mise en place de cette taxe d'urbanisation en 1970. Cela n'a pas pu avoir lieu pour des raisons essentiellement techniques. A l'examen, cette affaire se révèle en effet d'une extrême complexité.

Plusieurs des hypothèses qui ont été étudiées par mes services depuis plus de deux ans se sont révélées impraticables. Je pense pourtant que nous sommes maintenant sur la bonne voie et que le Gouvernement pourra soumettre au Parlement, dans les mois qui viennent, des propositions d'une nouvelle fiscalité foncière. Son projet sera conçu de telle façon qu'il puisse procurer aux collectivités locales les ressources dont elles ont effectivement besoin pour réaliser leurs équipements. Il va de soi que ce projet sera marqué par un caractère antiséculatif, c'est-à-dire qu'il incitera fortement à la mobilité des terrains et qu'il pénalisera leur rétention. Nous nous retrouverons au printemps pour régler de façon j'espère définitive cette très grave affaire.

Je crois avoir répondu à l'ensemble des questions qui ont été posées, à l'exception de celles concernant l'habitat ancien et les loyers dans les immeubles anciens. Je demande à M. Vivien

de bien vouloir y répondre car c'est un domaine qu'il connaît tout particulièrement. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à gauche.*)

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

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, soucieux de ne pas allonger le débat j'avais l'intention de ne pas prendre la parole, considérant que le discours de M. le ministre de l'équipement et du logement couvrait l'ensemble des problèmes qui préoccupent votre Assemblée.

M. le ministre de l'équipement et du logement vient de me demander de répondre à des questions particulières. Je serais, de toute manière, intervenu, monsieur le président, pour féliciter très sincèrement vos rapporteurs et vos commissions de la qualité de leur travail.

On parle souvent de la difficulté de l'information du Parlement par rapport à celle du Gouvernement. Permettez-moi de vous dire que j'ai appris beaucoup en lisant les rapports de vos deux commissions et que j'ai demandé aux représentants de mes services de se servir de ces rapports pour compléter leur information.

Je ferai cependant observer à M. Laucournet que les chiffres qui figurent à la page 19 de son rapport et selon lesquels les prix de la construction en France sont de 24 p. 100 moins chers qu'en Allemagne, de 32 p. 100 moins chers qu'en Hollande et de 53 p. 100 moins chers qu'en Grande-Bretagne, doivent remonter à un certain temps. A l'heure actuelle, nos services font une « opération vérité », si je puis dire, et M. le ministre de l'équipement et moi-même nous nous ferons une obligation de vous fournir des informations plus précises.

Sous réserve de cette très brève observation, je me répéterai très volontiers en disant quelle est ma satisfaction de voir, malgré le peu de temps qui vous est imparti, combien vous avez, une fois de plus, étudié ce difficile problème du logement.

M. le président. Nous savons que vous aimez venir au Sénat, monsieur le secrétaire d'Etat, ce dont je vous remercie.

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat. C'est exact, monsieur le président.

Plusieurs orateurs, notamment les deux rapporteurs, M. Laucournet et M. Bousch, M. Guillard à l'instant même, ainsi que M. Diligent, ont souhaité avoir quelques explications sur le problème de l'habitat insalubre et sur la réforme du fonds national pour l'amélioration de l'habitat. A ce sujet, vous serez les premiers à connaître les intentions du Gouvernement qui sont concrétisées dans l'article 6, présenté par M. le ministre du logement et moi-même, du collectif budgétaire qui sera examiné par l'Assemblée nationale et dont vous serez saisi incessamment.

L'amélioration de l'habitat n'est pas toujours possible. Lorsque nous parlons de résorption de l'habitat insalubre, il faut avoir en tête la nécessité de sa destruction, soit parce que les logements sont insalubres, soit parce que l'environnement est lui-même insalubre.

Je remercie les auteurs de la loi du 10 juillet 1970, à l'élaboration de laquelle M. le rapporteur Schiélé a grandement contribué, ainsi que votre commission de législation qui a travaillé dans des conditions difficiles. Vous avez ainsi donné au Gouvernement une arme efficace. La création d'un comité interministériel permanent nous permet dès maintenant d'établir un calendrier, solidement avec l'ensemble des départements ministériels qui ont à connaître de la résorption de cet habitat. Ni M. Chalandon, ni moi-même ne sommes attachés à la création de comités interministériels, mais celui-ci a sa raison d'être. Des hommes de grande qualité, comme MM. Houist et Massenet, se dévouent dans la lutte contre les taudis et les bidonvilles. Ils travaillent avec un esprit d'équipe qui mérite d'être souligné.

Je remercie MM. les rapporteurs et M. Guillard d'avoir souligné l'insuffisance des crédits. J'ai constaté une différence entre les propos tenus par M. Chatelain et ceux qui ont été tenus à l'Assemblée nationale par un représentant du parti auquel il appartient. Je ne lui en fais pas le reproche, car ce n'est pas de tradition dans cette maison. Il convient de mettre l'accent sur l'importance de l'effort fait par le Gouvernement dans son ensemble.

La mise en place des moyens juridiques et financiers constitue d'ailleurs l'un des aspects de la lutte contre l'habitat insalubre. Le problème réside dans le relogement.

Puisqu'on a parlé des courées du Nord, que M. Diligent, sénateur du Nord, se souvienne que le problème consiste à détruire et à reloger.

Comme je l'ai dit à l'Assemblée nationale — la formule n'est d'ailleurs pas de moi, elle est de M. Guichard — le problème du logement est une véritable noria. On va de la courée au bidonville, du bidonville au taudis, du taudis jusqu'à l'immeuble de grand standing. Mais, dans l'intervalle, il y a les P. L. R. et les P. S. R., dont M. le ministre de l'équipement et du logement a tenu à maintenir le nombre très élevé dans ce budget.

Il aurait été très facile de l'augmenter de plusieurs centaines de milliers de logements pour permettre de résorber l'habitat insalubre. Mais certaines catégories de populations sont obligées de passer dans un habitat de transit avant d'avoir, si je puis dire, « le logement de tout le monde ».

Il est donc nécessaire d'avoir des P. L. R., des P. S. R., des I. L. N., des I. L. M. et des H. L. M. ordinaires comme il a été nécessaire d'avoir différentes formes d'habitats. M. le ministre de l'équipement et du logement a d'ailleurs souligné dans son exposé qu'on ne pouvait pas dissocier le problème du logement de celui de l'urbanisme. Quand nous résorbons un flot insalubre ou un bidonville dans le Nord ou dans la région parisienne, il y a également un problème d'urbanisme.

N'ai-je pas vu, dans un journal du matin, une page de publicité sur la rénovation d'une grande ville du Nord? Il y avait trois lignes pour parler du problème de l'habitat insalubre. Or dans cette ville de Roubaix, 40 p. 100 des habitants sont mal logés. Il est vrai qu'il s'agissait d'une page de publicité.

Mais je ne voudrais pas m'écarter de mon sujet.

M. le président. Vous aurez la possibilité d'y revenir quand vous le voudrez.

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat. Je vous en remercie.

A propos de l'habitat insalubre, le règlement applicable aux organismes d'H. L. M. en région parisienne est le décret du 1^{er} octobre 1968 qui leur impose de réserver 6,75 p. 100 des logements construits ou vacants aux habitants provenant de cet habitat. En accord avec M. le ministre de l'équipement et du logement, j'ai sans cesse depuis dix-neuf mois, rappelé en son nom et au mien, à tous les présidents d'office, de se souvenir qu'il y avait obligation de réserver ces 6,75 p. 100 des logements construits ou vacants. L'effet de ce décret commence maintenant à se faire sentir dans le relogement des personnes issues d'un habitat insalubre : taudis ou bidonvilles horizontaux.

Nous sommes amenés à constater que dans la région parisienne les maires et les présidents d'organisme d'H. L. M., quelle que soit leur valeur politique, font preuve, très souvent, d'un grand courage en imposant cette règle, particulièrement à quelques mois des élections municipales.

Le ministre de l'équipement et du logement, en parlant de cette résorption de l'habitat insalubre, a bien laissé entendre que ce problème est l'affaire de tout le monde et par seulement des élus locaux ou des présidents d'office, qui s'efforcent de trouver la possibilité de reloger les économiquement faibles que l'on a trop souvent tendance à qualifier automatiquement d'« asociaux ».

Je saisis l'occasion qui m'est donnée devant M. Guillard, rapporteur de la loi du 12 juillet 1967, qui va se féliciter de voir que la réforme du fonds d'aide à l'habitat est enfin entreprise, et j'associerai ma voix à celle du ministre de l'équipement et du logement pour demander un effort de compréhension. Je le dis devant les sénateurs qui représentent en tout premier lieu les communes. Je voudrais revenir sur le fait que regrouper des personnes issues du même bidonville ou du même taudis n'est pas bon ; il faut les « diluer ». De plus — je l'ai dit pour la première fois devant votre assemblée — les Français accueillent facilement mais intègrent plus difficilement, et ce n'est pas aux maires ou aux présidents d'office qu'il faut le reprocher ; c'est à nous tous peut-être, et quand je dis à nous tous, je pense à ceux qui font la moue lorsque la couleur de peau de leurs voisins ou leur langage ne sont pas tout à fait les mêmes que les leurs.

Je ne m'étendrai pas plus sur ce problème, bien que dans cette assemblée on ait su réfléchir sur le sort des plus malheureux, ceux que M. Chalandon a appelé « les oubliés » et qui ne sont pas oubliés par le Gouvernement, mais par certains. J'avais le devoir de rappeler une fois de plus ce qu'était l'action du Gouvernement, rendue possible par la compréhension du Sénat et de l'Assemblée nationale.

MM. Laucournet et Guillard m'ont demandé des précisions sur l'allocation loyer et sur l'allocation logement.

Ce sont deux problèmes distincts. Je ne crois pas utile de rappeler que l'allocation loyer est soumise au régime des aides sociales. Les conditions de son attribution ont été modifiées par un décret du 6 novembre 1970, comme vous l'a rappelé M. Chalandon.

Cette réforme a pour objet de supprimer le plafond d'exclusion et de porter le plafond de prise en compte de cette allocation de 190 à 200 francs.

L'allocation de logement est une prestation familiale, et à ce sujet se posent trois problèmes.

Il s'agit, tout d'abord, d'harmoniser les conditions d'octroi de cette allocation avec le règlement de construction récemment simplifié. M. Chalandon et moi-même, en contact étroit avec M. Boulin, avons élaboré un projet de décret qui sortira sans doute très prochainement.

Il s'agit, en deuxième lieu, de faire en sorte que les intéressés n'aient pas à souffrir des lenteurs administratives lors de la liquidation de l'allocation et là, nous poursuivons nos études.

Très souvent, l'allocation-logement, qui est absolument nécessaire aux jeunes ménages, n'est perçue que neuf mois après leur entrée dans les lieux. C'est nullement une question de mauvaise volonté, mais simplement de lourdeur administrative. Les études sont menées et poursuivies dans un climat d'harmonie très sincère entre les ministres, leurs cabinets et leurs services, et même les directions, ce qui n'est pas habituel; c'est pourquoi il est bon de le souligner dans ce cas précis: il y a unité de pensée et de réflexion.

En troisième lieu, se pose un problème fondamental, que nous avons abordé avec lucidité mais aussi avec prudence: celui de la coordination des aides au logement, c'est-à-dire des aides à la personne telles que l'allocation-logement et des aides à la pierre. Mais sur ce point également, M. le ministre de l'équipement a eu l'occasion de faire connaître le sentiment du Gouvernement à plusieurs reprises. Quant à moi, je me contenterai de rappeler que des études sont en cours en liaison avec le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale.

M. Laucournet a bien voulu souligner l'augmentation des P. L. R. ainsi que des P. S. R., et, dans son rapport, figure un tableau éloquent. Mais je crois qu'il a commis un lapsus en faisant mention des 25.000 P. S. R. financés l'année dernière, car le nombre exact est de 36.300.

A propos de la réforme du fonds national pour l'amélioration de l'habitat, je suis heureux, après la décision prise en conseil des ministres, de vous donner la primeur de ce que contient l'article 6 du projet de loi de finances rectificative. Au moment où le Gouvernement a entrepris d'enrayer le pourrissement des centres urbains et la constitution de ghettos de pauvreté au cœur des villes, l'habitat insalubre se développe chaque jour. Il en va de même dans les zones rurales — ce que l'on semble oublier singulièrement dans beaucoup de milieux. On a trop souvent tendance à confondre cet habitat rural avec les fermes dans lesquelles on croupit le soir au fond de l'âtre en se chauffant. C'est la veillée traditionnelle et folklorique, ce n'est pas à vous que je l'apprendrai. M. de Montalembert et de nombreux membres du Sénat connaissent bien ce problème.

Malgré les incitations fiscales et les facilités juridiques instituées en 1967 — M. Guillard pourrait le rappeler — la modernisation ne se fait guère ou se fait mal, à la petite semaine, de manière irrationnelle et coûteuse. M. le ministre de l'équipement et du logement, très inquiet de cette situation comme beaucoup de ses prédécesseurs, m'a pour cette raison demandé de mettre en place la réforme du fonds national pour l'habitat.

Celle-ci tient compte des travaux de la table ronde qui s'est tenue le 25 septembre 1969, sur l'habitat existant, et qui a fait l'objet de nombreux commentaires dans cette assemblée. Des propriétaires et des locataires y participaient. Nous avons constaté les uns et les autres que la France a besoin d'une réforme des mécanismes de financement de l'amélioration de l'habitat locatif, non seulement pour les locaux à loyer réglementé, mais aussi pour les autres logements construits antérieurement à 1948.

Je me suis permis d'interrompre tout à l'heure M. Laucournet pour lui préciser que les logements construits antérieurement à 1948 ont pris, en raison du moratoire de 1914 et des mesures qui se sont succédées depuis lors, un lourd retard du point de vue de leur équipement, leurs loyers ne permettant pas à leurs propriétaires de supporter les frais d'une rénovation. Le fonds national pour l'amélioration de l'habitat ne remplit plus la mission pour laquelle il a été créé.

Depuis des années, il a fait l'objet de nombreuses critiques. Ces critiques portent sur les modalités du recouvrement du prélèvement de 5 p. 100 sur les loyers des logements soumis aux dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948 dont il tire l'essentiel de ses ressources, et également sur son fonctionnement, jugé trop lourd par les propriétaires.

Afin d'avoir un instrument d'aide à l'amélioration de l'habitat à la fois souple et efficace, M. le ministre de l'équipement et du logement et moi-même avons soumis au Gouvernement, dans le cadre des propositions faites pour une meilleure utilisation du parc immobilier existant, un projet de réforme des modalités de financement d'améliorations de l'habitat, et je vous ai déjà dit ce qui contenait l'article 6.

Je ne crois pas utile de revenir, après M. Laucournet, sur ce prélèvement auquel se substitue une taxe additionnelle au droit de bail de 3,5 p. 100 applicable aux immeubles loués construits avant le 1^{er} septembre 1948. Les formalités à remplir seront très largement simplifiées: la principale critique adressée au F. N. A. H., formulée notamment par les propriétaires de province, concernait la remontée à Paris et la centralisation excessive de ses dossiers.

Sur l'organisation et le fonctionnement de la nouvelle agence, je peux dire dès maintenant que les organes directeurs de cette agence, si toutefois l'Assemblée nationale et vous-même voulez bien suivre le Gouvernement, seront considérablement allégés par rapport à ceux du fonds national d'amélioration de l'habitat actuel.

En ce qui concerne les procédures qui préoccupent les deux orateurs, il est bon de rappeler qu'elles donneront aux propriétaires emprunteurs la liberté du choix de l'établissement prêteur, ce dont les petits propriétaires ne bénéficient pas actuellement, suscitant ainsi la concurrence entre divers organismes prêteurs.

Cette procédure entraînera la décentralisation des opérations de crédit en permettant aux intéressés de s'adresser aux agences locales des différents organismes prêteurs.

Pour abrégé, monsieur le président, je me ferai un plaisir d'envoyer une note d'information à l'intention de Mmes et MM. les sénateurs, et je conclurai en répondant à M. Chatelain au sujet des loyers des logements régis par la loi de 1948.

J'ai été frappé de constater que, dans le rapport de M. Bousch approuvé par votre commission des finances, qu'il était question de l'unité du marché collectif. Il existe à l'heure actuelle différents types de logements, et ce sont souvent les catégories les plus défavorisées qui se trouvent avoir à acquitter le loyer le plus lourd, lorsqu'elles ne peuvent bénéficier d'un loyer dans le secteur aidé par l'Etat.

L'injustice qui résulte de cette inégalité de charges de loyer, auxquelles s'ajoutent très souvent des frais de transport, nous amène à rechercher des loyers correspondant au service rendu, et je ne crois pas que ce soit vouloir faire une rente particulière au propriétaire que de permettre certaines augmentations des loyers de la catégorie 3 B, comme on l'a fait le 1^{er} juillet 1970.

Il ne s'agit pas d'apporter aux intéressés des ressources supplémentaires quoique, si un jour vous avez l'occasion, monsieur Chatelain, d'examiner de près les revenus de certains petits propriétaires, vous en trouverez un bon nombre qui ont des revenus inférieurs à ceux de leurs locataires.

Ce qu'il faut, c'est qu'à qualité égale de service rendu, il y ait, dans toute la mesure du possible, égalité de loyer.

Nous voulons tout faire pour éviter que ce soient les plus défavorisés qui aient à consacrer au loyer la plus grosse part de leurs revenus. Mais il convient d'améliorer les logements, et donc de donner aux petits propriétaires ce minimum de revenu auquel j'ai fait allusion.

Vous recevrez dans quelques jours un livre blanc sur la table ronde qui s'est tenue sur l'habitat existant. Vous y trouverez deux lettres, l'une, d'un locataire m'accusant, ainsi que M. le ministre de l'équipement, d'avoir une politique en faveur des propriétaires; l'autre, d'un propriétaire m'accusant d'avoir, ainsi que le ministre de l'équipement, fait une politique en faveur des locataires.

Il est difficile, vous le voyez, d'atteindre à la perfection.

Ma conclusion sera pour remercier le Sénat de nous avoir aidés en adoptant les trois lois et, en particulier, celle qui revise la loi de 1948, et pour rappeler à M. Chatelain qu'il n'y a pas de problème national du logement, mais un problème régional, voire local du logement et qu'il serait donc dangereux de vouloir tout généraliser. Nos pensées et nos efforts comme les vôtres, j'en suis persuadé, vont vers les plus défavorisés. (*Applaudissements à droite, sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement et du logement figurant aux états B et C, ainsi que les articles 58, 59, 60 et 60 bis.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 32.609.246 francs. »

Personne ne demande la parole?...

M. Antoine Courrière. Le groupe socialiste votera contre tous les crédits.

M. le président. Je mets le crédit du titre III aux voix.

(Ce crédit est adopté.)

M. le président. « Titre IV, plus 2.920.000 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 1.133.577.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 578.772.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 4.301.830.000 francs. »

« Crédits de paiement, 1.190.300.000 francs. »

Sur le titre VI, la parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière. Le groupe socialiste ne peut accepter la politique de construction du Gouvernement actuel. Cette politique se reflète dans le budget que nous avons à voter comme une politique de récession, de régression, car il est vraiment en retrait par rapport à tout ce que nous pouvions espérer, par rapport à ce que nous connaissions jusqu'à maintenant.

Nous qui, dans nos villes, vivons au contact des administrateurs des offices d'H. L. M. nous voyons que l'on est en train de les démanteler. Et sous quel prétexte ? Je ne l'ai pas bien compris tout à l'heure lorsque M. le ministre nous l'a expliqué. Je ne vois pas ce que la concurrence dont il a parlé pourrait apporter en la matière. On construit moins de logements H. L. M. et les constructions sont de plus en plus chères. C'est déjà un argument qui nous pousserait à voter contre les crédits H. L. M. présentés par le Gouvernement.

C'est une singulière politique que le Gouvernement mène à l'heure actuelle en ce qui concerne les coopératives H. L. M. et l'accession à la propriété. Dans le cadre du plan que vous avez lancé, monsieur le ministre, et qui porte votre nom, ceux qui aspiraient à acquérir une maison avaient pensé qu'ils pourraient l'obtenir rapidement et à un prix intéressant. Or, dans les deux cas, vous avez échoué. Nous ne connaissons pas encore — au moins dans ma région — une seule maison qui puisse figurer au plan Chalandon. D'autre part, lorsque nous constatons, dans les coopératives H. L. M., le prix exact de la construction, nous nous apercevons que vos maisons sont au moins aussi chères, sinon plus, que celles qui étaient autrefois construites en matériaux traditionnels.

C'est pourquoi le groupe socialiste, s'opposant à la politique actuelle du Gouvernement, ne votera pas les crédits du titre VI.

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat. Si vous ne voulez pas voter le budget, monsieur le sénateur, c'est votre droit. Mais je me permets de rappeler qu'en ce qui concerne la réforme des H. L. M., M. le ministre de l'équipement et du logement m'avait confié le dossier. M. Danvers, député socialiste, président de l'union, a bien voulu rendre hommage, lors du débat à l'Assemblée nationale, à l'esprit de concertation permanent dans lequel s'effectuent les études.

Je puis vous assurer que rien n'a été arrêté, et que rien ne sera réalisé sans que les principaux intéressés en soient tenus informés.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

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

M. Antoine Courrière. Je n'ai pas mis beaucoup de passion dans mon explication de vote. J'ai seulement indiqué ce que ressentait ceux qui sont dans les offices et les coopératives d'H. L. M. J'ai signalé leur inquiétude du fait que l'on a proposé des transformations telles que les offices d'H. L. M. perdent leurs caractères essentiels et que l'on arrive à la désétatisation de ce qui était autrefois le bien collectif. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas d'accord avec vous. Si M. Denvers, en sa qualité de président, vous a dit qu'il était d'accord pour avoir des concertations avec vous, cela le regarde, mais en ce qui me concerne, je n'ai qu'à apporter ici le sentiment du groupe socialiste qui, je le répète, ne votera pas votre budget.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix les autorisations de programme figurant au titre VI, avec le chiffre de 4.301.830.000 francs.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin numéro 15 :

Nombre des votants.....	279
Nombre des suffrages exprimés.....	237
Majorité absolue des suffrages exprimés.	119
Pour l'adoption.....	164
Contre	73

Le Sénat a adopté.

Je mets maintenant aux voix les crédits de paiement figurant au même titre VI, avec le chiffre de 1.190.300.000 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre VII :

« Autorisations de programme, 27.600.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 17.500.000 francs. » — (Adopté.)

Articles 58 à 60 bis.

M. le président. « Art. 58. — I. — Le programme de construction des habitations à loyer modéré, en 1971, est fixé à 180.600 logements, tous secteurs confondus, y compris, dans les conditions prévues à l'article 35 de la présente loi dotant un fonds d'action conjoncturelle, un programme optionnel de 4.000 logements.

« II. — Dans les 180.600 logements susvisés sont compris ceux de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 54 de la loi n° 68-1172 du 27 décembre 1968 ainsi que ceux de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 56 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969.

« III. — Le ministre de l'équipement et du logement est autorisé à établir un nouveau programme triennal de construction d'habitations à loyer modéré destinées à la location ou à l'accession à la propriété et dont le total n'excédera pas 80.000 logements à réaliser par tranches annuelles de :

« — 25.000 logements en 1971 ;

« — 28.000 logements en 1972 ;

« — 27.000 logements en 1973.

« La première tranche de ce programme triennal s'imputera sur le programme global fixé au paragraphe I. » — (Adopté.)

« Art. 59. — Pour l'année 1971, les bonifications d'intérêts prévues à l'article 207 du code de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 7 du décret n° 61-549 du 23 mai 1961 modifié par l'article 4 du décret n° 66-157 du 19 mars 1966 et par l'article premier du décret n° 69-142 du 6 février 1969 sont applicables aux emprunts émis ou contractés par les organismes d'habitations à loyer modéré dans la limite de 5.030 millions de francs.

« Dans le cadre du programme complémentaire d'habitations à loyer modéré envisagé à l'article précédent, cette limite pourra être portée au maximum à 5.110 millions de francs.

« Peuvent être également bonifiés, dans les mêmes conditions, sans limitation de montant, les emprunts contractés par ces organismes en application de l'article 45 du code des caisses d'épargne. » — (Adopté.)

« Art. 60. — Le ministre de l'équipement et du logement est autorisé à établir un programme triennal d'attribution des primes à la construction prévues à l'article 257 du code de l'urbanisme et de l'habitation. Ce programme est fixé à 450 millions de francs, les imputations sur les trois années étant elles-mêmes limitées à :

« — 150 millions de francs en 1971 ;

« — 150 millions de francs en 1972 ;

« — 150 millions de francs en 1973.

« Les engagements pris au titre de la première tranche de ce programme ainsi que ceux pris au titre de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 56 de la loi n° 68-1172 du 27 décembre 1968 et au titre de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 58 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 s'imputeront sur les autorisations de programme ouvertes au titre de 1971. » — (Adopté.)

« Art. 60 bis. — Les dispositions de l'article 13 de la loi n° 64-1278 du 23 décembre 1964, reconduites par la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967, demeurent applicables jusqu'au 31 décembre 1975. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec les dispositions concernant le logement.

Economie et finances.

I. — CHARGES COMMUNES

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie et des finances (I-a) charges communes, à l'exception des crédits du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 5 novembre 1970 sur proposition de la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour la discussion des budgets des charges communes et des services financiers sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : onze minutes ;

Groupe socialiste, onze minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, onze minutes ;

Groupe communiste, dix minutes.

Dans la discussion, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Henri Tournan, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des charges communes que j'ai l'honneur de commenter au nom de la commission des finances peut être considéré comme un véritable budget dans le budget général, puisqu'il représente, avec un montant de 46.983 millions de francs, 27 p. 100 de l'ensemble des dépenses de l'Etat.

Il paraîtrait plus logique que seules les charges communes à l'ensemble de l'action gouvernementale et administrative soient incluses dans ce budget. Dans cette optique, y ont indiscutablement leur place certains titres comme la dette publique, les pouvoirs publics, les rémunérations de la fonction publique pour tout ce qui a trait aux incidences financières des mesures nouvelles qui s'y rapportent, les pensions civiles et militaires. En revanche, il nous semble que d'autres titres auraient mieux leur place dans le budget de certains départements ministériels : les interventions publiques, les investissements exécutés par l'Etat et les investissements accordés par l'Etat.

Ainsi, ce budget manque d'unité et de cohérence. Sans doute cette situation s'explique-t-elle, au moins en partie, par la volonté du ministère de l'économie et des finances de contrôler directement l'emploi de certains crédits, certes fort importants, mais qui, relevant de la politique générale, devraient plutôt être suivis par le Premier ministre.

Ce budget augmente de 4,3 p. 100 par rapport à 1970, alors qu'au cours de cette dernière année il s'était accru de 7,1 p. 100 par rapport à 1969. L'augmentation en 1971 sera donc modérée ; elle sera très sensiblement inférieure à celle du budget général, à savoir 8,8 p. 100.

Nous nous proposons d'insister sur certains chapitres qui nous paraissent les plus importants, laissant le soin à nos collègues de

se reporter à notre rapport écrit pour tout ce qui concerne les questions que nous n'avons pas cru devoir développer au cours de la présente intervention.

Nous fournirons, tout d'abord, quelques indications sur l'évolution de la dette publique et des charges qu'elle entraîne. La dette intérieure amortissable continue à diminuer, car aucun emprunt nouveau n'a été émis en 1970. Il en est de même de la dette extérieure.

Ce sont surtout les charges du service de la dette flottante qui augmentent, bien qu'à un rythme plus faible qu'en 1970, à savoir 7,4 p. 100 contre 15,4 p. 100. Cette évolution s'explique : par le retour à l'équilibre budgétaire, qui entraîne une réduction du service des avances de la Banque de France et des agios d'escompte des obligations cautionnées ; par les moindres souscriptions de bons du Trésor sur formule, en raison des conditions plus intéressantes faites aux placements dans les caisses d'épargne.

En ce qui concerne les bons en comptes courants placés par adjudication décadaire auprès du système bancaire, on constate que les encours ont diminué dans le premier semestre de 1970, mais ils devraient reprendre au second en raison de la réduction prévisible de l'excédent de l'exécution des lois de finances.

On assiste à une légère baisse des taux d'intérêt réels. Le maximum avait été atteint le 25 septembre 1969 avec 10,51 p. 100 pour les bons à un an. Au cours de 1970, ils ont le plus souvent dépassé 9 p. 100. Ils varient en fonction des taux constatés sur le marché monétaire, lesquels dépendent eux-mêmes des taux d'intervention de la Banque de France à l'*open market*.

La rémunération de ces bons nécessitera un supplément de 47.900.000 francs en 1971.

En outre, on notera l'inscription d'un important complément de 337 millions de francs destiné à l'apurement du fonds de stabilisation des changes. Ce fonds est géré par la Banque de France pour le compte du Trésor qui le défraie des charges de fonctionnement. S'y ajoute également la rémunération des emprunts en devises que le fonds peut être amené à contracter.

Or, des tirages importants ont été effectués sur le fonds monétaire international, en 1969, lors de la dévaluation. La rémunération correspondante a pu être réglée, en 1970, par une fraction de la plus-value née de la réévaluation de l'encaisse-or de l'institut d'émission.

Pour 1971, et bien que les charges de l'espèce aient diminué du fait des remboursements, il convient d'ouvrir un crédit au chapitre 12-04 « Frais de trésorerie ».

En ce qui concerne les garanties, on observe une réduction de la dotation qui est ramenée de 758.600.000 francs à 466.600.000 francs. Cette importante diminution résulte pour l'essentiel, soit 265 millions de francs, d'un jeu d'écritures, à savoir le transfert au titre IV des charges communes des crédits consacrés au moratoire accordé aux rapatriés d'Algérie en application de la loi du 6 novembre 1969.

Les dépenses en atténuation de recettes augmentent de 4,2 p. 100. L'accroissement de la dotation est imputable pour 228 millions de francs aux dégrèvements sur contributions directes et pour 390 millions de francs aux remboursements pour produits indirects. L'augmentation de la masse des impôts, d'une part, l'expansion très forte de nos exportations, d'autre part, justifient ces ajustements.

Au titre III des charges communes, figure traditionnellement l'incidence financière des modifications à intervenir dans les rémunérations des agents de la fonction publique ainsi que dans le régime des pensions civiles et militaires.

La provision inscrite pour 1971 s'élève à 1.898 millions de francs ; en 1970, elle était seulement de 1.242 millions de francs. L'emploi de cette somme n'est pas encore connu : le calendrier et les taux de progression seront établis ultérieurement ; mais on sait déjà qu'ils devraient permettre la poursuite de l'amélioration du pouvoir d'achat des fonctionnaires compte tenu des hausses de prix ; dans cette dotation est également incluse la deuxième des trois tranches du plan de réforme des catégories C et D.

D'autre part, il résulte d'une réponse fournie par les services que le Gouvernement incorporera dans le traitement de base servant pour le calcul des pensions un nouveau point de l'indemnité de résidence, qui s'ajoutera aux deux points du 1^{er} juin 1968 et au point du 1^{er} avril 1970, le coût du point étant évalué à 131 millions de francs.

Le relèvement des prestations familiales en 1971 nécessite un complément de 108.200.000 francs et 15 millions de francs supplémentaires sont inscrits au profit des œuvres sociales en faveur des agents de l'Etat.

Un nouveau crédit de 16 millions de francs est destiné à permettre la fusion des régimes de retraites complémentaires des agents contractuels et temporaires et des agents non titulaires de l'Etat et des collectivités publiques. La fusion envisagée des deux régimes existants, institution de prévoyance des agents temporaires de l'Etat et institution de garantie des agents non titulaires de l'Etat, a pour objet de simplifier leur gestion, le nouvel organisme prenant à sa charge les droits et les obligations, les actifs et les passifs des deux anciennes institutions.

Le fonds destiné à l'amélioration de la productivité dans les services administratifs reçoit un complément de crédits de 300.000 francs, le crédit total prévu étant de 3 millions de francs.

Ce fonds est réparti en deux masses d'égal montant, l'une mise à la disposition des administrations intéressées, par voie de transfert, l'autre servie au service central d'organisation et méthodes en vue de la simplification des procédures, de la mise en application des méthodes modernes de gestion, d'études d'implantation des locaux administratifs, d'études de mécanisation et d'automatisation, d'études portant sur les structures.

Le chapitre concernant les enquêtes statistiques prioritaires passe de 5.500.000 francs à 16.500.000 francs en 1971, ce qui constitue une augmentation très importante.

Le réseau d'information comptable agricole est constitué d'un échantillon d'environ 3.000 exploitations agricoles dont la comptabilité est tenue par des offices comptables professionnels moyennant une rétribution forfaitaire qui leur est versée par l'administration. Les services administratifs procèdent au choix de l'échantillon et assurent le contrôle de l'opération ainsi que le traitement des données par ordinateur et leur transmission à la commission de la Communauté économique européenne. Les comptabilités ont été tenues pour la première fois en 1968.

La constitution du fichier des entreprises nécessite un supplément de 5.500.000 francs, dont 3 millions de francs à titre non renouvelable. Cette opération est le préalable à la mise en informatique du répertoire des entreprises et des établissements, dont on espère qu'elle pourra être utilisable en 1972.

Le nouveau système, quand il sera en fonctionnement, mettra à la disposition des entreprises et des administrations un répertoire où les entreprises et établissements seront correctement identifiés et immatriculés. Ainsi les diverses administrations pourront-elles éviter d'interroger successivement les mêmes entreprises en leur imposant des formalités d'immatriculation multiples. Il en résultera une économie dans le coût de la gestion administrative et une simplification des tâches des entreprises, qui ne devront plus fournir des informations aux administrations que sous un seul « identifiant ». De plus, et c'est un point important, elle permettra de transférer sans erreur les informations déjà rassemblées par une administration vers un autre service, sous réserve des limites imposées par la réglementation en matière de secret.

La constitution du répertoire national des personnes entraîne un supplément de 5.100.000 francs pour permettre la transcription de ce répertoire manuel sur rapport magnétique, ce qui permettra ultérieurement sa gestion par ordinateur.

Nous notons que les crédits de fonctionnement des cités administratives ont été transférés du budget des services financiers à celui des charges communes, ce qui me paraît plus rationnel, puisque les cités administratives sont utilisées par les services extérieurs de plusieurs départements ministériels.

Le budget des charges communes comporte au titre IV, relatif aux interventions publiques, un volume de crédits considérable, puisqu'il s'élève à 12.274 millions de francs, en diminution toutefois de 8,7 p. 100 sur l'année 1970.

En ce qui concerne l'action internationale, nous mentionnerons deux chapitres nouveaux : le chapitre 42-05, où est inscrite la participation de la France au capital de la Banque asiatique de développement, soit 13.800.000 francs, notre adhésion à cet organisme ayant été décidée par la loi du 30 juin 1970 ; le chapitre 42-06 nouveau, qui concerne la contribution financière de la France au budget des communautés européennes pour une somme de 2.919 millions de francs, et nous tenons à rappeler à ce sujet que le budget des communautés doit être alimenté, en 1975, par les ressources propres suivantes : premièrement, l'intégralité des prélèvements agricoles et de la cotisation sur le sucre ; deuxièmement, l'intégralité du produit du tarif douanier commun ; troisièmement, un impôt communautaire égal au maximum à un point de T. V. A.

Durant la période intermédiaire allant de 1971 à 1975, l'affectation des prélèvements sera totale et celle des droits de douane progressive avec 50 p. 100 en 1971. Le reliquat de la cotisation sera fourni par une contribution budgétaire, qui figure au cha-

pitre déjà cité 42-06 et qui est appelée à disparaître en totalité. Nous verrons plus loin qu'en contrepartie les communautés prendront à leur charge les dépenses de soutien des marchés agricoles assumées par les budgets nationaux.

L'action économique comprend des chapitres destinés à la construction, à l'agriculture et à l'aide à l'investissement. La rubrique de la construction et de l'urbanisme ne comprend que des mesures acquises puisqu'elle ne fait que constater le coût des actions entreprises, primes et bonifications d'intérêts, en 1970, qui se cumulent avec celles des années antérieures. Le crédit global prévu est de 2.027 millions.

En ce qui concerne l'aide à l'agriculture, trois chapitres figurent au budget des charges communes. Le premier a trait au service des bons et emprunts émis par la Caisse nationale de crédit agricole. Dans les mesures acquises figure un supplément de 145 millions de francs qui tient compte de la progression des en-cours et de la hausse des taux d'intérêt servis aux souscripteurs.

En revanche, dans les mesures nouvelles figure une économie de 100 millions de francs qui marque la volonté du Gouvernement de limiter le plus possible la progression des charges supportées par l'Etat, au titre des bonifications d'intérêt dont bénéficient les prêts du crédit agricole.

Il semble que cette orientation nouvelle ne soit pas sans présenter de sérieux inconvénients. En effet, si l'on tient compte des prêts déjà souscrits, il ne sera plus possible à la Caisse nationale de consentir de nouveaux prêts bonifiés. Or, ceux-ci sont accordés notamment à la suite de décisions préfectorales déclarant les zones sinistrées. Ainsi la modicité de ce crédit, s'il était limitatif et non évaluatif, empêcherait de nombreux agriculteurs d'obtenir des prêts à caractéristiques spéciales sur lesquels ils pouvaient compter. Nous voudrions savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, si le crédit en question demeure, comme il nous paraît normal, évaluatif.

D'autre part, bien qu'officiellement l'encadrement du crédit soit supprimé, il demeure valable pour les prêts bonifiés qui bénéficient de taux d'intérêt réduits et représentent 70 p. 100 des prêts consentis par le Crédit agricole. Les agriculteurs seront donc forcés d'emprunter à des taux plus élevés, cette restriction se combinant avec l'autre, ce qui peut restreindre l'efficacité des producteurs les plus jeunes et les plus dynamiques.

De plus, il est un problème très important que pose l'emprunt traditionnel d'automne de la Caisse nationale de crédit agricole ; sera-t-il ou non lancé ? Les milieux ruraux s'en inquiètent, M. le ministre de l'économie et des finances paraissant toujours ajourner sa décision. Nous souhaiterions qu'une réponse précise nous soit donnée, car il est certain que les hésitations de M. le ministre dans ce domaine paraissent difficilement conciliables avec l'optimisme dont il a fait preuve quant à la situation financière du pays lors de sa récente déclaration devant le Sénat.

Enfin, depuis plusieurs mois, il n'est question que de la réforme du crédit agricole qui, en accroissant le domaine de l'institution, tendrait à lui retirer ses caractères propres et à lui ôter les avantages liés à sa fonction d'établissement essentiellement destiné au monde rural — sous la pression des milieux bancaires, bien entendu. Accroître le domaine de ses activités tout en restreignant ses ressources, c'est l'empêcher de jouer le rôle pour lequel il a été créé, à savoir le financement de l'agriculture et des collectivités locales en milieu rural. Toutes ces questions sont très importantes. Nous souhaitons, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez y répondre très clairement afin de calmer les inquiétudes du Sénat.

Les subventions économiques à l'agriculture diminuent dans une proportion inquiétante en 1971. Notre collègue Dulin doit faire un rapport d'ensemble sur toutes les aides qui la concernent. Nous ne commenterons que brièvement les crédits figurant aux charges communes qui diminuent pour deux raisons, l'une institutionnelle, l'autre économique. En vertu du règlement du conseil de la Communauté économique européenne en date du 21 avril 1970, la quasi-totalité des dépenses prises en charge par le fonds européen d'orientation et de garantie agricole sera directement financée par ce dernier et non plus, comme auparavant, par les budgets nationaux alimentés par un versement du fonds européen. D'autre part, des campagnes de production médiocres, qui ont provoqué une baisse des stocks combinée avec une hausse des prix mondiaux, permettent de pratiquer des économies sur les opérations de soutien non communautaires.

Le chapitre 44-92, Subventions économiques, ne conserve qu'un crédit de 120 millions de francs. Il est réduit de 3.573 millions de francs sur 1970. Cette somme doit servir à couvrir les frais de fonctionnement du fonds d'intervention et de régularisation du marché du sucre et l'aide aux raffineries portuaires, les frais de fonctionnement de la société d'intervention dans le domaine des oléagineux ainsi que d'autres aides.

Quant au chapitre 44-95 relatif aux charges afférentes au fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles, n'y figurent plus que 685 millions de francs. Il est en diminution de 2.018 millions de francs par rapport à 1970. Cette dotation se répartit entre les crédits d'orientation des productions, les crédits d'investissements, les frais de fonctionnement du F. O. R. M. A., d'Interlait et de la société interprofessionnelle du bétail et des viandes, et les actions de prospection commerciale, etc.

La troisième catégorie d'interventions économiques concerne l'aide à l'investissement.

Le chapitre 44-98 qui a trait à la participation de l'Etat au service des emprunts à caractère économique s'élève à 399 millions de francs. Il est en augmentation de 94 millions de francs par rapport à 1970. Un tableau figurant dans mon rapport retrace l'évolution de cette participation selon les divers bénéficiaires : entreprises nationales, organismes divers, établissements bancaires.

L'action sociale comprend tout d'abord l'aide aux personnes âgées. Des augmentations de dotations sont prévues pour permettre, d'une part, l'augmentation de l'allocation spéciale allouée aux personnes ne disposant d'aucun avantage vieillesse qui sera portée de 1.650 francs à 1.750 francs à compter du 1^{er} octobre 1971 et, d'autre part, l'augmentation de l'allocation supplémentaire qui sera portée de 1.250 francs à 1.500 francs, à compter du 1^{er} janvier 1971 et à 1.550 francs au 1^{er} octobre 1971. La combinaison de ces deux allocations donnera un minimum de ressources de 3.300 francs au 1^{er} octobre prochain, c'est-à-dire une somme encore bien modeste de 9,04 francs par jour.

Un chapitre nouveau 46-99 est ouvert pour recevoir la dotation qui servira à indemniser les rapatriés. Y figurent les 265 millions de francs transférés du titre I et un complément de 235 millions de francs, soit au total 500 millions de francs. Sur ce chapitre seront payées les sommes que le Trésor s'est engagé à régler, au lieu et place des bénéficiaires des prêts moratoires, aux organismes de crédit ayant passé des conventions avec l'Etat, en application de la loi du 6 novembre 1969, et les indemnités versées aux rapatriés. Cependant, il n'est pas possible d'en faire la ventilation.

Les titres V et VI, relatifs aux dépenses en capital, comprennent de nombreux chapitres. Nous n'évoquerons que les plus importants. Parmi les crédits du titre V concernant les investissements exécutés par l'Etat, il convient de signaler celui ayant trait aux dotations en capital au profit des entreprises nationales. Ces dotations ont pour but d'assurer à ces établissements un financement mieux équilibré de leurs investissements. Les exigences du progrès économique imposent en effet aux grandes entreprises, comme Electricité de France par exemple, de réaliser chaque année des programmes d'investissement d'un coût très supérieur à leurs possibilités d'autofinancement.

Par ailleurs, un recours exagéré à l'emprunt conduirait à alourdir les charges financières et à détériorer peu à peu le rapport entre les capitaux propres de l'entreprise et ses immobilisations.

Quoi qu'il en soit, on pourrait analyser également ces dotations comme des subventions d'équipement pures et simples. Elles sont en légère diminution, à savoir 1.064 millions de francs contre 1.095 millions de francs en 1970. Déjà en 1970, ces dotations avaient diminué par rapport à 1969, ce qui montre que, bien que cette évolution soit lente, le Gouvernement a la volonté de faire disparaître petit à petit cette aide aux entreprises nationales. Cela est dans l'optique de la politique poursuivie à l'heure actuelle.

Nous nous bornerons à mentionner au titre V, les aménagements du littoral Languedoc-Roussillon, de la côte d'Aquitaine et de la Corse.

Quant à la décentralisation administrative, elle concerne un certain nombre d'opérations. Deux d'entre elles sont réexaminées : le transfert à Douai de l'imprimerie nationale et le transfert à Bordeaux de l'institut géographique national et ne font l'objet d'aucun engagement financier.

Le programme civil de défense apparaît d'une extrême indigence puisque les autorisations de programme sont fixées à 69 millions de francs, soit une diminution de 11 millions de francs par rapport à 1970. Notre pays, qui dispose d'armes nucléaires, ne paraît donc pas envisager d'organiser efficacement la protection des populations civiles. Sans doute est-ce parce qu'en haut lieu on n'envisage pas d'utiliser la force de frappe, ce qui est la sagesse même. Mais alors, on peut se demander quelle est l'utilité réelle des armements atomiques qui représentent une fraction importante des dépenses en capital de la défense nationale.

Le fonds d'action conjoncturelle qui était doté dans le projet initial de budget pour 1971 de 1.030 millions de francs d'autorisations de programme et de 295 millions de francs de crédits de paiement a été quelque peu réduit du fait du déblocage de 253,4 millions de francs d'autorisations de programme et de 38,5 millions de francs de crédits de paiement.

Nous rappelons que 4.086 millions de francs d'autorisations de programme bloqués en 1969 et virés au fonds d'action conjoncturelle, ont été annulés par arrêté du 15 juillet dernier. Il semble que les 1.140 millions de francs bloqués en 1970 connaîtront le même sort. Ces sommes bloquées représentent un volume de travaux beaucoup plus importants qu'il ne paraît car elles ne correspondent qu'à la part de l'Etat, qui permet l'octroi de subventions aux collectivités locales qui leur donnent la possibilité d'obtenir des emprunts pour la réalisation de leurs investissements.

Enfin le titre VI a trait aux subventions d'investissement accordées par l'Etat. Il comprend un certain nombre d'opérations répondant à des objets très divers et dont le détail est donné dans mon rapport.

Nous nous bornerons à signaler l'effort important en ce qui concerne les aides de l'Etat à la conversion et à la décentralisation : en deux ans, les autorisations de programme ont doublé par rapport à 1969 avec un montant, en 1971, de 280 millions de francs, et les crédits de paiement ont presque quadruplé avec 356 millions de francs en 1971. Il s'agit donc d'un effort très important dans le cadre de la politique industrielle décidée par le Gouvernement. Tel est donc, succinctement exposé, le budget des charges communes de 1970 sur lequel la commission des finances invite le Sénat à se prononcer.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le rapport sur le budget des charges communes représente un travail écrasant. Je voudrais tout d'abord rendre hommage à M. Tournan pour la qualité et la précision de son rapport qui est de nature à éclairer l'Assemblée sur ce budget. Cela me dispense d'entrer davantage dans le détail, bien qu'il s'agisse d'un budget considérable.

En effet, avec un montant de crédits de 45 milliards et 2.800 millions d'autorisations de programme, il s'agit bien du budget le plus important soumis à votre approbation.

Les crédits qui y figurent seront étudiés ou l'ont été par votre Haute Assemblée à l'occasion des divers budgets des différents ministères techniques ou dépensiers. Je n'ajouterai donc rien à la description d'ensemble qu'en a faite M. Tournan.

Je voudrais néanmoins répondre à deux questions qu'il a posées de façon plus précise.

Il s'agit d'abord de l'utilisation des crédits inscrits en mesures nouvelles, pour 1.890 millions, au titre II, chapitre 31-94. Mon collègue, M. Malaud, a exposé à l'Assemblée nationale et aura l'occasion de vous dire que ces crédits consacrés à la fonction publique ne peuvent pas, dans l'état actuel des choses, être ventilés ou faire l'objet d'une explication détaillée sur leur répartition.

En effet, comme en 1970, M. le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique mènera, avec les organisations syndicales concernées, des discussions destinées à éclairer les décisions du Gouvernement pour la répartition de ces crédits. Celle-ci devra, bien entendu, respecter l'impératif d'équilibre, mais il est prématuré aujourd'hui de préjuger en ce domaine les conclusions du Gouvernement.

M. Tournan a abordé un autre problème qui préoccupe un certain nombre d'entre vous et qui déjà m'a été posé à plusieurs reprises ici même comme à l'extérieur de cette enceinte. Il s'agit du crédit ouvert pour les bonifications d'intérêts du crédit agricole. M. Tournan voudrait savoir si ce crédit est ou non évaluatif. Je puis tout de suite rassurer votre assemblée comme son rapporteur : le crédit en question est bien évaluatif, comme l'indique l'annexe qui donne la liste des crédits évaluatifs. Il représente la différence entre le coût des emprunts et bons émis par la caisse nationale de crédit agricole et les intérêts versés par les emprunteurs du crédit agricole. Bien entendu, ce crédit ne peut être qu'évaluatif puisqu'il dépend, dans une large mesure, des mouvements qui peuvent affecter les conditions du marché.

Le montant de ce crédit est, d'autre part, lié à une évaluation de l'augmentation prévisible de ces prêts bonifiés compte tenu de la volonté du Gouvernement, vous l'avez rappelée, d'en limiter

la croissance. Ceux-ci seront complétés par des prêts non assortis de bonifications dont vous avez souligné les conséquences. Mais cela doit aussi nous inspirer le désir de réexaminer les conditions dans lesquelles ces prêts sont octroyés, de façon à répondre avec plus de précision aux besoins, en évolution, des agriculteurs et de l'agriculture, tout en tenant compte des intérêts du contribuable.

C'est, dans le budget de 1971, monsieur le rapporteur, une somme de 855 millions de francs qui sera consacrée à ces bonifications d'intérêts.

Tels étaient les deux points particuliers sur lesquels je voulais fournir des précisions à M. Tournan et au Sénat.

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

M. Roger Gaudon. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, puisque les problèmes relatifs aux fonctionnaires et à leurs rémunérations seront examinés lors des débats réservés aux services du Premier ministre, (budget de la fonction publique), je ne traiterai aujourd'hui que des problèmes concernant les retraités, en espérant obtenir de M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances les réponses qu'il n'a pas données aux députés, ni de l'opposition, ni à ceux de la majorité, le 17 novembre dernier.

Ce serait beaucoup dire qu'au cours de l'année 1970 le Gouvernement s'est préoccupé des revendications spécifiques des retraités.

Certes, à la suite des préparatifs de la grève des fonctionnaires envisagée pour le 21 avril, le Gouvernement a incorporé un nouveau point de l'indemnité de résidence dans le traitement et le constat des négociations du 21 avril prévoit l'intégration d'un nouveau point en 1971. Cependant, au chapitre 32-94 (pensions civiles) aucun crédit n'est inscrit à cet effet, au titre des mesures nouvelles.

Ma première question sera donc la suivante : M. le secrétaire d'Etat peut-il confirmer qu'un nouveau point sera incorporé au traitement de 1971 et, dans l'affirmative, à quelle date ? La dépense est-elle comprise dans le crédit de 1.898 millions figurant au chapitre 31-94 sous le titre « Mesures générales intéressant les agents du secteur public » ?

Même si la réponse est positive, j'observerai qu'à ce rythme, ce n'est pas avant 1987, comme cela avait été dit à l'Assemblée nationale, que la revendication numéro un des fonctionnaires retraités serait entièrement satisfaite.

C'est pourquoi nous soutenons les organisations syndicales de fonctionnaires et les organisations de retraités qui demandent que, dès 1971, deux points au moins de l'indemnité de résidence soient incorporés dans le traitement. M. le secrétaire d'Etat peut-il dire au Sénat si le Gouvernement a l'intention de s'engager dans cette voie ?

Les organisations syndicales de fonctionnaires et les organisations de retraités élèvent d'autres revendications dont certaines ont été retenues — du moins en principe — par le groupe de travail chargé de l'examen des problèmes à caractère social dans la fonction publique, installé le 19 juin 1968 et dénommé, dans le langage courant, « commission Jouvin ».

Elles demandent d'abord la réversion de la pension de la femme fonctionnaire sur son conjoint survivant, mesure qui a été adoptée à l'unanimité par la commission Jouvin et qui se justifie pleinement par le fait que la femme fonctionnaire subit sur son traitement la retenue de 6 p. 100, tout comme le fonctionnaire du sexe masculin, et qu'elle participe, tout comme son mari, aux charges du ménage.

Elles réclament ensuite le relèvement du taux de la pension de veuve. Est-il démagogique d'insister sur une telle revendication, alors que 70 p. 100 des veuves de fonctionnaires ont des retraites inférieures à 600 F par mois ? M. le secrétaire d'Etat peut-il dire au Sénat quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la réalisation de ces deux mesures ?

En troisième lieu, je rappellerai que la commission Jouvin s'est prononcée à l'unanimité sur le principe de la substitution du paiement mensuel au paiement trimestriel des pensions. Le Sénat serait certainement intéressé s'il était informé des dispositions prises en vue de la mise en œuvre de cette réforme.

En quatrième lieu, je parlerai d'une catégorie de retraités peu nombreux — ils sont 6.000 environ, en majorité des femmes, appartenant aux catégories C et D — qui ont été écartés du bénéfice de la suppression de l'abattement du sixième sur la durée des services sédentaires par une interprétation restrictive de l'indice 4 de la loi du 26 décembre 1964. Diverses propositions de loi — de caractère interprétatif — ont été déposées afin de corriger cette injustice.

M. le secrétaire d'Etat peut-il dire au Sénat si le Gouvernement acceptera l'inscription à l'ordre du jour des deux assemblées constituant le Parlement de ces propositions de loi dont deux émanent des groupes de la majorité à l'Assemblée nationale ?

En cinquième lieu, je demanderai à M. le secrétaire d'Etat si le Gouvernement prévoit l'assouplissement — à défaut de l'abrogation souhaitable — de l'article 2 de la loi du 26 décembre 1964. Cet article a créé deux catégories de retraités selon que leurs droits se sont ouverts avant ou après le 1^{er} décembre 1964.

C'est une situation irritante, notamment pour les anciens combattants de la guerre 1939-1945. S'ils ont été retraités avant le 1^{er} décembre 1964, ils ne peuvent réunir que 37 annuités 1/2, tandis que, s'ils ont été retraités après le 1^{er} décembre, ils peuvent atteindre 40 annuités, compte tenu des bonifications.

Reste la question des retraités appartenant aux catégories C et D. Aux fonctionnaires de ces catégories est appliqué un reclassement étalé sur 4 ans, du 1^{er} janvier 1970 au 1^{er} janvier 1974. D'après l'article 14 du décret du 27 janvier 1970, les retraités doivent bénéficier des mêmes dispositions.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous dire au Sénat à quelle date les pensions des retraités de l'espèce seront calculées sur la base des nouveaux indices dans ces catégories ?

Ce ne sont là que quelques-unes des revendications des retraités de la fonction publique. Le Gouvernement parle volontiers, d'une part, de l'aide à apporter aux personnes âgées et aux veuves, d'autre part, de la concertation permanente au sein d'organismes qualifiés.

Mais il est évident que l'amélioration réelle du pouvoir d'achat des pensions serait plus appréciée des retraités que les discours relatifs à l'action sociale du Gouvernement et à la « concertation » lorsque celle-ci ne débouche pas sur des mesures concrètes. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. André Armengaud. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, je veux très brièvement soulever plusieurs questions. La première, qui concerne le titre III, est très connue du Gouvernement, elle l'est mieux de lui que de moi-même ; néanmoins, il est bon qu'on la lui rappelle. Les deux dernières concernent le chapitre 44-99 nouveau, c'est-à-dire l'application des lois du 6 novembre 1969 et du 15 juillet 1970 sur les rapatriés et les spoliés.

Le premier point est relatif à une question assez délicate sur laquelle il serait nécessaire que le ministre des finances donnât si possible des explications précises et reconsidérât sa position.

A la suite de la signature des accords de Paris, qui ont mis fin au statut d'occupation des troupes françaises en Allemagne, le régime des rémunérations des personnels français, civils et militaires, servant en République fédérale a été profondément remanié en 1956, dans un sens moins avantageux pour les intéressés. En effet, leur indemnité d'expatriation a été sensiblement réduite.

Or, ces modifications ont été prises par décrets et ceux-ci n'ont pas été publiés. Dès lors, la situation est la suivante : les syndicats des personnels civils ont demandé et obtenu, au terme d'une longue procédure devant le Conseil d'Etat, l'annulation des dispositions des décrets de 1956 et le paiement des indemnités sur la base des règles antérieures pour la période litigieuse. Les personnels militaires, en revanche, qui ne peuvent bénéficier du concours de syndicats et doivent faire confiance à leurs chefs pour défendre leurs intérêts, se sont trouvés dans l'impossibilité de bénéficier de la même mesure. En effet, avertis plus tard de la situation, ils n'ont déposé, individuellement, quelque 30.000 recours qu'après 1960, si bien que, par un arrêt de 1970, le Conseil d'Etat a reconnu que la déchéance quadriennale leur était opposable.

Tel est, très succinctement résumé, le problème que j'évoque. On se trouve en présence d'une mesure qui, annulée à l'égard d'une catégorie de personnels, reste applicable, pour des raisons de procédure, à une autre catégorie.

Les sommes en cause sont importantes ; c'est sans doute pourquoi le ministère de l'économie et des finances a pris une position intransigeante et que le Gouvernement l'a suivie sur ce point. Cette opposition du ministère des finances à une mesure d'équité crée un malaise profond parmi les militaires et l'idée se fait désormais jour parmi eux de l'utilité de l'existence d'un syndicat.

A-t-on bien mesuré, à l'échelon du Gouvernement, l'ampleur des conséquences, essentiellement psychologiques, que son refus peut provoquer dans l'armée ? Monsieur le secrétaire d'Etat, voudriez-vous nous fournir des explications à ce sujet et pouvez-vous nous dire dans quelle mesure le Gouvernement peut reconsidérer sa position ?

J'en viens maintenant à l'autre question qui est relative à l'application de la loi du 15 juillet 1970 en ce qui concerne les spoliés. Le 5 août 1970, a paru un barème sur l'indemnisation des Français spoliés en Algérie. Malheureusement, les barèmes d'évaluation des biens immobiliers, prévus dans le décret n° 70-720, présentent de graves inconvénients.

D'abord, sur le plan de l'évaluation elle-même, la distinction faite entre locaux anciens et locaux modernes est arbitraire. Rien ne démontre, en effet, que les constructions postérieures à 1949 sont en meilleur état que les constructions antérieures à 1919 si celles-ci ont été bien entretenues. Or, les différences d'évaluation entre les deux sont considérables.

Il n'est pas tenu suffisamment compte non plus de la valeur du terrain dépendant de la construction. Par exemple, une vieille maison de quatre pièces construite avant 1919, entourée d'un terrain à bâtir, est estimée, si l'on se réfère au barème publié dans le décret du mois d'août dernier, à quatre fois 1.000 francs, soit 4.000 francs, plus 1.350 francs pour le terrain, soit un total de 5.350 francs, alors que la valeur vénale de ce terrain, à Alger, est de 300 × 400, soit 120.000 francs. Par conséquent, du fait de l'évaluation telle qu'elle ressort du barème, l'intéressé verra la valeur de son bien réduite à 4 p. 100 de sa valeur.

Il est évident que c'est un cas limite. Néanmoins, il faut le considérer. Cet exemple m'a été fourni par le groupement national pour l'indemnisation. Celui-ci a établi des tableaux assez suggestifs qui montrent que, dans l'ensemble, le taux d'indemnisation des biens immeubles oscillerait, sauf le cas extrême que je viens de citer, et si la valeur réelle de l'immeuble est de l'ordre de 150.000 à 500.000 francs, entre 4,4 et 35 p. 100 suivant les cas, ce qui crée une distorsion considérable. La base d'évaluation n'est donc pas satisfaisante.

Par ailleurs, la sous-estimation des biens en elle-même est encore plus préoccupante. En effet, la minoration de la valeur des biens a surtout pour résultat de permettre aux Etats spoliateurs de minimiser la valeur de leur dette à l'égard des spoliés, du fait de la sous-évaluation organisée par le décret du 5 août.

D'où un risque très important pour le Gouvernement et les spoliés : celui de voir les Etats spoliateurs se donner bonne conscience en faisant apparaître la faible valeur des biens spoliés telle que la définit le barème, alors que l'intérêt du Gouvernement est de montrer, au contraire, que l'importance des biens spoliés est considérable. Dans le cas de l'Algérie, j'ai l'impression que cette créance de la France n'a pas à être minimisée.

J'ai encore une question à vous poser.

Le délai de trois ans de séjour en Algérie, opposable aux demandes d'indemnisation, est inéquitable dans le cas de Français métropolitains invités par le Gouvernement à faire des investissements et des travaux dans ce pays en 1960 et 1961, dans le cadre du plan de Constantine. Il serait choquant de leur voir opposer le délai de trois ans de présence en Algérie, le plan de Constantine n'ayant, en fait, été mis en œuvre que moins de trois ans avant l'indépendance.

Je souhaiterais donc que, sur ces deux derniers points, le Gouvernement veuille bien examiner comment porter remède à la situation que je viens d'indiquer, notamment à la situation des Français modestes qui ont répondu à l'appel du Gouvernement en 1960 ou 1961 dans le cadre du plan de Constantine. Je ne pense pas que M. le secrétaire d'Etat puisse me préciser aujourd'hui comment il entend procéder. Je souhaite simplement qu'au cours des discussions que nous sommes amenés, en tant que sénateurs représentant les Français de l'étranger, à avoir avec l'administration, au sujet de la loi du 15 juillet 1970, les deux points que je viens de soulever concernant l'application du décret du 5 août 1970 puissent être examinés avec soin et la position du Gouvernement reconsidérée. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Boulangé. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, je voudrais, comme je l'ai fait tant de fois à cette tribune, traiter plus particulièrement de la situation des retraités, dont nous sommes unanimes à penser qu'ils doivent avoir une vieillesse décente.

Certes, diverses améliorations ont pu être obtenues en 1970 à la suite de la pression résolue des organisations syndicales,

qui ont réussi à substituer enfin un dialogue au semblant de négociations antérieures, lesquelles n'avaient eu comme résultat que d'imposer les décisions gouvernementales arrêtées préalablement à toute discussion.

Il en résulte que ces améliorations, appréciables en elles-mêmes, le sont plus encore par la manière dont elles ont été obtenues. En effet, les retraités et les personnes du troisième âge, qui représentent environ sept millions de Français, ne descendent pas dans la rue comme certaines catégories de citoyens ont été dans l'obligation de le faire pour commencer à être entendues. Ils constituent une masse silencieuse qui ne peut compter que sur les syndicats d'actifs et sur son bulletin de vote.

Le VI^e Plan ne semblant pas jusqu'alors s'orienter vers des réalisations concrètes en leur faveur, il est donc normal d'appeler l'attention du Gouvernement sur leur situation. C'est pourquoi je présenterai un certain nombre de leurs revendications, en nombre volontairement limité. S'ils savent que tout ne peut être obtenu en même temps, ils ne comprendraient pas que rien ne soit fait en leur faveur. C'est pourquoi ils souhaitent qu'un véritable calendrier officiel, engageant l'Etat, soit établi dans les meilleurs délais, afin qu'ils sachent à quoi s'en tenir.

Opposés à toute atteinte au principe de la péréquation, par le biais de réformes statutaires ou par celui d'indemnités, comme cela s'est fait si souvent dans le passé, ils demandent notamment le paiement mensuel des pensions, la réversibilité de la pension de la femme fonctionnaire sur son mari survivant, l'extension du droit à pension de réversion à toutes les veuves, l'augmentation progressive du taux de la pension de réversion et la suppression, progressive également, des zones de salaires.

J'ajouterai qu'il serait juste que l'article 2 de la loi de décembre 1964 soit modifié pour que tous les retraités et leurs ayants cause aient des droits égaux, indépendamment de la date de cessation de leur activité et du territoire dans lequel ils ont exercé leur fonction.

Toutes ces revendications sont justifiées, encore que nous sachions qu'elles ne peuvent être toutes satisfaites dans un délai très rapproché.

C'est pourquoi, indépendamment des réponses qui pourront m'être faites à leur sujet, je voudrais soulever tout particulièrement deux questions que j'estime capitales : il s'agit de l'intégration de l'indemnité de résidence dans le calcul de la retraite et de l'égalité fiscale entre les retraités et les actifs.

Malgré les demandes présentées lors de sa discussion, rien n'avait été prévu au budget de 1970 pour intégrer l'indemnité de résidence. Il a fallu, par la suite, une menace d'action des syndicats, de grève, pour qu'un point soit accordé dans ce sens, à compter du 1^{er} avril 1970.

Cette simple constatation démontre, s'il en était encore besoin, que le Gouvernement lâche plus volontiers du lest devant l'éventualité d'une action de masse qu'à l'occasion d'une courtoise discussion budgétaire avec les représentants élus de la Nation. C'est regrettable lorsqu'on se dit en République. Il est encore plus regrettable que les élus de la majorité acceptent sans broncher d'être tenus pour quantité négligeable.

C'est pourquoi je vous demande, messieurs les secrétaires d'Etat, ce que le Gouvernement compte faire à ce sujet en 1971. Il est en effet indispensable d'avancer résolument dans la voie de la suppression de cette injustice, en établissant, enfin, un calendrier faisant ressortir les étapes prévues jusqu'à ce que l'assiette des pensions soit intégralement celle de la rémunération globale réelle d'activité. Il est nécessaire que la poursuite de l'intégration soit réalisée à raison d'un minimum de deux points par an car le point supplémentaire prévu pour 1971 est nettement insuffisant.

Après cette question d'une importance capitale, j'en arrive à la nécessité d'accorder une véritable égalité fiscale entre les salariés et les retraités par l'application des mêmes abattements. Chacun sait, en effet, que les salariés bénéficient, quand ils font leur déclaration d'impôt, d'une déduction de 10 p. 100 pour frais professionnels, alors que les retraités n'en ont pas la possibilité.

Or, dans le cadre de l'éventualité d'une « nouvelle société », M. le Premier ministre et surtout M. le ministre des finances ont déclaré qu'un de leurs objectifs principaux est d'aboutir à l'application du principe : « à revenu connu égal, impôt égal ». Toute la difficulté d'application réside naturellement dans l'impossibilité de connaître certains revenus de manière précise. Mais pour les retraités, à revenu connu égal, actuellement l'impôt n'est pas égal à celui des salariés. Tout le monde le sait.

Je prends, en effet, l'exemple de deux ménages n'ayant pas d'enfant à charge, l'un actif, l'autre retraité, dont les

revenus nets déclarés, constitués exclusivement par le salaire ou par la pension, sont chacun de 15.000 francs. Par le jeu de l'abattement de 10 p. 100 pour frais professionnels et en tenant compte du crédit d'impôt de 5 p. 100, l'actif paie 600 francs et le retraité 780 francs. Ce dernier a donc ses impôts majorés de 30 p. 100.

Vous constaterez, mes chers collègues, que le Gouvernement dispose en l'occurrence d'une chance idéale pour mettre ses actes en accord avec ses propres principes : les émoluments des actifs et les pensions des retraités lui étant parfaitement connus, il lui suffit de leur faire payer le même impôt en les traitant de la même manière.

C'est pourquoi j'espère fermement que vous m'annoncerez dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, la bonne nouvelle, car jamais la pensée n'effleurerait mon esprit que les déclarations ministérielles à la télévision pourraient être en contradiction avec les actes du Gouvernement.

M. Jean Nayrou. Jamais de la vie. (*Sourires.*)

M. Marcel Boulangé. Je suis néanmoins un peu inquiet car il semble que le ministère des finances ait recours à une argumentation qui consiste à prétendre que la déduction de 10 p. 100 sur les traitements, soldes et salaires correspond aux frais professionnels nécessités par « l'acquisition et la conservation du revenu », les pensions n'engendrant pas les mêmes frais.

Or, la rémunération du travail dans les secteurs public ou privé s'opère actuellement en deux temps : durant l'activité, il y a le salaire, la solde ou le traitement ; durant la retraite, selon la doctrine même du régime des pensions de 1964, la pension est une allocation rémunérant des services accomplis et procurant des moyens d'existence en rapport avec la dignité de la fonction exercée.

La pension de retraite est donc bien le fruit du travail, comme le traitement, la solde ou le salaire. En conséquence, les frais engagés pour acquérir ce fruit ne peuvent être arbitrairement imputés à une seule période de la distribution du produit du travail.

Quant à la « conservation du revenu », elle n'a de valeur que si elle procure à son propriétaire la possibilité matérielle de l'utiliser. Or, son utilisation est génératrice de frais supplémentaires, sur lesquels je ne veux pas insister, mais qui sont bien connus, tels que chauffage permanent, nécessités culturelles, loyer, dépenses de santé accrues, etc.

La justification de la déduction de 10 p. 100 des salaires pour frais professionnels nécessaires afin d'acquérir ou de conserver le revenu ne repose donc pas sur un fondement sérieux ; c'est pourquoi je renouvelle ma demande d'une mesure d'équité.

En conclusion, j'observerai qu'il est difficile de traiter des multiples incidences du budget des charges communes, en raison de la variété même des sujets qu'il conditionne.

Toutefois, par les sommes qu'il met en jeu, il est, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, le plus important de tous les budgets et il est normal que certains points particulièrement épineux soient soulevés.

Il est également normal que des réponses soient fournies aux questions posées, ce qui n'a pas été fait à la suite de la discussion générale pour le budget de 1970 dans cette enceinte et, à l'Assemblée nationale, pour le budget de 1971. Dans les deux cas le débat a été réduit à sa plus simple expression et ce n'est pas faire preuve de mauvais esprit que le constater.

C'est pourquoi je suis certain que M. le secrétaire d'Etat aux finances voudra répondre aux questions précises que j'ai eu l'honneur de lui poser. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Cardot.

Mme Marie-Hélène Cardot. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, je voudrais retenir quelques instants l'attention du Gouvernement et du Sénat à propos de la situation tout à fait digne d'intérêt des fonctionnaires des anciens cadres d'Afrique du Nord et d'outre-mer qui appartiennent à l'une de ces catégories : anciens combattants et victimes de guerre, résistants au sens de la loi du 26 septembre 1951, victimes des lois d'exception prises sous le régime de Vichy.

Contrairement à ce que beaucoup d'entre vous pensent sans aucun doute, l'Etat n'a pas fait et ne fait toujours pas à l'heure actuelle son devoir envers eux ; ils continuent de subir les préjudices qu'entraînent les diverses formes de l'inadmissible discrimination dont ils sont l'objet.

L'objectif qu'il faut atteindre — et il n'en est que temps — est le rétablissement de l'égalité de traitement de ces fonctionnaires qui n'ont en rien démerité — faut-il le dire et le rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances ? — avec leurs homologues métropolitains par l'application à leur profit de trois textes de base : l'ordonnance du 29 novembre 1944, l'ordonnance du 15 juin 1945 et la loi du 26 septembre 1951.

Il s'agit en somme d'obtenir pour les intéressés le bénéfice des textes pris en faveur des agents métropolitains de la fonction publique, anciens combattants victimes de la guerre ou des lois d'exception du régime de Vichy, et de la promulgation de textes spéciaux adaptés à leur situation en tenant compte des conditions spécifiques de la résistance en Afrique du Nord et outre-mer.

Les textes suivants ont été promis par le Gouvernement : premièrement, extension de l'ordonnance n° 59-114 du 7 janvier 1959 aux personnels visés par la loi du 4 août 1956, personnels des anciens cadres tunisiens et marocains, ouvriers, agents non titulaires ; deuxièmement, modification du décret du 13 avril 1962 concernant les résistants du Maroc et de Tunisie ; troisièmement, réouverture des délais pour permettre à certains bénéficiaires de demander l'application des dispositions de l'ordonnance du 4 juillet 1943 du comité français de libération nationale.

Je précise que les textes attendus concernent un nombre restreint de fonctionnaires. Les services compétents du ministère de l'économie et des finances ont évalué que l'incidence financière de ces mesures peut être considérée comme négligeable.

Dans ces conditions, je demande à monsieur le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances de bien vouloir me faire connaître à quel moment interviendra la publication des textes susvisés.

D'autre part, je lui demande si pour régler les autres problèmes demeurés en suspens, concernant ces catégories de fonctionnaires — application des dispositions de l'ordonnance du 7 janvier 1959 et du décret du 13 avril 1962 — il envisage d'intervenir auprès de M. le Premier ministre pour obtenir la réunion du groupe de travail dont la constitution a été promise aux intéressés le 24 octobre 1968 par le directeur du cabinet du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la réforme administrative et pour mettre un terme au pénible contentieux créé par la carence volontaire de l'administration de gestion depuis de nombreuses années.

Je vous serais tout à fait reconnaissante, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous vouliez bien répondre de façon très précise aux questions que je viens de vous poser.

D'autre part, depuis un grand nombre d'années, et à de multiples reprises, l'iniquité des dispositions légales concernant les droits à pension d'invalidité des militaires et marins de carrière a été dénoncée.

Pendant que j'ai la parole, monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous rappeler encore une fois l'injustice que commet le Gouvernement dans son interprétation de l'article 6 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962 concernant la pension d'invalidité des militaires de carrière, officiers et sous-officiers.

Cet article, qui établit la pension au taux du grade, ne s'applique malheureusement pour les pensions antérieures à cette aussi au taux du grade. Des « catégorisations » ont été ainsi créées tant chez les invalides que chez les veuves de ces militaires décédés. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de trouver une solution définitive à ce problème. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Driant. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, la question que je veux soulever a déjà été évoquée tout à l'heure par le rapporteur, M. Tournan, et elle a d'ailleurs déjà reçu une réponse de M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Il s'agit, vous vous en doutez peut-être, des bonifications d'intérêt intéressant l'institution du crédit agricole.

J'ai trouvé dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, la confirmation que ce crédit était et restait un crédit évaluatif. Vous me permettez quand même de dire, connaissant l'institution du crédit agricole, qu'il est bien mal évalué ou en tout cas sous-évalué.

Dans votre réponse très complète et très adroite, vous avez laissé entendre qu'il y aurait possibilité, en plus des prêts bonifiés, de prêts non bonifiés, ce qui est vrai. Mais il faut que nos collègues sachent que dans la mesure où ces crédits restent à l'extérieur d'un encadrement possible, il est quand même possible de limiter l'action des organismes prêteurs par l'existence de crédits évaluatifs. Dans ces conditions, beaucoup de prêts ne seraient plus bonifiés, pas plus au crédit agricole

que dans les autres organismes prêteurs et les agriculteurs comme les collectivités locales devraient payer 10 p. 100 ou plus d'intérêt. Il faut que vous le sachiez, mes chers collègues.

Vous dites, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce crédit augmente. Nous le reconnaissons. Ce crédit est devenu très important.

Il était en 1970 de 840 millions de francs ; il aurait dû être de 980 millions. Mais il a subi une réduction de 100 millions, pour ce motif que nous trouvons dans le bleu : « économie jugée possible ». Je veux bien, qu'on me démontre comment cette économie sera possible, si ce n'est en freinant le volume des prêts bonifiés. C'est la seule possibilité que j'entrevois.

Monsieur le secrétaire d'Etat, on ne souligne jamais que ces bonifications d'intérêt payées par l'Etat à travers le budget des charges communes comprennent la fiscalité des bons à cinq ans.

Cette fiscalité est de 25 p. 100 à l'intérieur du taux des bons et de 33 p. 100 à l'extérieur du taux des bons, ces taux étant obtenus par un calcul savant que vous connaissez mieux que moi. Ces 33 p. 100 à l'extérieur du taux des bons vont représenter 190 millions de francs en 1970, qui devraient venir en déduction du volume des crédits correspondant aux bonifications d'intérêt.

Cette rentrée fiscale payée globalement par l'institution, puisque les bons sont anonymes et que la fiscalité n'est pas payée par ceux qui les souscrivent, représente une rentrée d'argent qui ne figure dans aucun fascicule budgétaire. Cette rentrée d'argent de 190 millions de francs lourds en 1970 va doubler, par le fait de l'application des textes, c'est-à-dire qu'elle atteindra 380 millions en 1971.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Permettez-moi de vous donner un renseignement, monsieur Driant.

M. Paul Driant. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je voulais simplement dire à M. Driant que cette somme figure dans un fascicule budgétaire, celui des voies et moyens.

M. Paul Driant. Bien sûr, mais le Parlement n'en discute jamais. J'enregistre que cette rentrée va figurer dans un fascicule budgétaire. Cette rentrée, qui était de 190 millions en 1970, sera de 380 millions en 1971. Pourquoi ?

Pour la simple raison que cette fiscalité de 25 p. 100 à l'intérieur du taux des bons et de 33 p. 100 à l'extérieur du taux des bons a été instaurée le 1^{er} janvier 1966. Pour les bons à cinq ans, on paie l'intérêt au souscripteur et la fiscalité à l'Etat pour deux années au moment de la souscription du bon et l'intérêt pour les trois dernières années et la fiscalité à l'Etat au moment de l'échéance des cinq ans.

Nous allons avoir au Crédit agricole en 1971 des bons de 1966 qui viennent à échéance, pour lesquels il faudra payer la fiscalité et l'intérêt des trois dernières années. Dans le même temps, pour les bons nouveaux qui seront souscrits, il va falloir payer la fiscalité des deux premières années versées. Cela va faire, monsieur le ministre, 380 millions de rentrée fiscale.

Alors il ne faut pas dire que le chiffre de 840 millions de l'année dernière et de 885 millions cette année est excessif. Il est important, je le reconnais avec vous ; mais je préférerais que le Gouvernement dise d'une façon plus nette que demain, nous ne pourrions pas obtenir beaucoup plus que ces 885 millions, que de ce fait, il faudra limiter les prêts bonifiés et que les agriculteurs eux-mêmes, pour une part des emprunts qu'ils contracteront auprès de l'institution, seront obligés de payer un taux d'intérêt correspondant à des prêts non bonifiés, c'est-à-dire 10 p. 100, voire plus. Si on le disait, on dirait la vérité. A le taire, on ne dit pas la vérité. Il faut qu'on sache dans cette Assemblée qu'il y a des bonifications d'intérêt, qui nous sont imposées. Pourquoi ? Parce qu'au moment où un préfet prend un arrêté déclarant un département sinistré, et que l'institution du Crédit agricole est obligée de faire des prêts « calamités » à 3 p. 100, il n'est pas tellement maître de ses décisions. Il n'est pas non plus tellement maître de ses décisions pour l'octroi de prêts d'installation à 4 p. 100 aux jeunes agriculteurs, ou de prêts à 4,50 p. 100 pour les prêts fonciers, dans les limites qui sont fixées par les textes.

Croyez-vous sincèrement que l'on pourra, à l'intérieur de crédits qui risquent d'être plafonnés, malgré qu'ils soient évaluatifs, continuer à servir l'agriculture à des taux raisonnables ? C'est tout ce que je voulais dire. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour répondre aux différents orateurs.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Compte tenu de l'heure, mesdames, messieurs, vous me permettez d'être, j'allais dire aussi bref que possible, je dirai le moins long possible pour répondre aux différents orateurs qui sont intervenus.

Tout d'abord, M. Gaudon a repris les nombreuses revendications des retraités, qui ont fait également l'objet de l'intervention de M. Boulangé. Je rappelle que ces revendications ont déjà fait l'objet d'un très important et d'un très ample débat en 1964, lors de l'examen par le Parlement du Code des pensions et retraites et qu'à l'époque, il n'avait pas semblé possible pour l'essentiel d'entre elles de les retenir. En vérité, personne ne peut, ou ne veut mettre en cause la légitimité des revendications d'ordre social, quelles qu'elles soient.

Dans ce domaine, il va de soi qu'on ne fait jamais assez ; mais il y a tout de même des limites : ce sont celles des possibilités contributives de la nation. Je veux dire que la plupart des revendications exprimées par MM. Boulangé et Gaudon ne me paraissent pas pouvoir aujourd'hui, recevoir satisfaction. Des efforts importants ont déjà été faits depuis un certain nombre d'années, tant en ce qui concerne les personnes âgées dans leur ensemble qu'en ce qui concerne les retraités civils et militaires de l'Etat.

Pour illustrer ces propos, je prendrai un exemple qui a été mis particulièrement en exergue par l'un et l'autre des deux orateurs que je viens de citer, celui de l'incorporation de deux points de l'indemnité de résidence dans le traitement de base servant au calcul de la pension, décidée en juin 1968. Dans le cadre des mesures prises en faveur des agents de la fonction publique, intervenues le 1^{er} octobre 1968, le Gouvernement a accepté l'intégration d'un nouveau point de l'indemnité de résidence dans le traitement de base au 1^{er} avril 1970 et il s'est également engagé — cela a été souligné par M. Boulangé — à poursuivre cet effort en intégrant un nouveau point en 1971. M. Boulangé a noté d'ailleurs qu'il s'agissait d'un effort tout à fait insuffisant.

Il convient de signaler que l'évolution démographique à laquelle il faut bien tout de même être sensible est caractérisée en particulier par l'allongement de la durée de la vie, ce dont nous nous réjouissons, mais qui se traduit par une augmentation du nombre des retraités et par la prolongation du temps pendant lequel sont versées les pensions. Il en résulte une progression importante des crédits budgétaires affectés au paiement des pensions et il s'agit là de crédits considérables. Cela mériterait d'être précisé mais, si je me réfère au souvenir que j'ai d'une étude effectuée par le Bureau international du travail, la France est à ce titre le pays qui supporte, par l'intermédiaire de ses finances publiques, la charge la plus lourde comparée à son revenu national et au nombre de ses habitants. Il y a à cela deux raisons. La première, c'est que notre régime sur ce point était et reste l'un des plus favorables existant dans les grands pays industriels. La seconde — et nous en sommes moins satisfaits — c'est que l'évolution démographique de la France depuis vingt ans se caractérise malheureusement par le fait qu'aujourd'hui chaque actif doit supporter les charges d'un nombre d'inactifs qui est sans équivalent dans les autres grands pays industriels. Cela changera certainement dans quelques années avec l'évolution démographique, mais, pour le moment, la situation se présente ainsi et il s'agit d'un élément important pour le dynamisme de notre économie et aussi pour notre progrès social.

C'est ainsi, pour revenir à ce problème d'intégration, que le coût de l'intégration d'un point de l'indemnité de résidence dépassera, en 1971, 194 millions de francs. Compte tenu de l'incidence de cette mesure sur les pensions des anciens combattants et victimes de guerre par application du rapport constant, cela représente plus précisément 131 millions de francs pour les retraités et 63 millions pour les anciens combattants et victimes de guerre. C'est dire à quel point il est beaucoup plus facile de monter à une tribune et d'affirmer — ce qui est tout à fait exact et ce qui ne saurait être mis en cause par qui-conque — qu'il serait légitime d'aller plus loin et plus vite dans ce domaine, que de trouver les sommes nécessaires et de les intégrer dans le budget au milieu d'un certain nombre de revendications également légitimes concernant d'autres domaines du fonctionnement et de l'équipement.

Compte tenu de l'importance des sommes mises en cause, chaque fois qu'il s'agit des avantages sollicités, le Gouvernement ne peut envisager de prendre sur cette affaire d'intégration — pour répondre à la question très précise que m'avait posée M. Boulangé — des engagements au-delà de ceux qui ont été pris jusqu'ici et qu'il a bien voulu rappeler.

M. Armengaud m'a posé trois questions. La première, très technique, concerne la rémunération des personnels militaires ayant servi en Allemagne entre 1956 et 1963. M. Armengaud a soulevé

l'aspect juridique de cette question qui mérite effectivement quelques explications de la part du Gouvernement.

Ainsi que vous l'avez rappelé, le régime de rémunération des personnels civils et militaires en service en République fédérale d'Allemagne a été profondément remanié à la suite des accords de Paris qui ont mis fin au statut d'occupation de l'Allemagne et, par la même, à la participation financière de l'Allemagne au compte spécial sur lequel était payée l'ancienne indemnité d'expatriation libellée en marks.

Ce nouveau régime indemnitaire a été fixé par un décret du 1^{er} juin 1956 qui n'a pas été publié au *Journal officiel* pour un certain nombre de raisons parmi lesquelles je citerai celles tenant aux négociations qui étaient en cours avec les autorités allemandes. En ce qui concerne, en particulier, le maintien de certains avantages en nature à ces personnels, les indemnités financées sur le budget de l'Etat français étaient, sur certains points, moins avantageuses que l'ancienne indemnité d'expatriation financée sur le compte spécial des frais d'occupation.

Ce régime a fait l'objet de recours de la part des seuls personnels civils représentés par leurs syndicats, comme vous l'avez d'ailleurs rappelé, et ceux-ci, c'est vrai, ont obtenu satisfaction en 1960. Le Conseil d'Etat a, en effet, annulé les dispositions des décrets de 1956 en ce qu'ils concernaient les personnels civils.

Un nouveau régime a été institué par un décret du 11 octobre 1963, publié au *Journal officiel*, et portant création d'une indemnité de séjour en Allemagne. Les personnels civils ayant fait un recours contentieux ou gracieux ne tombant pas sous le coup de la déchéance quadriennale ont obtenu, à partir de 1968, le paiement de rappels au titre de la période comprise entre le 1^{er} juin 1956 et le 11 octobre 1963.

Les personnels militaires en service en Allemagne à la même époque ont alors demandé à bénéficier de ces rappels et ont argué de l'ignorance de leurs droits pour que ne soit pas opposée la déchéance quadriennale à leur demande d'indemnité. Vous avez exposé les raisons qui militaient en faveur d'un examen bienveillant de cette requête.

Face à cette nouvelle demande, dont le coût, en première approche, je vous le signale, a été évalué à 500 millions de francs, le Gouvernement s'est rallié en définitive, vous l'avez dit, à l'argumentation juridique soutenue par le ministre de l'économie et des finances et qui a été entièrement confirmée par la haute assemblée dans un arrêt du 25 mai 1970. Cet arrêt précise notamment, dans ses attendus, que l'arrêté du Conseil d'Etat en date du 18 mars 1960 n'a annulé les décrets du 1^{er} juin 1956 qu'en tant qu'ils concernaient les seuls personnels civils, que le fait que l'administration n'ait pas porté à la connaissance des militaires la décision du Conseil d'Etat du 18 mars 1960 est sans influence sur les droits de ces personnels et ne constitue pas un fait de nature à entraîner une suspension du délai de déchéance.

Je me permets d'ailleurs de noter que la fin de non-recevoir de la déchéance quadriennale vise non seulement les personnels militaires sur lesquels vous avez appelé l'attention du Gouvernement, mais également un millier de personnels civils environ qui n'avaient pas présenté en temps utile de demande contentieuse ou gracieuse.

Pour les motifs que je viens de rappeler et compte tenu de l'importance des sommes en cause, le Gouvernement a estimé que, dans cette affaire, il ne pouvait être passé outre aux principes juridiques généraux rappelés par le Conseil d'Etat dans ses arrêts et aux règles strictes et bien établies de la déchéance quadriennale.

M. Armengaud m'a également posé deux questions relatives à l'indemnisation des rapatriés. Il a tout d'abord parlé de l'évaluation des biens immobiliers. Vous admettez avec moi, monsieur le sénateur, que l'évaluation des biens immobiliers est une tâche ardue et techniquement difficile à propos de laquelle on peut aisément se tromper, et il ne semble pas que ce soit l'heure ou le lieu d'ouvrir un débat sur les modalités techniques de cette évaluation.

L'évaluation opérée lors de l'élaboration du barème auquel vous avez fait allusion rejoignait globalement, je me permets de vous le préciser, celle qui avait été effectuée par le groupe national pour l'indemnisation, à certains ajustements près je le reconnais.

S'agissant toutefois des barèmes forfaitaires qui, dans un domaine de cette nature, sont les seuls à être opérationnels, même s'ils ne sont pas toujours parfaitement justes, il n'est pas possible de garantir, c'est vrai, une stricte identité entre l'évaluation telle qu'elle est opérée et la valeur réelle si tant est que celle-ci puisse être appréciée de façon indiscutable.

Néanmoins, l'exemple que vous avez donné sera, croyez-le bien, examiné avec soin de même que, le cas échéant, d'autres exemples qui pourraient venir à la connaissance de l'administration.

Vous avez critiqué l'existence d'une condition de résidence pour le bénéficiaire...

M. André Armengaud. Je n'ai pas critiqué !

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Plus exactement, vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur les conséquences et, dans une certaine mesure, sur l'injustice, notamment au regard des Français qui avaient été appelés à investir dans le cadre des incitations du plan de Constantine, résultant de l'existence d'une condition de résidence pour ouvrir droit à indemnisation.

Ce problème a fait l'objet de très longues discussions auxquelles vous avez d'ailleurs pris part lors de la préparation, puis de l'adoption par le Parlement de cette loi d'indemnisation. J'ai eu l'occasion à cette époque de vous exposer quelles étaient, dans ce domaine, les raisons du Gouvernement en faveur de la solution qui a finalement été adoptée. De deux choses l'une : ou bien le Gouvernement retenait l'ensemble des préjudices subis outre-mer par les personnes qui y avaient résidé, et dans ce cas le montant de l'indemnisation, limité par ailleurs dans une certaine enveloppe accordée à chacun des ayants droit, aurait sans aucun doute été très insuffisant, et l'indemnisation se serait étalée sur des délais beaucoup trop longs ; ou bien le Gouvernement donnait une priorité à ceux des nationaux qui constituaient véritablement le problème social et collectif le plus important en réservant les faveurs de l'indemnisation, c'est-à-dire l'essentiel des sommes consacrées à celle-ci, aux seuls rapatriés pouvant justifier d'une certaine durée de résidence en Algérie.

C'est en fait la deuxième solution qui a été adoptée par le Gouvernement. Elle a eu pour conséquence effective de réserver le bénéfice de la loi aux rapatriés ayant résidé trois ans au moins en Algérie et d'exclure *a contrario* les métropolitains qui avaient réalisé des investissements outre-mer. Ce n'est pas, là encore, le moment de rouvrir un débat sur cette affaire qui a fait l'objet de très longues discussions lors du vote de la loi d'indemnisation. Le Gouvernement n'est pas conduit à modifier sur ce point la position qu'il a prise à ce moment-là.

M. André Armengaud. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Bien volontiers.

M. le président. La parole est à M. Armengaud, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. André Armengaud. Je reconnais volontiers avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce n'est pas le moment d'engager un débat sur une question qui a déjà été évoquée ici en séance publique. Je voudrais simplement appeler votre attention sur le fait que les quelques Français auxquels je pense, qui ont été conduits à investir, à la demande du Gouvernement, dans le cadre du plan de Constantine, sont en général des gens qui avaient une situation peu importante et qui se sont trouvés totalement ruinés à la suite de l'invitation qui leur avait été faite par le Gouvernement de réaliser en Algérie un certain nombre de travaux.

Le nombre de ces personnes est infime et les sommes dont ils ont été spoliés sont également faibles. Je pense que, pour des cas marginaux de ce genre, vous voudrez bien reconsidérer la question. Il ne me semble pas normal, en effet, d'opposer le délai de trois ans à des gens qui ne sont pas de gros industriels, lesquels, eux, connaissent les risques qu'ils prenaient.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de laisser la porte entrouverte pour que, le moment venu, vous veuillez bien reconsidérer la situation de ces quelques cas sociaux.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement ne refuse jamais d'examiner les cas sociaux, notamment quand ils sont transmis par un parlementaire. Je voudrais simplement, dans cette affaire, attirer votre attention sur la situation juridique créée par le vote de la loi. Celle-ci réserve en fait le bénéfice de l'indemnisation à des gens qui, en règle générale, ont perdu tout, ou pratiquement tout leur patrimoine. Les Français auxquels vous faites allusion, et à qui je rends volontiers hommage, ont investi en Algérie, dans le cadre du plan de Constantine, des sommes qui, par définition, ne doivent représenter qu'une part vraisemblablement faible de leur patrimoine. Le cas social n'est donc pas le même. Il est vrai que la loi d'indemnisation, d'ailleurs critiquée sur ce point, repose dans une large

mesure sur une base sociale. La justification morale n'est pas non plus la même. Cela étant, il va de soi que si telle ou telle situation particulière était présentée au Gouvernement, il serait bien entendu tout prêt à examiner les cas individuels dont vous voudriez bien le saisir.

Mme Cardot a fait un éloquent plaidoyer sur la situation des fonctionnaires, des anciens cadres d'Afrique du Nord et d'outre-mer anciens combattants, résistants ou victimes des lois d'exception prises sous le régime de Vichy. Elle a déploré tout d'abord que le Gouvernement ne se soit pas soucié d'étendre à ces agents des cadres marocains et tunisiens l'intégralité des mesures réparatrices de préjudice de carrière dont ont bénéficié les fonctionnaires des corps métropolitains anciens combattants résistants ou victimes des lois d'exception prises sous le régime de Vichy.

Je retiendrai de cette intervention le fait qu'elle ne concerne qu'un nombre extrêmement réduit de personnes. Une première remarque s'impose, et il faut avoir le courage de la formuler très clairement : peut-on, pour quelques cas marginaux d'agents qui, pour la plupart, ont laissé passer les délais d'ouverture de leurs droits, accepter la remise en application d'une réglementation d'exception, ce qui impliquerait la réouverture des procédures de reclassement. Pout-on, en d'autres termes — si vous me permettez de préciser ma pensée — perturber une nouvelle fois l'équilibre des avancements et des carrières de la fonction publique pour un tel motif ?

C'est une énorme responsabilité à prendre vis-à-vis de tous les autres agents et il n'est pas douteux — je le dis clairement — que le Gouvernement ne saurait prendre une telle initiative. Il serait d'autant moins fondé à la prendre — j'en viens là à ma deuxième remarque — qu'il s'est constamment soucié d'harmoniser les réglementations réparatrices de préjudice de carrière que les vicissitudes de la décolonisation avaient nécessairement rendues disparates. Il y a là un problème important et un réel effort du Gouvernement pour essayer d'harmoniser toute ces situations.

A cet égard, je vous rappelle que les ordonnances et les lois prises pour les fonctionnaires métropolitains ont été étendues aux cadres du Maroc par dahir et à ceux de Tunisie par décret beylical du 22 octobre 1953, dont certaines insuffisances ont d'ailleurs été corrigées par l'ordonnance du 7 janvier 1959. Je rappelle, enfin, que le décret du 13 août 1962 a été pris en faveur des personnels qui n'avaient pas bénéficié des règlements marocains et tunisiens.

Ainsi, les initiatives législatives et la réglementation que je viens de rappeler ont bien eu pour objectif — et celui-ci a été atteint de manière satisfaisante — de faire bénéficier les agents des anciens cadres d'Afrique du Nord et d'outre-mer des mêmes avantages que leurs collègues métropolitains.

Mme Cardot a par ailleurs demandé, dans la deuxième partie de son exposé, la rétroactivité de la loi de 1962 modifiant le régime des pensions d'invalidité des militaires de carrière.

Il n'est pas possible de donner satisfaction à cette demande qui va exactement à l'encontre du principe fondamental de la non-rétroactivité d'application constante en matière de pensions.

Mme Marie-Hélène Cardot. C'est très regrettable, monsieur le ministre.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Chaque fois que l'on ne peut répondre aux sollicitations pressantes de telle ou telle catégorie sociale qui évoque des raisons parfaitement légitimes et compréhensibles pour réclamer des améliorations de sa situation, c'est toujours très regrettable. Croyez bien que je m'associe de tout cœur à ces regrets, mais l'on est obligé, par discipline juridique, d'une part, par discipline budgétaire, d'autre part, de limiter les conséquences que l'on tire des regrets que, par ailleurs, on éprouve.

Je ne répondrai pas longuement à M. Driant, d'abord parce que je ne veux pas m'exposer à une joute avec lui sur un terrain où il est particulièrement compétent, ensuite parce que le ministre de l'Agriculture aura très prochainement l'occasion de lui répondre. Il le fera avec plus de clarté qu'en tout état de cause je ne saurais le faire aujourd'hui, d'abord, bien entendu, parce que c'est une matière dans laquelle il excelle, ensuite parce qu'il sera beaucoup mieux informé à la suite des entretiens qu'il doit avoir dans ce domaine avec le ministre des finances sur un certain nombre de points qui ont été évoqués notamment par votre rapporteur.

Mais je voudrais simplement, si vous le permettez, monsieur le sénateur, au-delà de ce que j'ai dit tout à l'heure à M. Tournan, vous rappeler qu'il n'y a pas de réduction des prêts en 1971,

mais au contraire une augmentation des encours de l'ordre de 8 p. 100.

Quant à la question que vous m'avez posée dès la semaine dernière avec beaucoup d'insistance au sujet de l'emprunt, je crois que M. Duhamel vous répondra à l'occasion de la discussion sur le budget du ministère de l'Agriculture et je vous précise que la question sera probablement tranchée dès demain au niveau gouvernemental.

M. Paul Driant. Je demande la parole.

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

M. Paul Driant. Evidemment, monsieur le secrétaire d'Etat, nous poserons la question à M. le ministre de l'Agriculture vendredi prochain, mais je n'ai pas pu me priver du plaisir de le faire aujourd'hui car, comme il ne vous est pas matériellement possible d'assister à la discussion de tous les budgets, il est vraisemblable que vous ne serez pas parmi nous ce jour-là.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je vous remercie, monsieur Driant, pour votre confiance.

M. Marcel Boulangé. Je demande la parole.

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

M. Marcel Boulangé. Monsieur le président, j'ai écouté avec attention la réponse faite par M. le secrétaire d'Etat.

Ne voulant pas passer pour un dangereux démagogue, je me suis contenté d'insister sur deux revendications essentielles, me bornant à rappeler seulement une partie des autres. Toutefois, je dois faire deux constatations.

D'abord pour le budget de 1970, la même impossibilité avait été avancée quant à l'intégration de résidence et cependant, un point a été accordé à compter du 1^{er} avril 1970 à la suite de l'action syndicale que vous savez. Ce qui était impossible en décembre l'est donc devenu en avril suivant. C'est un peu ce qui s'est passé en 1968 avec le salaire minimum garanti. Je ne ferai pas de commentaire à ce sujet.

D'autre part, aucune réponse ne m'a été fournie au sujet de l'égalité fiscale entre les retraités et les salariés par application du principe gouvernemental : « A revenu connu égal, impôt égal. » Je me permets donc d'insister sur ce point.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Monsieur Boulangé, en vérité, c'est à dessein que je n'ai pas répondu à propos de l'égalité fiscale, et cela pour une raison très simple. Cette discussion a eu lieu d'une façon très ample, au moment de la discussion de feu l'article 2 devant votre assemblée. Vous vous souvenez très certainement de tous les arguments qui ont été à ce moment-là échangés et de la réponse que je me suis permis de faire. et, si vous vous reportez au *Journal officiel* vous trouverez tous les éléments susceptibles de répondre à votre attente en ce domaine.

Comme il est fort tard et que nous avons beaucoup de retard — M. le président l'a souligné tout à l'heure — je n'ai pas pensé devoir revenir sur une explication qui demanderait un assez long développement alors que le Sénat l'a déjà entendu.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

J'indique qu'il y a lieu de réserver le vote des crédits concernant le ministère de l'économie et des finances (I. — Charges communes) figurant aux états B et C, jusqu'à l'examen des crédits du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles. Cet examen interviendra lors de la discussion du budget de l'Agriculture.

Economie et finances. (Suite.)

II. — SERVICES FINANCIERS

M. le président. Dans la suite de la discussion relative au ministère de l'économie et des finances, le Sénat va examiner les dispositions concernant les services financiers.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Paul Pauly, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le

budget des services financiers pour 1971 s'élève, au titre des dépenses ordinaires, à 4.219 millions de francs, en augmentation de 429 millions, sur celui de 1970. Dans cette augmentation, sont compris les crédits de la coopération technique — 42,2 millions — inscrits jusqu'à présent au budget des affaires étrangères.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme s'élèvent à 140,3 millions de francs, en augmentation de 33 % sur l'année précédente, et les crédits de paiement à 143,5 millions de francs, en augmentation de 107 % sur le budget de 1970.

Les moyens des services, sont, dans le cadre des services votés, en augmentation de 292 millions de francs. La plus grande part des majorations constatées tient, soit aux relèvements généraux des traitements, salaires et prestations sociales soit à l'incidence en année pleine de mesures prises en faveur de certaines catégories d'agents de la fonction publique. Dans l'ensemble, cette augmentation de crédits n'appelle pas d'observation particulière.

Je n'insisterai pas sur les chiffres. Ils sont analysés dans le rapport que j'ai déposé au nom de la commission des finances. On y trouvera également des commentaires sur l'administration centrale, la Cour des comptes, les services extérieurs du Trésor, la direction générale des impôts, la direction générale des douanes, l'expansion économique à l'étranger, la direction générale du commerce extérieur et des prix, l'institut national de la statistique et des études économiques, le commerce intérieur, l'aide aux organisations de consommateurs, l'assistance technique au commerce et l'enseignement commercial, le développement de la gestion des entreprises, l'aide au commerce extérieur, la coopération technique en faveur des pays étrangers en voie de développement.

Le ministère des finances est une puissance que beaucoup redoutent. Il lève les impôts, contrôle les dépenses budgétaires et contribue pour une large part à l'activité économique du pays.

L'administration centrale est traditionnellement dotée d'un personnel de qualité, de techniciens et de grands commis de l'Etat. L'opinion publique a trop souvent tendance à ne voir dans les fonctionnaires des finances que de froids technocrates n'ayant aucun sens de l'humain. C'est un jugement sommaire. Les attributions des fonctionnaires de grade élevé, les mettent au contact des réalités et le ministère des finances n'a pas le monopole de la technocratie.

Les parlementaires qui se rendent rue de Rivoli pour plaider le dossier de leur département sont frappés par l'impartialité et le sens de l'intérêt général dont font preuve la plupart des fonctionnaires élevés en grade. Faut-il ajouter que dans d'autres ministères réputés beaucoup moins conservateurs, on se heurte trop souvent à des chefs de service que des fidélités successives ont fini par rendre hermétiques.

Bref, il apparaît que parmi les administrations centrales, celle du ministère des finances reste l'une des moins politisées. Bien sûr, cette appréciation, sans doute partagée par d'autres collègues, n'engage pas la commission au nom de laquelle je parle.

Les crédits prévus pour la Cour des comptes n'appellent aucune observation particulière de votre commission. De nouvelles méthodes de vérification sont mises en œuvre par la Cour. Elles comportent notamment la création d'équipes de magistrats, chargées soit d'une région, soit d'un secteur administratif. Cinq conseillers-maîtres sont affectés à la commission de vérification des comptes des entreprises publiques. De même, le comité d'enquête sur le coût et le rendement des services publics fait de plus en plus appel à cette catégorie de magistrats pour effectuer des enquêtes importantes et difficiles. Par ailleurs, les membres de la Cour des comptes participent également aux réunions du comité permanent des cours des comptes des six pays de la Communauté économique européenne.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la première question qui paraît se poser est celle de savoir si vous disposez de l'instrument nécessaire pour remplir les tâches nombreuses et délicates qui sont les vôtres dans une période particulièrement difficile.

Depuis vingt ans, de tous les grands services publics, ce sont les services financiers qui ont vu, malgré le développement considérable de leurs attributions, leurs effectifs croître le moins rapidement. Il apparaît notamment que, dans les services extérieurs de l'assiette et du recouvrement des impôts, le recrutement du personnel d'encadrement et d'exécution n'a pas suivi l'accroissement des tâches dû à la complexité du système fiscal et au développement considérable des investissements publics.

Autre fait inquiétant, un concours d'agents d'exécution ouvert en 1969 pour 600 emplois a réuni 15.800 jeunes candidats. Une

telle sélection, excellente pour l'administration, pose un problème angoissant aux sénateurs qui vivent en milieu rural. C'est le problème des emplois pour les jeunes dont les parents se sont parfois saignés aux quatre veines pour les engager dans des voies sans issue.

Les services extérieurs du Trésor, trésoreries générales, recettes des finances, perceptions, verront leurs crédits de fonctionnement passer de 949 à 1.080 millions. Les mesures nouvelles, encore insuffisantes, sont justifiées par l'accroissement des tâches traditionnelles auxquelles s'ajoutent des missions nouvelles en matière d'action économique et d'équipements publics.

La solution des difficultés ne réside qu'en partie dans un accroissement des effectifs. C'est la raison pour laquelle la direction de la comptabilité publique a entrepris une réforme hardie de ses structures et de ses méthodes. Les études seront longues et délicates, mais nous approuvons sans réserve l'initiative qui a été prise. Toutefois, en ce qui concerne les nouvelles structures, nombreux sont les sénateurs qui craignent que les aménagements apportés au réseau des postes comptables éloignent les percepteurs-receveurs municipaux des maires de nos communes rurales au moment même où celles-ci ont besoin d'un concours accru et plus suivi.

D'autre part, un de nos collègues me disait un jour à juste titre, selon moi, que « dans nos chefs-lieux de canton, le percepteur fait supporter psychologiquement la charge d'une fiscalité galopante » et il ajoutait : « Nous risquons de voir apparaître un nouveau poujadisme, beaucoup plus dangereux que celui que nous avons connu ». Le temps où les techniciens de l'impôt préconisaient des mesures qui, suivant leur expression, permettaient de plumer la volaille sans la faire crier semble bien révolu.

En ce qui concerne la direction générale des impôts, les mesures prises et énumérées dans mon rapport paraissent très insuffisantes pour satisfaire les besoins même les plus urgents. La poursuite de la mise en place des nouvelles structures, caractérisées par le regroupement des personnels dans des cellules de dimensions importantes, exige des investissements immobiliers plus importants que ceux prévus au budget de 1971. D'autre part, les évaluations foncières préalables à la réforme de la fiscalité locale directe prévue par la loi du 2 novembre 1968 touchent environ 21.100.000 locaux. Elles sont confiées aux inspecteurs et contrôleurs des impôts, aux agents du cadastre et à des auxiliaires mal rémunérés ; pour faire face à ces travaux, les géomètres du cadastre sont contraints d'abandonner pendant plusieurs années la tournée de conservation du cadastre, ce qui nuit à la conservation et à la mise à jour des plans et des matrices intéressant les municipalités et les administrés. Compte tenu, d'autre part, de l'insuffisance en nombre du personnel, il est probable que les travaux ne seront pas terminés assez tôt pour être utilisés lors de la préparation des rôles de 1974.

La progression des recettes fiscales, l'augmentation du nombre des redevables de l'impôt sur le revenu, les difficultés d'application de la taxe à la valeur ajoutée, les évaluations foncières, la fiscalisation des hypothèques accroissent dans de grandes proportions les tâches confiées aux agents de toutes catégories des services extérieurs de la Direction générale des impôts. Or, les emplois nouveaux créés dans une catégorie sont gagés par des emplois supprimés dans une autre catégorie. D'autre part, il conviendrait, en particulier, de développer le recrutement de la catégorie C. Or, la transformation des emplois D en C ne correspond qu'aux trois cinquièmes des engagements pris par le Gouvernement.

Aucun emploi nouveau de catégorie A n'est prévu au budget de 1971. Cela est regrettable : une législation et une réglementation complexes et touffues exigeraient à l'échelon des contrôles la présence de fonctionnaires d'encadrement d'un niveau élevé. Les inspecteurs et les contrôleurs ne sont pas en nombre suffisant pour recevoir les contribuables, instruire leurs réclamations et leur faciliter la compréhension d'un mécanisme compliqué. Dans les bureaux de contrôle, les redevables sont trop souvent reçus par des agents ne disposant ni de la formation professionnelle ni de l'autorité des inspecteurs chargés, en dernière analyse, des décisions à prendre. Il faut du temps et beaucoup de psychologie pour manier une fiscalité lourde et compliquée, pour « demander plus à l'impôt et moins au contribuable ».

Quoi qu'il en soit, le découragement gagne le personnel de toutes catégories dans les services extérieurs de la direction générale des impôts. A l'échelon des agents d'exécution, la situation devient même alarmante.

En ce qui concerne la direction générale des douanes, les crédits sont en augmentation de 15 millions. L'implantation du service des douanes sur l'ensemble du territoire, rendue indispensable aussi bien par l'évolution des structures du Marché

commun que par la diversification des missions dévolues à la douane, a pour corollaire, sur le plan de l'exécution du service, la nécessité de mettre en place, au niveau de la région et même de certains départements, des échelons de coordination et de commandement qui ne sont plus uniquement groupés à la frontière. L'administration des douanes apporte aussi son concours à d'autres services publics.

A propos de l'expansion économique à l'étranger, un crédit de 3.150.000 francs est prévu pour le renforcement des postes. Un effort tout particulier est entrepris sur l'Amérique du Nord. Ce marché est en effet le plus riche du monde, mais les produits français n'y sont pas assez connus.

Afin d'abrèger mon exposé et pour éviter des redites, je laisse à M. Raymond Brun, qui va me succéder à cette tribune au nom de la commission des affaires économiques, le soin de traiter les problèmes concernant l'information économique, le secteur de la distribution, les prix et l'évolution du commerce extérieur. Je me bornerai à présenter quelques brèves remarques sur des sujets d'importance inégale.

Le budget pour 1971 est qualifié par beaucoup de budget d'accompagnement. Il ne présente pas un caractère incitatif suffisant et ne fixe pas les choix nécessaires. Dans plusieurs secteurs de notre économie, des avantages et des privilèges fiscaux sont consentis à de puissantes sociétés qui semblent ne pas en avoir besoin, alors que des entreprises privées, dont les prix sont concurrentiels, ne bénéficient pas de la manne de l'Etat.

Sur un autre plan, celui de la décentralisation industrielle, l'action de l'Etat favorise les capitales régionales et quelques grandes villes au détriment de la plus grande partie du territoire régional.

Il apparaît aussi à beaucoup d'entre nous qu'il conviendrait de reviser les modalités de l'aide accordée à l'agriculture. Le soutien apporté aux produits ne permet pas aux petits exploitants de survivre, mais enrichit inutilement les agriculteurs des régions les plus favorisées.

A propos de la fiscalité des transferts de charge, des critiques plus ou moins sévères ont été exprimées la semaine dernière par des sénateurs appartenant à plusieurs groupes, notamment par MM. Duclos, Tournan, Caillavet, Carous; on vous a fait observer, monsieur le secrétaire d'Etat, que peu de chose était prévu en faveur des revenus les plus bas. Vous avez répondu en citant des chiffres, et vous avez déclaré notamment que les mesures en faveur des petits salariés, personnes âgées, handicapés, s'élevaient à 300 millions. On reconnaît, sans faire preuve de démagogie, que ce chiffre est nettement insuffisant. Au moment où nos gouvernements se préoccupent d'accroître la consommation intérieure, une véritable détente fiscale au profit des petits revenus constituerait certainement l'un des principaux éléments de cet accroissement.

A propos de la patente, vous avez déclaré: « Le Gouvernement a décidé de diminuer de 12 p. 100 en 1971 et de 15 p. 100 en 1972 l'imposition des petits patentés, c'est-à-dire de ceux qui n'occupent qu'un ou deux employés. » Ce sont exactement les termes que vous avez employés. Or les bases mystérieuses sur lesquelles repose la patente ne nous permettent pas *a priori* de déterminer où s'arrêteront les petits patentés. C'est pourquoi il est à craindre que votre déclaration n'apporte beaucoup de désillusions aux intéressés. On peut se demander si, par exemple, les bijoutiers, les antiquaires, les pharmaciens, qui exercent un commerce de détail, bénéficieront de la réduction. Les professions libérales, médecins, notaires, avocats, agents d'assurances, en seront-elles exclues? Nous aimerions avoir des précisions sur ces deux points particuliers.

Puisque la patente ne repose ni sur le chiffre d'affaires, ni sur les bénéfices, vous n'aurez pas atténué, bien au contraire, les injustices les plus choquantes, puisque seront exclus les artisans et les petits commerçants qui occupent trois ou quatre employés et qui ont souvent plus de difficulté pour se libérer que certains patentés travaillant seuls.

Vous nous avez donné l'assurance que les coopératives agricoles et les coopératives d'utilisation de matériel agricole, bien entendu, resteront exonérées de la patente. Nous en prenons acte avec satisfaction, mais nous pensons que des dispositions particulières devraient être prises en faveur d'un certain nombre de caisses locales de crédit agricole, celles dont l'essentiel de l'activité concerne l'agriculture.

Evoquant les dispositions envisagées à propos de la fraude fiscale, M. Coudé du Foresto déclarait la semaine dernière: « Il y a deux sortes de fraudeurs, les gros fraudeurs, peu nombreux, bien connus de l'administration et qu'on poursuivrait sans peine si on le voulait, et puis tous ceux que pousse à frauder l'importance de l'impôt indirect, car porter à 33 p. 100

le taux de la T. V. A. c'est favoriser la fraude et aussi le travail noir. »

Restent le grand débat de l'impôt direct et de l'impôt indirect, le grand débat aussi de notre économie et de nos finances, mais les quelques heures qui sont imparties aux ministres, aux rapporteurs et aux orateurs ne permettent pas d'aborder sérieusement les problèmes fondamentaux. Notre collègue M. Armengaud a exprimé le désir de voir s'instaurer une véritable concertation à la commission des finances et aussi devant le Sénat. En espérant que le Gouvernement sera ouvert à cette proposition et sous réserve des observations formulées dans mon rapport, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des services financiers pour 1971. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, comme chaque année, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné un certain nombre de dispositions relevant du budget du ministère de l'économie et des finances, la section II, services financiers. Il s'agit, notamment, de l'Institut national de la statistique et des études économiques, de problèmes propres au commerce intérieur et à l'expansion économique à l'étranger.

Les rapporteurs spéciaux de la commission des finances, en raison de la qualité de leurs interventions, me dispensent de traiter les données strictement budgétaires, qui figurent d'ailleurs dans le rapport écrit qui a été distribué.

Si vous me le permettez, et pour ne pas dépasser le temps de parole qui m'a été accordé, je traiterai seulement à cette tribune, très superficiellement j'en ai conscience, de l'évolution des structures de la distribution, des prix et des échanges extérieurs.

L'actualité a ses phares braqués sur les malheurs du petit commerce. Le poids de la fiscalité, la concurrence déloyale des « gros » entraîneraient une diminution de la valeur des fonds de commerce, une exploitation déficitaire et la fermeture de certains fonds. Comment se présente donc la structure de la distribution commerciale?

En se basant sur le recensement de l'I. N. S. E. E. dont les résultats ont été publiés en 1969, on constate qu'il existe 950.000 entreprises de type commercial, en y comprenant non seulement les commerces de gros et de détail, mais également les intermédiaires de commerce et les prestataires de services.

Par catégorie d'activité, on remarque notamment que plus de la moitié de ces entreprises sont constituées par des commerces de détail, 507.500 exactement, et plus du quart par des commerces de détail alimentaire. Les entreprises de gros sont au nombre de 874.000, soit 8 p. 100 du total des activités recensées. Le personnel occupé dans toutes ces entreprises est de 3.600.000 personnes, dont 2.300.000 salariés, soit 2,3 salariés par établissement.

Mais cette moyenne recouvre des situations dissemblables selon les catégories d'activité. C'est ainsi que le commerce de gros, qui représente 8 p. 100 environ des établissements, occupe 25 p. 100 du nombre des salariés, tandis que les commerces de détail alimentaires, qui oscillent autour de 26 p. 100 du total des établissements, emploient seulement 17 p. 100 des salariés, soit 1,3 salarié par fonds de commerce.

En ce qui concerne la répartition du chiffre d'affaires qui, pour l'ensemble du secteur recensé, représente 381.400 millions de francs, on peut fournir les données suivantes: le commerce de détail représente plus de 50 p. 100 des établissements commerciaux et réalise moins de 35 p. 100 du chiffre d'affaires total; le commerce de gros fait 42 p. 100 de ce chiffre pour 8 p. 100 seulement du nombre d'établissements; les grands commerces, c'est-à-dire les supermarchés et les hypermarchés, représentaient au début de l'année 1970, 1.500 entreprises, réalisant 3,5 p. 100 du chiffre d'affaires, soit 10 p. 100 environ du chiffre d'affaires du commerce de détail.

Ainsi, on remarque une très grande disparité dans les structures des entreprises de distribution, disparité qui se retrouve dans chaque secteur budgétaire.

Il est par ailleurs facile de déterminer les grandes lignes d'évolution du commerce depuis dix ans: on constate une contraction continue, mais, tandis que le nombre des établissements diminue, la taille de chacun augmente. De 1955 à 1960, le solde des suppressions a été de 44.000 commerces; de 1960 à 1967, il a été de 93.000. En 1963, il y avait en France un seul hypermarché, alors qu'en en comptait 73 au début de cette année; en 1960, on recensait 500 supermarchés et *superettes*; il y en a plus de 4.000.

La progression est encore plus exemplaire en ce qui concerne les petits magasins à libre service : en 1960, on en comptait 1.000 ; en 1970, on en recense 20.000.

D'une étude plus approfondie de ces statistiques, on peut conclure que le mouvement de disparition est plus accusé en province que dans la région parisienne ; qu'il touche surtout le commerce de l'alimentation générale ; que le nombre des commerces non alimentaires est en progression ; que les principaux concurrents du petit commerce indépendant sont encore les petites et moyennes unités de vente appartenant à des chaînes de distribution.

D'une étude comparée avec ce qui se passe chez nos voisins, il apparaît qu'en ce qui concerne le commerce au détail une concentration importante a déjà été réalisée en Allemagne et en Hollande et que, dans presque tous les pays, ce mouvement de contraction s'effectue. En ce qui concerne le commerce de gros, une certaine homogénéité apparaît entre la France, l'Allemagne, les Pays-Bas au point de vue nombre d'établissements pour 10.000 habitants, mais ces commerces ont, en France, une importance moindre au point de vue chiffre d'affaires et nombre de personnes employées que dans les deux autres pays que je viens de citer.

Ainsi, le développement des grands appareils commerciaux se poursuit et se poursuivra encore pendant quelques années, en posant inexorablement des problèmes sociaux, humains et financiers.

La politique du Gouvernement est de maintenir la liberté d'entreprise, tout en permettant aux commerçants les plus dynamiques de s'associer à ce mouvement de concentration et de spécialisation des entreprises de distribution. Mais il y aura des victimes, sans doute des vaincus qui n'auront pas pu lutter à armes égales ; ce sera peut-être un des faits sociaux majeurs des prochaines années.

Mais retenons ceci : pour n'avoir pas su discerner l'aide nécessaire à l'adaptation sociale et l'intervention économique souvent à contre-courant du progrès, notre pays est toujours à la recherche d'une solution pour résoudre les problèmes agricoles. Les agitations récentes de commerçants ne risquent-elles pas de nous donner une nouvelle preuve de notre malthusianisme ?

Abordons, si vous le voulez bien, le problème des prix. M. le Président de la République déclarait il y a peu de temps : « Je ne me réjouis pas de ce qui se passe en matière de prix. » Les Français pensent bien comme lui !

De septembre 1969 à septembre 1970, l'augmentation des prix de détail a été de 5,7 p. 100 ; pour les neuf premiers mois de l'année, elle atteint 4,3 p. 100. La prévision initiale du Gouvernement pour 1970 avait été de 3,9 p. 100 ; elle fut ensuite rectifiée à 5 p. 100. Cette éventualité peut paraître encore optimiste, mais le ralentissement du rythme d'augmentation permet de penser que ce taux ne sera guère dépassé.

Quoi qu'il en soit, la hausse du coût de la vie entraîne des demandes d'augmentation de salaires qui, elles-mêmes, pèsent sur les prix de revient ; ce cycle bien connu rend les perspectives assez sombres.

Depuis 1962, alors que l'indice d'ensemble des 259 articles a augmenté de 30 p. 100, la hausse a été de 81 p. 100 pour les services, de 37 p. 100 pour les denrées alimentaires, de 25 p. 100 pour les produits manufacturés.

En ce qui concerne les douze derniers mois, les prix industriels ont crû de 8 p. 100 pour les matières premières, avec un tassement depuis le mois de mai, et de 8,7 p. 100 pour les produits industriels transformés, avec une diminution relative et corrélative depuis quelques mois.

Les prix agricoles, de juillet 1969 à juillet 1970, ont augmenté de 6,2 p. 100, les prévisions pour 1970 étant de 5,8 p. 100 ; mais, si l'on tient compte de l'augmentation générale des prix, le revenu agricole progressera cette année d'environ 1,5 p. 100 avec même, semble-t-il, une stagnation dans maints secteurs de notre agriculture.

L'étude de l'évolution du coût de la vie dans les pays de la Communauté économique européenne traduit une fois encore que c'est en France que le mouvement de hausse est le plus accentué. En conséquence, c'est également dans notre pays que les augmentations de salaires ont été de loin les plus importantes en valeur absolue et aussi en pourcentage par rapport à l'évolution du coût de la vie.

Autre élément intéressant : si on compare le taux d'augmentation des salaires et celui de la productivité, on s'aperçoit qu'en Allemagne ce dernier a toujours été supérieur, ce qui n'est pas

le cas en France ou dans les autres pays de la Communauté européenne, notamment.

De tout cela, il ressort que l'inflation persiste au niveau des salaires et des prix.

Certes, les prix à la consommation ont récemment augmenté à l'étranger, notamment en République fédérale d'Allemagne et en Italie ; mais, si les prix français continuent de monter à la même cadence, il ne peut s'ensuivre qu'une situation sérieuse entraînant régulièrement des augmentations du salaire minimum, le S. M. I. C.

Si le plan de redressement n'a pas cassé la croissance et n'a fait que ralentir les investissements privés susceptibles d'accroître la productivité, un secteur reste inquiétant, celui des prix et surtout celui des prix de détail après les à-coups subis par les prix industriels consécutifs à l'augmentation des matières premières.

Il faut souhaiter que la reprise de la consommation des ménages, indispensable pour assurer une reprise de l'expansion et pour faire face à un tassement possible de nos exportations, ne vienne pas constituer un nouvel élément d'augmentation des prix de détail. Il faut en prendre le risque sans en méconnaître les conséquences graves pour l'économie de notre pays.

Je viens de parler de la diminution relative de nos exportations en 1971. Pourtant, il y a lieu actuellement d'être relativement optimiste.

Après les résultats médiocres d'août et de septembre, qui avaient fait redouter que les améliorations observées depuis un an ne subissent un certain tassement, les résultats du mois d'octobre confirment au contraire le retour à l'équilibre de nos échanges extérieurs. En chiffres bruts, les importations ont été couvertes par les exportations à raison de 98 p. 100 toutes zones ; ce qui est non moins remarquable, c'est qu'avec les pays hors zone franc, le taux de couverture est de 95 p. 100 — comme au mois de mars — alors que l'équilibre s'établit comme on le sait à 93 p. 100.

Mais nous venons de loin ! Après un bilan relativement satisfaisant en 1968, moins bon qu'en 1967, avec un taux de couverture toutes zones de 90,8 p. 100, on a constaté une forte détérioration en 1969, puisque le taux de couverture n'a atteint que 86,4 p. 100, ce qui a entraîné un déficit de la balance commerciale de près de six milliards de francs.

Le renversement de la situation se situe dès le quatrième trimestre de l'année dernière pour se poursuivre depuis malgré quelques résultats décevants.

Cette évolution favorable de nos échanges se traduit, bien sûr, par une augmentation de nos exportations et une diminution relative de nos importations. Elle montre aussi une concentration toujours plus importante de nos échanges avec les pays de la Communauté économique européenne — mais une diminution de notre déficit, sauf avec la République fédérale allemande — une réduction croissante de nos relations commerciales avec les pays de la zone franc qui ne représentent plus que 9,3 p. 100 de nos importations et 11,4 p. 100 de nos exportations, une relative faiblesse sur les autres marchés, de peu d'intérêt encore en valeur absolue.

Ce qu'il faut encore signaler, c'est que la progression de nos ventes a été souvent inférieure au pourcentage d'importation de certains de nos clients ; il en est notamment ainsi avec l'Allemagne, les Pays-Bas, les Etats-Unis. Ainsi, la part de la France s'est légèrement affaiblie sur bien des marchés, plus d'ailleurs pour des insuffisances de capacité de production que pour des questions de prix.

S'il faut se réjouir des résultats acquis depuis un an, on a le devoir d'avoir quelques inquiétudes pour l'année prochaine : si la dévaluation a eu des effets favorables et si la hausse des prix n'a que faiblement entamé la marge de sécurité qu'elle nous a accordée, l'atout des prix n'est pas toujours suffisant pour forcer la résistance qui tend à s'accroître sur les marchés extérieurs.

Nous l'avons évoqué en traitant du problème des prix, le souci majeur de maints gouvernements est d'éviter la « surchauffe » qui, par l'ampleur de la consommation intérieure, provoque la hausse des prix. Comme on est dans l'obligation de continuer à accroître la production dans le même temps où l'on veut réduire la consommation des ménages, le seul exutoire possible est l'augmentation des exportations et la réduction relative des importations.

L'ennui, c'est que cela apparaît tellement évident qu'on peut craindre que si chaque pays pratique cette politique, les efforts rassurants qu'on en attend sont annulés.

C'est notamment dans cette perspective que le Gouvernement a prévu un ralentissement de la progression de nos exportations tout en prévoyant un taux de couverture relativement optimiste de 94,5 p. 100 avec les pays hors zone franc.

Dans l'immédiat, les exportateurs des principaux secteurs industriels estiment qu'il n'y a pas péril. Mais il est trop tôt pour apprécier ce que nous réserve réellement 1971.

Par ailleurs, si la demande interne doit, comme on le prévoit, prendre le relais, cela pose le problème du comportement des ménages dont la consommation devrait croître au rythme de 5,7 p. 100. Mais les séquelles des mesures d'encadrement de crédit, la stabilité relative de notre monnaie, le niveau élevé des taux d'intérêt sont autant de facteurs favorables à l'épargne. On peut donc se demander, si malgré une reprise qui apparaît depuis deux mois, la relance de la consommation intérieure aboutira aux différents objectifs prévus. Le pire serait évidemment qu'ils soient dépassés ; ce serait le signal d'une nouvelle poussée inflationniste.

Or, un pays ne peut pas vivre sans heurts, une économie ne peut pas prospérer dans des alternatives d'inflation et de crainte de récession.

La voie est étroite entre ces écueils et il sera encore nécessaire de poursuivre les efforts, d'accroître certains progrès de limiter des facteurs de hausse. C'est à ce prix que notre redressement économique, déjà en bonne voie, n'aura pas à s'appuyer sur des mesures nécessaires mais circonstancielles qui créent un système de contrôles artificiels et de contraintes paralysantes.

Sous le bénéfice de ces observations et de celles figurant dans le rapport écrit qui se rapportent à des sujets qui n'ont pas été abordés à cette tribune, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des dispositions du budget du ministère de l'économie et des finances — services financiers — qu'elle a examinées. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après avoir entendu vos rapporteurs, qui vous ont exposé de façon si complète et avec tant de compétence les mesures nouvelles que le Gouvernement propose pour 1971, je pense qu'il est superflu que j'analyse à mon tour le détail des crédits qui vous sont demandés pour le fonctionnement des services du ministère de l'économie et des finances. Mais j'essaierai plus précisément de répondre à la question essentielle que pose en réalité ce budget : quelle politique ces moyens doivent-ils servir ?

Si traditionnelles que soient ses missions, si solides que soient ses structures, si évidente que soit la compétence professionnelle de ses personnels, le ministère de l'économie et des finances, s'il veut rendre les services qu'un Etat moderne attend de lui, ne peut pas vivre uniquement sur son passé, mais doit chercher à se renouveler, en s'ouvrant de plus en plus résolument au progrès.

Il s'agit d'abord pour lui d'échapper aux situations nouvelles qui se créent autour de lui, mais aussi et surtout de provoquer cette évolution par une volonté propre de progrès. Il lui faut donc d'abord suivre les évolutions et ensuite créer le mouvement.

L'évolution démographique et économique entraîne naturellement une augmentation très rapide des charges qui, dans leur ensemble, pèsent sur les services économiques et financiers. Je ne parle pas seulement de la charge des services fiscaux, qui a été soulignée par vos rapporteurs ; même le nombre des opérations en douane, malgré l'ouverture du marché commun, a doublé en dix ans ; le nombre des formalités hypothécaires a également doublé en dix ans ; les services extérieurs du Trésor ont pris en charge, de 1964 à 1970, le traitement de 600.000 fonctionnaires. Ce sont là des exemples.

Bien entendu, les effectifs doivent être adaptés à cette évolution des charges : nos effectifs ont déjà progressé en cinq ans de près de 15.000 emplois, soit 12 p. 100. Nous vous proposons de les augmenter encore, en 1971, de 1.880 emplois. Mais c'est volontairement que nous avons limité cette augmentation des effectifs à un pourcentage inférieur à celui de l'accroissement des charges parce que ce n'est pas le seul moyen de s'adapter au développement des affaires. C'est aussi par une rénovation profonde, portant à la fois sur les structures, sur les moyens d'action, sur les méthodes, qu'il faut améliorer le potentiel des services et leur permettre de faire face à leurs obligations nouvelles.

Quelles sont, dans cet esprit, les voies de rénovation que l'on peut souligner ? Tout d'abord il faut, bien entendu, réformer les structures et ceci est un impératif permanent.

La transformation des structures administratives est déjà amorcée dans l'ensemble des services économiques et financiers.

En ce qui concerne les douanes, il y a bien longtemps que cette administration a entrepris de redéployer son dispositif sur l'ensemble du territoire national : il existe aujourd'hui 127 centres régionaux de dédouanement et 84 groupes d'interventions et de recherches qui permettent à la fois de faciliter pour les usagers l'accomplissement des formalités douanières et de rendre plus efficaces les opérations de contrôle qui reviennent à cette grande administration.

En ce qui concerne la direction générale des impôts, la réorganisation des services fiscaux, qui tend à fusionner les anciennes régies et à regrouper les services de base dans des centres plus importants beaucoup mieux adaptés aux besoins modernes, est maintenant effective à tous les niveaux de commandement, ainsi que dans tous les services de recouvrement, et est également réalisée pour plus d'un tiers des services d'assiette.

En ce qui concerne la direction générale du commerce intérieur et des prix, ce sont les échelons régionaux qui vont être renforcés par la réorganisation en cours afin que soient mieux assurées les tâches d'assistance au commerce et de surveillance de la loyauté des conditions de la concurrence, conformément au vœu formulé tout à l'heure par M. Brun.

Quant aux services du Trésor, ils mènent leur réorganisation pour mieux s'adapter à l'évolution des structures sociales, en cherchant à la fois à desservir dans de bonnes conditions les grands centres urbains qui sont en expansion croissante, à apporter un concours plus efficace aux municipalités et à consolider les structures des trésoreries générales.

Toutes ces opérations de réorganisation, qui vont transformer très profondément la structure traditionnelle des administrations financières, doivent être préparées avec minutie et appliquées avec toutes les précautions nécessaires pour que le public et les personnels puissent s'y adapter sans difficulté. De nombreux fonctionnaires doivent renouveler leurs méthodes de travail, changer d'activité, changer parfois de résidence. Nous les aidons à se reconvertir en prenant toutes les mesures nécessaires pour atténuer les difficultés et en cherchant à leur offrir des conditions de travail plus rationnelles, plus modernes et plus efficaces. C'est le sens du grand effort qui est fait pour moderniser les moyens des services financiers en renouvelant le parc immobilier et en développant les techniques modernes de gestion.

Mais il faut également moderniser les moyens. Sur ce plan, je voudrais rappeler les problèmes — votre rapporteur les a soulignés tout à l'heure — posés par l'équipement immobilier.

Il faut que cette administration, au lieu d'accueillir le public, comme c'est le cas trop souvent, dans des locaux vétustes, puisse offrir des locaux modernes et fonctionnels, à la fois à ceux qui y travaillent et à ceux qui y sont reçus.

C'est pour cela que les dépenses immobilières sont encore augmentées cette année de près de 60 p. 100, ce qui aura permis de les doubler en cinq ans conformément au vœu exprimé par votre assemblée. Si notre programme d'équipement donne la priorité à l'équipement des nouveaux centres fiscaux, il comportera aussi en 1971 une augmentation importante de crédits consacrée au relogement des postes comptables du Trésor, des bureaux des douanes et des services de l'I. N. S. E. E.

L'autre élément essentiel de la modernisation permanente de l'administration, c'est le développement de notre parc d'ordinateurs qui, grâce aux facultés d'adaptation de nos personnels qui se sont formés aux techniques du traitement de l'information, a permis d'automatiser en grande partie la liquidation et le recouvrement de l'impôt sur le revenu, le paiement des traitements et des pensions, l'établissement des statistiques, la tenue de la comptabilité publique, l'exploitation comptable et statistique des déclarations de chiffre d'affaires. Ce travail considérable a exigé de la part du personnel un effort d'adaptation extrêmement important. Nous voulons maintenant développer la mécanisation du traitement de l'impôt, automatiser la comptabilité des services hospitaliers et des collectivités locales, constituer sur fichier magnétique un inventaire permanent des propriétés bâties, grâce à l'immense travail de réévaluation qui a été entrepris cette année pour donner enfin aux collectivités locales un instrument moderne leur permettant de répartir plus équitablement les impôts locaux.

Deux chiffres vous permettront de mesurer l'ampleur de cet effort de mécanisation qui a été voulu, notamment, par votre assemblée : nos dépenses à ce titre s'élevaient à 22 millions de francs en 1965, elles seront de 93 millions de francs en 1971.

Il est très important, lorsque l'on critique l'insuffisante augmentation des effectifs, comme l'a souligné votre rapporteur, de rapprocher ces chiffres des dépenses de fonctionnement de ceux des investissements en matière de mécanisation qui constituent l'un des éléments de réponse essentiels, dans une administration moderne, à l'accroissement des tâches.

Il faut aussi améliorer les méthodes et les procédures. Ce qu'il faut éviter par dessus tout, c'est que l'action menée pour rationaliser les structures, pour rendre les installations plus fonctionnelles, pour mécaniser les tâches, puisse engendrer un appareil plus abstrait, plus éloigné de l'homme que l'administration traditionnelle. C'est bien pourquoi il est particulièrement important aussi de rénover les méthodes de cette administration, comme nous le faisons présentement, en passant au crible, d'une façon systématique, et c'est difficile, toutes les procédures actuelles pour chercher les allègements et les simplifications possibles.

C'est là une tâche de longue haleine, mais vous pouvez être assurés que le Gouvernement s'y est attelé et a l'intention de la poursuivre, malgré les difficultés qu'il trouve sur son chemin.

La plus importante de ces réformes est sans doute celle qui a consisté à établir, pour les petites et moyennes entreprises, un régime d'imposition simplifié en matière de taxes sur le chiffre d'affaires et de bénéfices industriels et commerciaux. Mais nous avons aussi, avec votre concours, fusionné les formalités d'enregistrement et de publicité foncière, simplifié le régime des alcools, aménagé les procédures de recouvrement, la fixation des forfaits, les formalités en matière de circulation des boissons, les formalités de transit et de dédouanement. C'est, là encore, un ensemble d'efforts qui, croyez-le bien, a nécessité une énergie et une volonté de la part du Gouvernement comme de ceux qui les appliquent.

Dans les services du Trésor, une campagne générale de simplification du service a été lancée récemment, à laquelle les personnels et les syndicats ont été invités à participer.

Ces efforts constants, qui passent souvent inaperçus parce qu'ils ne se traduisent pas toujours par des réformes spectaculaires, permettront de soulager des personnels dont le zèle et la discipline sont constamment mis à l'épreuve par une charge de travail plus lourde, mais aussi de faciliter les relations entre l'administration et le public. Cela constitue un objectif prioritaire pour le Gouvernement.

Quelles sont les conséquences ? A mesure que nos efforts pour rénover les structures, les moyens, les méthodes rajeunissent, la silhouette de notre administration et le rôle de nos personnels doivent évoluer.

Les mesures de réorganisation et l'œuvre de mécanisation ont déjà réduit les tâches matérielles en augmentant les besoins en spécialistes, en personnels d'encadrement spécialisés.

C'est bien pourquoi nous avons décidé, cette année encore, de poursuivre cette politique de qualité en mettant l'accent sur l'évolution de la qualification des personnels.

La transformation de quelque 5.000 emplois, dans différents services, a été orientée vers le renforcement des échelons de commandement et des cadres intermédiaires, pour traduire fidèlement l'élévation du niveau des fonctions et le développement des tâches de responsabilités, de gestion et de conseil.

Il faut également, c'est essentiel, créer le mouvement et le ministère de l'économie et des finances doit contribuer directement à ce progrès par ses initiatives propres. C'est ce que nous essayons de faire dans tous les domaines de son activité et particulièrement dans la politique fiscale, la politique du commerce extérieur et la politique du commerce intérieur, comme d'ailleurs dans nos missions d'information économique.

Je ne m'étendrai sur la politique fiscale car ce n'est pas à l'occasion du vote du budget des services financiers que nous pouvons débattre utilement de ces problèmes mais bien plutôt à l'occasion de l'examen des articles fiscaux de la loi de finances et, pour ce qui concerne la patente — je le précise à M. Pauly — lors du débat qui aura lieu à ce sujet au moment du dépôt du « collectif ».

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous répondiez à la question précise que je vous

ai posée tout à l'heure sur la réduction de 12 p. 100 pour 1971 et de 15 p. 100 pour 1972. Tous les commerçants, comme vous nous l'avez dit l'autre jour, qui occupent deux employés au maximum, bénéficieront-ils de cette réduction ? C'est ce que l'on croit généralement.

Mais, étant donné les bases sur lesquelles repose la patente, on peut se demander comment, en définitive, sera réglée cette affaire. Je pense en particulier aux pharmaciens, aux anti-quaires, à certaines professions libérales.

Il existe un très grand nombre de « patentables », non seulement dans les professions libérales, mais même dans le commerce de détail. Vous pouvez décider aujourd'hui que les professions libérales, notaires, avocats, etc., n'en profiteront pas. Mais étendez-vous la mesure à tous les petites commerçants ? Je pose la question notamment pour les pharmaciens, ou les bijoutiers, par exemple, qui travaillent seuls. Il y aurait intérêt, monsieur le secrétaire d'Etat, à ce qu'on le sache dès aujourd'hui parce que cette question préoccupe beaucoup de gens dans le pays.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je répondrai à M. Pauly tout d'abord que ces mesures sont actuellement à l'étude et qu'elles ne sont pas définitivement arrêtées dans leur détail. Je ne voudrais pas, par conséquent, donner une réponse certaine, d'autant que ces mesures seront examinées par le Parlement dans les toutes prochaines semaines à l'occasion du vote du « collectif ». Il aura alors à se prononcer sur des modalités qui seront complètement arrêtées et recevra toutes les informations de détail nécessaires.

M. Paul Pauly. La semaine dernière, vous aviez été très précis à ce sujet.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je vous ai dit que le principe, arrêté selon des modalités qui sont encore à l'étude, était celui de la réduction de la patente pour les petits patentés, c'est-à-dire pour ceux qui emploient un ou deux salariés. Les modalités d'application de ce texte font encore l'objet, actuellement, d'examen et vous seront soumises dès qu'elles auront été mises au point, c'est-à-dire, je le répète, au moment de l'examen du « collectif ».

Je reviens à ce qui constitue l'objet du débat de ce soir et dont nous nous sommes évadés par anticipation.

Je rappellerai simplement que les organisations syndicales et professionnelles ont été consultées, et avec profit, sur les nouvelles orientations de cette politique fiscale, et que nous voudrions que la concertation fût, en ce domaine, assez large et assez profonde pour que l'ensemble des citoyens considère l'impôt comme un devoir consenti, et non comme une obligation à laquelle on essaie de se soustraire avec plus ou moins de succès. La création auprès de la Cour des comptes d'une chambre des impôts, dotée de la plus large indépendance et chargée de faire un rapport annuel sur la contribution effective des différentes catégories socio-professionnelles aux charges de la Nation, contribuera, sans aucun doute, à améliorer l'information du public sur les réalités fiscales, à mieux faire admettre la nécessité de l'impôt et probablement à démystifier un peu ceux qui, trop souvent, agissent de façon abusive.

En ce qui concerne le commerce extérieur, qui a fait l'objet d'un excellent rapport de la part de M. Brun, je rappelle simplement que nous appelons les exportateurs, avec l'aide de l'administration, à un profond effort d'imagination. Indépendamment des mesures générales prises, notamment dans le domaine du crédit, pour développer nos exportations, nous avons entrepris un effort particulier pour prospecter les marchés des pays de l'Est et y faire connaître, à l'occasion des manifestations commerciales, les fabrications françaises.

Surtout, nous avons invité récemment les exportateurs à participer à une entreprise plus audacieuse, « l'opération de prospection de l'Amérique du Nord », qui devrait nous permettre de prendre pied plus solidement sur ce marché américain où les entreprises dynamiques peuvent trouver des débouchés considérables là où, il faut bien le reconnaître, la production française est relativement absente, ce qui est tout à fait anormal. En un an, une centaine de missions, constituées par un chef d'entreprise et un représentant de l'administration, seront envoyées en Amérique du Nord où, il faut le dire, presque tout est à faire en ce domaine, en même temps que sera menée une action d'information systématique sur le marché américain. Je suis convaincu que les producteurs français comprendront l'immense intérêt national de cette opération et qu'ils n'hésiteront pas à s'associer, sur ce point, à nos ambitions.

Ils hésiteront d'autant moins que l'on décèle aujourd'hui, notamment parmi les nouvelles générations qui, de plus en plus

nombreuses, prennent la direction des affaires, une volonté beaucoup plus systématique de faire les efforts nécessaires pour conquérir des marchés à l'exportation. Je suis certain que cet esprit de conquête s'exercera en particulier sur le continent américain.

C'est aussi par une action coopérative que nous pouvons, dans le domaine du commerce et de l'économie intérieure, favoriser la croissance économique. Récemment, une instruction générale a redéfini les missions de la direction générale du commerce intérieur et des prix.

Je ne veux pas empiéter sur les attributions de mon collègue, M. Bailly, qui est à l'origine de cette politique et de ces instructions. Seule, la coordination du débat m'amène à évoquer cette politique à cette tribune.

La recherche d'un équilibre durable des prix et des revenus procède désormais beaucoup moins de contraintes directes que du développement de la concurrence et de la modernisation du commerce.

Même les interventions conjoncturelles, qui restent parfois nécessaires pour éviter les déséquilibres temporaires, ne font pas seulement appel à la répression, mais, de plus en plus, à l'observation et à la concertation avec les professionnels. C'est notamment le rôle que s'est dévolu le secrétaire d'Etat au commerce.

Au-delà, une politique à long terme doit se fonder sur des actions structurelles, tendant à assurer le libre jeu de la concurrence, à lutter contre les ententes, à informer et protéger le consommateur, à moderniser les circuits commerciaux dans le cadre d'un programme d'urbanisme cohérent et dans le respect de l'égalité des chances.

En associant les représentants des commerçants aux réflexions qu'appelle la politique d'urbanisme commercial et en essayant d'associer les commerces traditionnels à l'exploitation des magasins à grande surface, nous avons la conviction de défendre l'avenir des petites et moyennes entreprises qui ont un rôle essentiel à jouer dans le développement et la modernisation de notre réseau de distribution.

Comme elles ont un rôle d'équilibre fondamental dans l'ensemble de notre société libérale, les missions d'information en ont un également. C'est aussi et peut-être surtout à travers celles-ci que le ministre de l'économie et des finances peut jouer un rôle moteur dans le progrès économique, en offrant aux autres administrations et aux entreprises une coopération qui est de plus en plus une nécessité technique, en même temps qu'une exigence de la raison.

L'heure tardive ne me permet pas d'entrer dans le détail. Mais un effort, souligné par votre rapporteur, a été fait sur le plan de l'institut national de la statistique et des études économiques.

J'espère, en quelques mots à la fois trop brefs quant au sujet et trop long en raison de l'heure, vous avoir convaincus que cette politique de jouvence est souhaitable et possible pour l'administration de l'économie et des finances qui a toujours su s'adapter à l'évolution de ses missions et se montrer, en toutes circonstances, digne de notre confiance et de notre estime.

Je suis sûr que vous aurez compris aussi que le projet de budget qui vous est soumis est bien l'expression fidèle de cette politique, qui appelle aussi d'autres efforts, lesquels ne sont pas d'ordre budgétaire.

Je ne doute pas de l'adhésion que vous donnerez, en votant le budget des services financiers, à cette volonté de progrès et de l'encouragement que vous apporterez aux personnels qui sont conviés à participer à ce renouveau et qui le font aujourd'hui dans des conditions particulièrement difficiles, et pas seulement pour les raisons techniques qui ont été évoquées. Je pense en particulier aux agents de la direction générale des impôts, aux actions incontrôlées de quelques excités qui s'en prennent purement et simplement à leurs biens et à leurs personnes et que, naturellement, avec la plus grande fermeté, nous condamnons tous. Le Gouvernement est on ne peut plus solidaire des agents des impôts.

Tels sont, mesdames, messieurs, les éléments de cette politique que traduisent les moyens qui figurent dans ce budget des services financiers. Je serais heureux de vous voir voter ces moyens au Gouvernement. (*Applaudissements, sauf sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'économie et des finances (II. — Services financiers) figurant aux états B et C ainsi que les articles 71 et 76.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 109.795.949 francs. »

La parole est à M. Piot.

M. Jacques Piot. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, à cette heure matinale, je serai très bref. Je voudrais tout simplement attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de renforcer le corps des attachés agricoles qui, par leur spécialisation, constituent un excellent facteur d'étude et de prospection des marchés étrangers et de développement de nos exportations agricoles, soit 17 p. 100 de nos exportations totales.

Il est bon de rappeler à cet égard que, lors du vote de la loi du 27 mars 1956, d'origine sénatoriale, qui instituait les attachés agricoles, le gouvernement de l'époque n'avait accepté que la création de cinq emplois, mais avait admis la nécessité de porter ce nombre à dix l'année suivante. Cependant, aucune mesure n'est venue, depuis lors, concrétiser cet engagement du Gouvernement.

Cette situation est d'autant plus surprenante que, depuis le vote de cette loi, le Marché commun agricole a été mis en œuvre et qu'il rend plus impérieux encore la présence d'un attaché agricole dans chacun des pays partenaires.

En effet, l'élargissement du marché intérieur aux frontières de la Communauté et la mise en œuvre de la politique agricole commune exigent désormais des experts agricoles, non plus seulement pour la prospection des marchés, mais aussi pour l'harmonisation des politiques agricoles.

Compte tenu des autres grandes capitales où nous avons le plus grand intérêt à avoir des attachés agricoles, le nombre de dix nous paraît un minimum vers lequel nous voudrions voir le Gouvernement s'orienter plus rapidement qu'il ne l'a fait jusqu'à présent.

Le Gouvernement dispose, pour ce faire, d'un moyen très simple et peu coûteux : transférer un crédit plus important du chapitre 31-84, qui a trait aux agents contractuels du service de l'expansion économique à l'étranger, au chapitre 31-83, qui concerne les attachés agricoles.

Aussi, messieurs les secrétaires d'Etat, souhaitons-nous que vous preniez position sur ce problème et que vous renforciez sans tarder le corps des attachés agricoles.

L'agriculture n'a pas eu pendant longtemps et n'a pas encore la place qu'elle devrait avoir sur les marchés étrangers. Aujourd'hui, elle est consciente de cet impératif. Donnez-lui les moyens de cette politique qui est, comme nous le montrent des chiffres récents, un facteur important de l'équilibre de nos échanges extérieurs. (*Applaudissements.*)

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

M. Max Monichon. Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, à l'heure où je prends la parole, je vais essayer d'être extrêmement concis, mais j'ai le devoir de signaler à M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances un retard préjudiciable à l'application du régime des droits d'enregistrement en matière agricole.

Je voudrais rappeler que l'article 1372 *quinquies* du code général des impôts, qui est la traduction de l'article 49-2 de la loi du 15 mars 1963, dispose que « les acquisitions susceptibles d'améliorer la rentabilité des exploitations agricoles seront, dans des conditions fixées par décret, taxées au taux de 4,80 p. 100 ». Ce décret n'a jamais été pris, si j'ai bonne mémoire.

Or, la loi n° 69-1168 du 26 décembre 1969 portant simplifications fiscales, a modifié le taux des droits d'enregistrement et des taxes de publicité foncière. Ainsi un taux réduit de 0,60 s'applique aux acquisitions de biens ruraux pour les fermiers et pour les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural.

Au cours de la discussion de cette loi du 26 décembre 1969, le législateur a voulu marquer sa ferme intention d'assujettir la majeure partie des biens agricoles à un taux comparable à celui qui est pratiqué dans d'autres secteurs. C'est ainsi qu'il a été réintroduit, sur l'initiative du Parlement, dans le texte de la loi du 26 décembre 1969, les dispositions de l'article 1372 *quinquies* du code général des impôts qui prévoient que « les acquisitions susceptibles d'améliorer la rentabilité des exploitations agricoles seront, dans des conditions fixées par décret, taxées au taux de 4,80 p. 100 ».

En adoptant cette disposition que le Gouvernement ne semblait pas vouloir reconduire, le Parlement a voulu marquer sa désapprobation à la non-publication du décret d'application de la loi du 15 mars 1963 et son souci de voir rapidement entrer en vigueur une mesure qui doit concerner la plupart des dispositions foncières.

La publication du décret d'application de la loi du 26 décembre 1969 ne doit pas être davantage retardée par des considérations d'ordre technique, visant par exemple les critères de définition des acquisitions foncières susceptibles d'améliorer la rentabilité des exploitations. L'application du taux de 4,80 p. 100 à toutes les acquisitions foncières permettant à une exploitation d'atteindre la superficie minimum semble répondre en effet à la volonté du législateur.

Le Gouvernement n'a pas publié le décret d'application de l'article 49-2 de la loi du 15 mars 1963 ; alors que la loi du 26 décembre 1969 est votée depuis onze mois, le décret d'application de l'article 3-2 de cette loi n'est pas encore paru. Allons-nous l'attendre aussi longtemps que le premier ? Cela retarde l'application aux biens agricoles d'une mesure décidée par le Parlement à deux reprises.

J'attendrai avec intérêt, monsieur le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances, votre réponse à cette question. (*Applaudissements à droite et sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, deux questions vous ont été posées. Je vous donne la parole.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je voudrais tout d'abord indiquer à M. Piot qu'à la suite des interventions qu'il avait d'ailleurs faites sur ce point l'année dernière et des observations qu'il avait présentées au Gouvernement au cours des mois précédents, un poste d'attaché agricole est créé dans le budget de 1971 en mesures nouvelles.

Ce que vous souhaitez, monsieur Piot, c'est qu'on aille au-delà de ce geste, qui vous semble significatif, mais insuffisant. Nous allons examiner à nouveau dans quelles conditions nous pourrions, le cas échéant, vous donner satisfaction. Il est toujours délicat de créer des postes nouveaux dans les administrations. Nous avons en France un peu trop l'habitude de vouloir régler les problèmes par des créations de postes, mais je suis tout disposé à examiner celui-ci de nouveau pour voir dans quelle mesure on peut y trouver une solution, sans être en mesure de prendre dès ce soir un engagement.

M. Jacques Piot. Je vous en remercie.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. M. Monichon a évoqué un délicat problème fiscal concernant l'agriculture. Les décrets prévus par la loi du 15 mars 1963 n'ont pas été publiés parce qu'il s'est révélé très difficile de fixer les conditions auxquelles devaient répondre les acquisitions de biens ruraux « susceptibles d'améliorer la rentabilité des exploitations agricoles ». Il est exact que, lors du vote de la loi portant réforme de l'enregistrement, en décembre 1969, le Parlement a réintroduit un dispositif de même nature fixant un taux de faveur pour ces acquisitions ; mais la difficulté demeure et nous sommes en train d'étudier un moyen d'en triompher.

Nous sommes tout prêts, bien entendu, à accueillir avec beaucoup d'intérêt toutes les suggestions que vous pourrez nous faire dans un domaine délicat. Je ne peux pas vous en dire plus pour le moment : les études sont encore en cours.

M. Max Monichon. Je demande la parole.

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

M. Max Monichon. Je remercie M. le secrétaire d'Etat de sa réponse, mais je ne puis m'en satisfaire, car les services du ministère disposent d'autres documents que moi pour permettre l'application de la disposition qui a été deux fois votée par le Parlement. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne voudrais pas que, sous prétexte de difficultés, la volonté du Parlement ne soit pas appliquée. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Il n'est pas question pour le Gouvernement de ne pas appliquer la volonté du Parlement. Mais je me permets de rappeler à M. Monichon que, lorsque ce texte a été discuté, nous avons appelé tout particulièrement l'attention du Parlement sur les très grandes difficultés qu'en-

traînerait son application. Il ne faut pas s'étonner maintenant que l'on bute sur un certain nombre d'obstacles.

Dans cette affaire, il n'existe pas de recette miracle. Si vous nous proposez sur ce point, monsieur Monichon, des moyens qui permettraient de régler ce problème délicat, que nous essayons de régler avec le maximum de bonne foi, croyez-le, nous serions très heureux d'en profiter. Mais on ne peut pas mettre en doute la bonne volonté du Gouvernement. Ce n'est pas la première fois que nous faisons constater au Parlement les difficultés d'application de textes qu'il adopte. Il m'est déjà arrivé de le souligner ici.

M. le président. Nous allons passer au vote des crédits. Nous ne mettrons pas sept ans pour les voter, ce serait un peu long ! (*Sourires.*)

Personne ne demande plus la parole sur le crédit du titre III ?...

Je le mets aux voix.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 44.398.000 francs. »

Par amendement n° 89, le Gouvernement propose de majorer ce crédit de 44.235 francs.

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

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. L'objet de cet amendement a été diffusé et tout le monde le connaît. Il s'agit de rétablir un crédit qui a été amputé par l'Assemblée nationale au cours de la première lecture du budget et qui est nécessaire parce qu'il correspond à des engagements internationaux.

Il est vrai que le budget voté enregistre un accroissement et que ceci est peut-être abusif. Il n'en est pas moins vrai que c'est un engagement et que nous sommes bien obligés d'y répondre. Tout ce que nous pouvons faire, c'est donner des instructions aussi formelles que possible à nos représentants pour que le prochain budget soit strictement un budget de reconduction. Vous savez, pour être experts en la matière, que la simple reconduction est un art bien difficile en matière budgétaire.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir rétablir le crédit initial qui correspond à un engagement d'une assemblée internationale. Beaucoup d'entre vous connaissent l'art difficile de ces assemblées internationales et vous comprendrez la nécessité de permettre le respect de cet engagement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. La position de la commission était assez nuancée. Compte tenu des informations que vient de nous donner M. le ministre, nous nous en remettons à la sagesse du Sénat.

M. René Jager. Je demande la parole.

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

M. René Jager. Monsieur le président, je voudrais tout de même connaître — et mes collègues sans doute également — les raisons pour lesquelles l'Assemblée nationale a cru devoir amputer ces crédits.

M. le président. En bref, selon l'exposé des motifs de l'amendement, ces crédits doivent permettre la tenue de la prochaine assemblée générale de la conférence internationale des contrôles d'assurances des Etats africains, français et malgache.

M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances voudra sans doute satisfaire votre curiosité, monsieur Jager.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je répondrai à M. Jager qu'en vérité je n'ai pas perçu avec beaucoup de précision les motifs de l'Assemblée nationale. Il s'agit plutôt de ceux de M. Poudevigne, rapporteur, qui les a exprimés de la façon suivante au cours de la deuxième séance du 17 novembre 1970 : « En effet, si cette conférence poursuit un but auquel chacun s'accorde à trouver un intérêt, il n'en reste pas moins que, dans la discussion du budget de 1969, la commission des finances... » — je passe quelques mots — « ... avait présenté des observations, estimant que les dépenses de cette conférence étaient trop importantes... »

Le fond du problème, c'est que M. le rapporteur estimait ces dépenses fort importantes. Il avait le droit de le penser, je ne le conteste pas ; il est même possible qu'il ait raison, mais nous ne sommes pas les seuls à décider. Une douzaine de pays participent à cette conférence. A partir du moment où l'ensemble de ces pays estiment nécessaire d'augmenter d'un certain pourcentage le budget de la conférence, malgré les consignes de reconduction que nous donnons à notre représentant, nous sommes bien obligés de suivre. Je vous rappelle qu'il s'agit seulement d'un crédit de 44.235 francs. C'est la raison pour laquelle nous pouvons difficilement nous mettre dans la situation de ne pas honorer ce qui, *nolens volens*, est notre parole, dans une conférence internationale.

M. René Jager. Je demande la parole.

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

M. René Jager. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie d'avoir bien voulu nous donner ces apaisements, forts desquels, mes amis et moi, nous voterons ce crédit.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 89, présenté par le Gouvernement, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement est adopté.*)

M. Etienne Dailly. Le Sénat a du bon ! (*Sourires.*)

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Je n'en ai jamais douté.

M. le président. En conséquence du vote qui vient d'intervenir, le crédit du titre IV est porté à la somme de 44.442.235 francs.

Par amendement n° 109, M. Yves Durand propose de majorer le crédit du même titre de 292.600 francs.

La parole est à M. Yves Durand.

M. Yves Durand. Mes chers collègues, avant de déposer cet amendement, en accord avec M. Vadepied, j'ai voulu obtenir la justification de l'emploi et de l'usage faits des crédits votés au même titre dans les deux précédents budgets. J'ai pu constater que l'action menée grâce à ces crédits a permis une approche indispensable et surtout une meilleure connaissance des problèmes si délicats de la distribution. Ces problèmes ont été il y a quelques instants exposés à la tribune par notre collègue M. Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Grâce à des recherches méthodiquement conduites et à des études, il a été notamment possible de rassembler des données jusqu'à ce jour inexistantes ou vraiment par trop insuffisantes afin de permettre la formation et l'information complète des assistants techniques du commerce, dont le rôle essentiel a été exactement précisé et souligné par notre collègue M. Pauly, auteur du rapport de la commission des finances.

Je rappelle que ces assistants techniques ont pour rôle essentiel d'apporter au petit et moyen commerce les mêmes possibilités que celles dont peuvent disposer les firmes importantes, qui peuvent ainsi concourir avec des chances égales à l'animation commerciale. Cette action de base des chercheurs — il s'agit en l'occurrence de crédits de recherche — relève de toutes les disciplines, économique, sociologique, géographique, et doit déboucher, en fin de compte, sur une application pratique et concrète à la solution des problèmes complexes dont la méconnaissance, hélas ! est en partie la cause des difficultés que connaissent certains secteurs du commerce, victimes d'une mutation trop rapide.

M. le président. Comme M. Jager précédemment, je présume que vous aimeriez connaître le sentiment qui a conduit l'Assemblée nationale à supprimer ces crédits.

M. Jean Bailly, secrétaire d'Etat au commerce. Je demande la parole.

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

M. Jean Bailly, secrétaire d'Etat au commerce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais faire écho aux propos que vient de tenir M. Yves Durand. Il a pris une initiative que, personnellement, je trouve très heureuse.

En effet, les qualités qu'il développe dans sa région, en tant que président de la chambre de commerce et de l'industrie, l'ont naturellement porté à s'interroger sur cette mesure que l'Assemblée nationale avait cru devoir adopter et c'est précisément cette même préoccupation qui avait tout à l'heure conduit

M. Jager à poser une question identique. Je vais donc, si je puis dire, répondre à une question qui ne m'a pas été posée.

M. le président. Vous noterez, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous disposons au Sénat de socio-professionnels particulièrement compétents.

M. Jean Bailly, secrétaire d'Etat. C'est un point qu'il m'est agréable de souligner.

Cette réflexion et ce délai supplémentaire permettent au secrétaire d'Etat au commerce d'apporter à M. Yves Durand des explications précises, mais aussi de dire au Sénat que si l'Assemblée nationale avait cru devoir diminuer les crédits qui lui étaient demandés, c'était essentiellement pour une triple raison : parce qu'elle estimait qu'il y avait une trop grande dispersion de la recherche dans le secteur commercial, parce que l'université était associée à cette recherche, enfin et je dirai surtout, parce qu'elle s'étonnait de ce que le centre de recherches et de prospective commerciale ne soit pas encore créé. Si vous le permettez, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'aimerais répondre sur ces différents points.

Tout d'abord, nous ne pensons pas que la recherche commerciale, pour atteindre les buts que notamment M. Yves Durand vient de rappeler, doit être nécessairement concentrée, pour ne pas dire centralisée à outrance. Au contraire, nous pensons qu'elle doit être concentrée sur des thèmes précis et c'est bien cela que nous nous efforçons de faire, en particulier depuis ces deux dernières années, en faisant porter cette recherche sur des problèmes aussi concrets que ceux du marché des fruits et légumes par exemple.

Surtout, nous voulons multiplier les centres de recherche, aussi bien publics que privés, et c'est dans cet esprit que s'est posé le problème de l'opportunité d'un centre de recherches et de prospective commerciale. Certes ce centre a demandé du temps pour être mis au point mais je dois dire au Sénat qu'aujourd'hui même je recevrai une trentaine de professionnels du commerce qui vont constituer, si je puis dire, à côté de l'université et de l'administration le troisième élément indispensable pour que le centre puisse fonctionner. Il fonctionnera ainsi avant la fin de l'année. La procédure prévue est en effet assez souple : c'est celle de la loi de 1901. Tout sera donc réglé aussitôt que j'aurai recueilli l'accord des professionnels que je reçois ce matin. En effet, il paraît indispensable que, dans le domaine de la recherche commerciale, nous associions étroitement les trois parties que je viens de citer.

Enfin, les réserves qu'avait pu manifester l'Assemblée nationale concernaient également, je crois, le retard apporté à la publication du recensement de la distribution. A cet égard, je crois devoir préciser que ce recensement relève uniquement et exclusivement de l'I. N. S. E. E., c'est-à-dire de l'institut national de la statistique et des études économiques et non du centre de recherches et de prospective commerciale.

Voilà, monsieur le président, les compléments d'information que je voulais fournir pour répondre, en quelque sorte, aux questions qui auraient pu être posées sur les motifs du refus de l'Assemblée nationale d'accepter l'augmentation des crédits sollicités.

Je voudrais donc préciser, à cet égard, que le délai de réflexion que le Sénat a bien voulu mettre à profit, me paraît parfaitement justifié. Je remercie d'avance le Sénat d'avoir porté son attention sur ce point. En effet, dans cette mutation du commerce, qui a été évoquée par de nombreux orateurs, en particulier par le président Pauly, je crois qu'il est indispensable de développer une recherche commerciale, non pas théorique, non pas figée, mais pratique, concrète, appliquée à des points précis, concernant notamment, comme cela se fait depuis deux ans, l'incidence de la création de grandes surfaces sur l'ensemble des problèmes de la distribution. Toutes ces études me paraissent d'une utilité immédiate.

Le budget étant un acte de prévision, je pense qu'il serait dommage que le Sénat refuse au Gouvernement et, en particulier au secrétaire d'Etat au commerce, les moyens de faire fonctionner ce centre de prospection et de recherche commerciale en 1971.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Paul Pauly, rapporteur spécial. Monsieur le président, sur cet amendement aussi, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, monsieur le ministre, je viens de me reporter au *Journal officiel*. Je disais tout à l'heure : « le Sénat a du bon ». Certes, puisque l'on vient chercher ici ce que la majorité a refusé à l'Assemblée nationale...

M. le président. Vous voulez dire que cela prouve l'autorité du Sénat.

M. Etienne Dailly. Je ne chercherai pas, monsieur le président, à démontrer le contraire. (*Sourires.*) Mais permettez-moi d'être toujours un peu circonspect lorsque je vois la majorité refuser quelque chose au Gouvernement et ce dernier nous demander de rétablir ce dont on l'a privé. Car il faut qu'elle ait eu de bien sérieuses raisons pour agir de la sorte. Ce qui fait que malgré l'heure avancée, j'essaie d'y voir clair. J'ai entendu M. le secrétaire d'Etat répondre aux deux premiers arguments invoqués par M. Claude Martin à l'Assemblée nationale : « La commission a le sentiment qu'en ce domaine l'action de l'administration est diffuse et mal coordonnée » ; M. le secrétaire d'Etat a tenté de nous rassurer à ce sujet. « Avant de procéder à des études prospectives sur le devenir du commerce, il semble — poursuit M. Martin — souhaitable d'exploiter d'abord complètement l'enquête portant sur le recensement et la distribution afin de mieux cerner la réalité ». M. le secrétaire d'Etat nous a aussi parlé de ce recensement.

Mais sur les deux autres motivations de M. Claude Martin, M. le secrétaire d'Etat est demeuré muet. « En outre — déclarait M. Martin — certaines études paraissent constituer en fait des subventions déguisées à des associations, dont elles représentent une part importante des revenus ». J'aimerais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, savoir de quelles associations il s'agit et pourquoi tout cela semble inquiéter nos collègues de l'Assemblée nationale. « Certaines de ces études — poursuivait M. Martin — concernent le ministère de l'équipement et du logement ainsi que la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. » J'aimerais que sur ce dernier point aussi M. le secrétaire d'Etat veuille bien nous éclairer. Il faut qu'il nous explique pourquoi les arguments employés par M. Martin sont sans fondement et pourquoi nous aurions intérêt à suivre le Gouvernement et à rétablir le crédit.

M. Jean Bailly, secrétaire d'Etat au commerce. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jean Bailly, secrétaire d'Etat au commerce. Je pense avoir exposé les deux motifs qui avaient entraîné le rapporteur de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale à prendre cette position. Pour ce qui est des subventions déguisées à des associations, je ne saurais approuver une telle pratique. Je ne pense pas que des associations bénéficient de telles subventions. Ce qui est certain, c'est qu'il s'agit d'une des formules employées dans bien d'autres domaines pour faciliter les relations, si je puis dire, intimes, entre l'université, la profession et l'administration. Il faut utiliser une forme assez souple, comme celle d'une association. Je n'ai pas dissimulé tout à l'heure au Sénat que le centre d'études, de recherches et de prospective commerciale fonctionnerait dans le cadre très souple prévu par la loi de 1900.

Quant à la dernière question qui a été soulevée par le président Dailly, je répondrai que le commerce, la recherche et la prospective commerciale sont directement concernés par l'urbanisme. Mais, pour autant, il ne convient pas d'assimiler le commerce à l'équipement sous prétexte que cette administration a porté à un certain moment le nom de ministère de l'urbanisme.

L'urbanisme commercial, c'est la réanimation des centres des villes, c'est la mise en place des structures nouvelles, notamment dans la périphérie des villes anciennes lorsqu'on crée des Z. U. P. et des Z. A. D. Je crois que le commerce peut et doit jouer un rôle majeur dans cette organisation nouvelle de la cité et que c'est notre responsabilité d'en dessiner les nouveaux contours, d'en créer l'esprit et de lui donner un contenu nouveau.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. J'ai écouté M. le secrétaire d'Etat avec attention. Nous sommes tous fatigués. Je le suis peut-être plus qu'un autre. J'ai compris que le domaine était difficile et les explications que nous a données M. le secrétaire d'Etat, si elles étaient claires dans son esprit n'étaient pas très intelligibles pour nous. (*Sourires.*) C'est dire que nous serions bien fondés à voter l'amendement de notre collègue M. Durand si chaleureusement soutenu par le Gouvernement, mais à la seule condition que nos sept collègues membres de la commission

mixte paritaire veuillent bien étudier avec soin cette affaire qui viendra devant cette commission. Si nous ne votons pas l'amendement, nous votons en effet conforme à l'Assemblée nationale et le crédit n'est pas rétabli. Si nous votons l'amendement, nous rétablissons certes le crédit comme le demande le Gouvernement, mais le texte n'est pas conforme et il est soumis à la commission mixte. Je vois donc voter l'amendement de M. Durand, mais, comme je suis loin d'être certain que le problème soit clair, je ne le vote qu'à la seule condition que nos sept collègues membres de la commission mixte paritaire soient particulièrement vigilants lors de l'examen du texte par la commission. Dans la mesure où il leur apparaîtrait qu'en définitive ce sont nos collègues de l'Assemblée nationale qui avaient raison, il faut qu'il soit bien entendu qu'ils ne devraient pas se sentir enfermés par le vote qui va intervenir ici. A cet instant du débat, c'est pour moi un vote de procédure. Ce n'est pas un vote sur le fond. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. Yves Durand. Je demande la parole.

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

M. Yves Durand. J'ai dit à mes collègues tout à l'heure que je m'étais informé. Je ne voudrais pas le paraître mieux que vous, monsieur le secrétaire d'Etat. J'ai voulu savoir de quelles organisations il s'agissait, car je pense qu'il est du rôle du Sénat — vous avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que c'était une chambre de réflexion — de réfléchir sur le problème et d'enquêter sur les raisons réelles des demandes de crédits.

Les deux organismes en question — je ne parle pas des travaux qui sont faits en collaboration avec les services universitaires de l'économie — sont des institutions semi-privées ou semi-publiques. Il s'agit du C.E.C.O.D. et de l'A.F.R.E. S.C.O. Ces sigles ne cachent rien de très mystérieux. Il faut entendre par là le centre d'études du commerce et de la distribution, élément du centre national du commerce contrôlé par les commerçants et par les chambres de commerce — donc, sans conteste, un organisme sérieux — et l'association française de recherches et d'études des statistiques qui a été fondée à l'origine par les petites et moyennes entreprises et dont l'action, sous ce sigle un peu barbare, est réelle.

Voilà, mon cher collègue, les réponses précises que vous souhaitiez et qu'il fallait connaître avant de se décider.

Je me permettrai d'ajouter à mon propos quelques observations. Je tiens à cet instant à formuler une exigence qui vous paraîtra, mes chers collègues, certainement justifiée.

Si j'ai déposé cet amendement à titre personnel, je n'oublie pas que je suis membre de la commission des finances. Je propose le rétablissement d'un crédit supprimé par l'Assemblée nationale, parce que je crois bonne en son principe l'action qu'il doit permettre au Gouvernement de mener. Une certaine incertitude subsistera quant à son emploi, même si vous voulez bien adopter mon amendement. Dans ce cas, le Sénat ayant statué et, je pense, le Parlement aussi, au terme de la navette, il appartiendra au Gouvernement de fournir à la commission des finances, au cours de l'exercice budgétaire et non pas seulement au moment de l'examen du budget, des informations complètes et détaillées sur l'emploi de ce crédit au fur et à mesure de la progression de l'action entreprise.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, sur ce point particulier, d'informer spontanément la commission des finances de l'utilisation de ce crédit.

A cette occasion, je voudrais formuler une remarque d'ordre général. Le rôle du Sénat ne saurait se borner au vote hâtif que nous connaissons, que nous subissons, de la loi de finances. Il est fondamental qu'il en suive l'application par l'intermédiaire de sa commission des finances. Il est bon, je crois, à l'occasion de cette très modeste affaire, de rappeler au Gouvernement et à l'administration qu'ils doivent faciliter l'exercice de ce contrôle que requiert et légitime l'intérêt général. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement, dans cette affaire, a exprimé des motivations techniques par la bouche de son secrétaire d'Etat au commerce et s'en remet à la sagesse de l'Assemblée. Mais à la suite de l'intervention de M. Dailly, reprenant celle de M. Martin d'où il ressortait, ce qui m'avait échappé, que ces subventions avaient pu être allouées à des organismes qui paraissent douteux puisque non définis, je viens de me faire communiquer la liste des subven-

tions qui ont été allouées sur le crédit de 1970 et je confirme ce qu'a dit M. Durand avec les deux réserves qu'il a exprimées et justifiées. Tous les autres organismes publics, que ce soit des instituts d'administration des entreprises, des écoles supérieures de commerce de toutes les grandes villes, Bordeaux, Rennes, Toulouse, Lyon, que ce soit les centres d'études et de recherche, l'école pratique des hautes études, l'U. E. R. de géographie de Paris, le laboratoire de Strasbourg — je tiens la liste à la disposition du Parlement — sont hors de tout soupçon. Il est possible que, pour certains d'entre eux, et je pense à des organismes universitaires, cette subvention ait représenté une part importante de leurs moyens de recherches ; mais je crois qu'en tous cas il n'y a aucune espèce de problème et de sous-entendus à émettre et je pense, sur ce point, comme M. Durand. Pour ma part, je m'en remets, comme le secrétaire d'Etat au commerce, à la sagesse de l'Assemblée.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole

M. le président. Je vous la donne, monsieur Dailly, mais je vous fais observer qu'il est deux heures trente du matin.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, je serai très bref. M. Durand vient de demander au Gouvernement de tenir la commission des finances informée tout au long de l'année de l'utilisation de ce crédit. Je voudrais rappeler à M. Durand — et j'ai quelque raison, monsieur le président, de le faire — que l'ordonnance du 31 décembre 1958 qui porte loi de finances pour 1959 dans son article 164 relate en quatre paragraphes l'ensemble des documents économiques, financiers et comptables que le Gouvernement est tenu de remettre au Parlement.

Ce texte se termine de la manière suivante : « Les membres du Parlement sont chargés de rapporter au nom d'une commission compétente sur le budget d'un département ministériel — ce sont les rapporteurs spéciaux de la commission des finances — suivent et contrôlent de façon permanente sur pièces et sur place l'emploi des crédits destinés au budget de ce département. Tous les renseignements d'ordre financier et administratif de nature à faciliter leur mission doivent leur être fournis. »

Ce qui veut dire que tout rapporteur spécial de la commission des finances a le droit permanent de se rendre à tout moment dans le département ministériel dont il a la charge de rapporter le budget, pour en suivre, sur place et sur pièces, l'emploi des crédits et exercer son contrôle sur l'exécution du budget. Tout rapporteur spécial a le droit d'exiger les renseignements dont il a besoin et il serait illégal de les lui refuser. Cela pour dire, monsieur Durand, qu'il ne s'agit pas de supplier le Gouvernement de nous fournir des renseignements. Demandons-les lui, certes, mais c'est à nos rapporteurs spéciaux de prendre les initiatives de contrôle qui s'imposent. A cet égard, je voudrais voir tous les rapporteurs spéciaux de la commission des finances du Sénat disposer d'un bureau dans le département ministériel qu'ils sont chargés de contrôler, qu'ils s'y rendent souvent et qu'ils s'y fassent présenter les pièces dont ils ont besoin pour contrôler l'emploi des crédits. C'est la loi. Ne sollicitons pas du Gouvernement ce qui pourrait apparaître comme une gentillesse de sa part. Exerçons nos droits. C'est un des aspects, et non des moindres, de notre mandat. (*Vifs applaudissements sur de très nombreuses travées.*)

M. le président. Cette discussion pourrait nous entraîner fort loin. J'aurai prochainement l'occasion de m'entretenir avec le Premier ministre des conditions de l'exercice d'un droit de contrôle que les rapporteurs de la commission des finances tiennent de l'ordonnance du 3 décembre 1958, que nul n'a d'ailleurs jamais contesté, et qu'il ne saurait être question de laisser prescrire.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 109, qui reçoit l'approbation de M. le secrétaire d'Etat au commerce et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence de l'adoption des amendements, le crédit du titre IV est porté à la somme de : plus 44.734.835 francs.

ETAT C

M. le président. « Titre V :

« Autorisations de programme, 140.340.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 48.790.000 francs. » — (*Adopté.*)

Articles 71 et 76.

M. le président. « Art. 71. — Est autorisée une souscription de 21 millions de francs de l'Etat à l'augmentation du capital social de la société française concessionnaire du tunnel routier sous le massif du Mont-Blanc. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Art. 76. — Au troisième alinéa de l'article 16 de la loi n° 64-1278 du 23 décembre 1964 les mots « ni aux cessions constatées par acte notarié » sont supprimées. » — (*Adopté.*)

Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les services financiers.

— 3 —

REMPLACEMENT D'UN SENATEUR DECEDE

M. le président. J'informe le Sénat que, conformément à l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, M. le ministre de l'intérieur m'a fait connaître qu'en application de l'article L. O. 319 du code électoral, M. Pierre Gonard est appelé à remplacer, en qualité de sénateur de l'Allier, M. Roger Besson, décédé le 23 novembre 1970.

— 4 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant le régime applicable aux sociétés civiles autorisées à faire publiquement appel à l'épargne.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 67 distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, qui aura lieu aujourd'hui mercredi 25 novembre 1970, à dix heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1971, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 53 et 54 (1970-1971). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— Transports :

II. — AVIATION CIVILE :

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. (Rapport n° 54, tome III, annexe n° 29.) ; M. Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. (Avis n° 56, tome XII.)

— Education nationale :

Mlle Irma Rapuzzi et M. Jean Sauvage, rapporteurs spéciaux. (Rapport n° 54, tome III, annexes n° 14 et 15.) ; M. Adolphe Chauvin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. (Avis n° 55, tome VII.)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 25 novembre à deux heures trente minutes.*)

Le directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

Remplacement d'un sénateur.

Conformément à l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat qu'en application de l'article L. O. 319 du code électoral, M. Pierre Gonard est appelé à remplacer, en qualité de sénateur de l'Allier, M. Roger Besson, décédé le 23 novembre 1970.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 24 NOVEMBRE 1970

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Prix agricoles (houblon).

1081. — 24 novembre 1970. — M. Michel Kauffmann expose à M. le ministre de l'agriculture qu'en vertu d'un accord interprofessionnel basé sur le principe de la politique contractuelle, homologué par arrêté du 15 mai 1964, la brasserie française s'était engagée à acheter annuellement un volume déterminé et croissant de houblon français. Cet accord, en dehors du volume des contrats à souscrire, contenait pour les planteurs une notion essentielle : la garantie du prix de revient ; celui-ci avait été établi en commun par les parties contractantes après de longues et difficiles négociations. Durant quatre années, la pratique de cette politique a donné satisfaction aux parties contractantes. En 1968, à la suite de la libération totale des échanges communautaires, tant en matière de houblon que de bière, la Brasserie a dénoncé la clause du prix garanti sous prétexte qu'étant maintenant en concurrence directe avec ses collègues brasseurs du Marché commun, elle devait pouvoir s'approvisionner en houblon à des prix identiques à ceux de ses collègues européens. Le résultat de cet état de choses a été une chute importante du revenu des planteurs de houblon de France qui sont devenus les véritables victimes de l'entrée en vigueur du Marché commun agricole. Devant le fait indéniable, le F. O. R. M. A. avait accordé pour la récolte 1968 une indemnisation partielle des pertes subies, en octroyant une aide aux planteurs lésés en attendant la promulgation du règlement européen du houblon. Une demande analogue présentée pour les récoltes des années 1969 et 1970 a cependant été refusée par le F. O. R. M. A., alors que la situation est identique. Il lui demande quelles mesures il compte prendre jusqu'à la promulgation du règlement européen, pour indemniser les producteurs lésés.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 24 NOVEMBRE 1970

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Subventions pour constructions sportives.

9989. — 24 novembre 1970. — M. Georges Cogniot demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs, quel est le montant des subventions récemment accordées au collège Stanislas pour constructions

sportives (piscine, gymnase, etc.). Il lui demande, d'autre part, quel est le montant total des subventions de même nature accordées pour le même exercice budgétaire à l'ensemble des établissements secondaires parisiens de l'enseignement public.

Transports aériens (réductions de tarifs).

9990. — 24 novembre 1970. — M. Georges Repiquet expose à M. le ministre des transports que toutes les tentatives faites auprès de la Compagnie Air France en vue d'obtenir des réductions tarifaires sur la ligne Paris—Djibouti—Saint-Denis-de-la-Réunion n'ont pu aboutir, la compagnie nationale motivant son refus par l'existence des conventions I. A. T. A. Or cette même compagnie vient d'aménager ses appareils reliant directement la Réunion à Paris via Djibouti en classe unique, dite économique, les transformant en quelque sorte en véritables « charters » dont les vols sont réguliers mais les tarifs inchangés. Il lui demande : 1° si, dans ces conditions, la ligne Paris-Djibouti—Saint-Denis qui désormais ne se distingue plus des autres lignes intérieures françaises continue d'être soumise aux conventions internationales et, dans l'affirmative, si cet état de fait est compatible avec les règlements internationaux ; 2° quelle mesure le Gouvernement entend prendre pour que le préjudice ainsi causé à certains voyageurs puisse être compensé par une réduction tarifaire importante dont bénéficierait l'ensemble des passagers.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES

auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 8147 Jean Lhospied ; 8409 Georges Rougeron ; 8411 Georges Rougeron ; 9203 André Diligent ; 9415 René Tinant ; 9645 Yvon Coudé du Foresto ; 9735 Marcel Souquet ; 9761 Pierre-Christian Taittinger ; 9802 Edmond Barrachin.

**SECRETARE D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE,
CHARGE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS**

N° 8311 Hector Viron ; 9753 Jean Aubin ; 9827 Catherine Lagatu.

**SECRETARE D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE,
CHARGE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES REFORMES
ADMINISTRATIVES**

N° 9785 André Fosset.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE

N° 9087 Jean Lecanuet ; 9583 Antoine Courrière ; 9693 André Mignot ; 9826 Pierre-Christian Taittinger ; 9848 Pierre-Christian Taittinger ; 9849 Pierre-Christian Taittinger ; 9870 Raymond Boin ; 9898 Marcel Guislain.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 9050 Henri Caillavet ; 9123 Ladislav du Luart ; 9879 Marcel Guislain.

AFFAIRES CULTURELLES

N° 9394 Marie-Thérèse Goutmann ; 9449 Hubert d'Andigné ; 9463 Pierre-Christian Taittinger ; 9716 Roger Poudonson.

AGRICULTURE

N° 7290 André Dulin ; 8134 Roger Houdet ; 8570 Marcel Souquet ; 8883 Georges Rougeron ; 9077 Marcel Boulangé ; 9214 Marcel Souquet ; 9591 Henri Caillavet ; 9673 Baudoin de Hauteclocque ; 9718 Georges Rougeron ; 9775 Marcel Martin ; 9781 Catherine Lagatu ; 9795 Pierre-Christian Taittinger ; 9799 Roger Poudonson ; 9800 Georges Rougeron ; 9908 André Méric.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 9903 Gabriel Montpied.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

N° 8746 André Méric ; 8794 André Méric ; 9770 Claudius Delorme ; 9791 Robert Liot.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 6150 Raymond Boin ; 7082 Gabriel Montpied ; 7464 Charles Durand ; 8082 Pierre Schiélé ; 8176 Roger Poudonson ; 8477 André Fosset ; 8548 Robert Liot ; 8642 Robert Liot ; 8671 Antoine Courrière ; 8745 Georges Cogniot ; 8753 Etienne Restat ; 8823 Yves Estève ; 8863 Michel Chauty ; 8864 Michel Chauty ; 8909 Marcel Guislain ; 8923 Lucien Junillon ; 8924 Raoul Vadepiéd ; 9004 Maurice Sambron ; 9044 Raymond Boin ; 9066 Marcel Souquet ; 9162 Louis Jung ; 9183 Roger Carcassonne ; 9328 Léon Jozeau-Marigné ; 9371 Guy Petit ; 9436 André Fosset ; 9498 Antoine Courrière ; 9526 Marcel Gargar ; 9554 André Mignot ; 9557 Catherine Lagatu ; 9584 Robert Liot ; 9627 Robert Liot ; 9655 Robert Liot ; 9657 Robert Liot ; 9660 Antoine Courrière ; 9661 Robert Liot ; 9662 Robert Liot ; 9679 André Méric ; 9684 Georges Rougeron ; 9712 Jean Sauvage ; 9715 Raymond de Wazières ; 9728 Marcel Boulangé ; 9758 Louis Courroy ; 9780 Marcel Souquet ; 9786 Pierre Bourda ; 9793 Emile Dubois ; 9811 Michel Yver ; 9821 André Picard ; 9836 Marcel Gargar ; 9838 Henri Caillavet ; 9840 Henri Caillavet ; 9847 Michel Kauffmann ; 9850 Robert Liot ; 9852 Raymond Boin ; 9860 Jean Lecanuet ; 9864 Marcel Fortier ; 9877 Marcel Martin ; 9891 Marc Pauzet ; 9892 Marc Pauzet ; 9893 Alfred Kieffer ; 9894 Henri Terre ; 9905 André Cornu ; 9913 Jean Gravier ; 9916 Jean Colin ; 9917 Maxime Javelly.

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE
CHARGE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

N° 9358 Marcel Guislain.

EDUCATION NATIONALE

N° 7710 Pierre Mathey ; 8219 Georges Cogniot ; 8268 André Méric ; 8543 Jean Lecanuet ; 8635 Catherine Lagatu ; 8650 Georges Cogniot ; 9040 Pierre-Christian Taittinger ; 9144 Octave Bajeux ; 9220 Marcel Darou ; 9472 Catherine Lagatu ; 9797 Louis Namy ; 9857 Fernand Verdeille ; 9862 André Méric ; 9869 Jean Collery ; 9872 Victor Golvan ; 9874 Hector Viron ; 9876 Hector Viron ; 9883 Edouard Bonnefous ; 9889 Georges Cogniot ; 9904 Edouard Soldani ; 9906 Lucien Grand ; 9907 Gabriel Montpied.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

N° 9670 Pierre-Christian Taittinger ; 9736 Marcel Mathy.

INTERIEUR

N° 7696 Marcel Martin ; 7862 Edouard Bonnefous ; 8243 André Fosset ; 8279 Jean Bertaud ; 8280 Jean Bertaud ; 8342 Antoine Courrière ; 8451 Jean Bertaud ; 8491 Pierre Giraud ; 8508 André Fosset ; 8530 Pierre-Christian Taittinger ; 8690 Antoine Courrière ; 8859 Jacques Pelletier ; 9070 Adolphe Chauvin ; 9719 Georges Rougeron ; 9762 Pierre-Christian Taittinger ; 9782 Catherine Lagatu ; 9796 René Monory ; 9803 Pierre-Christian Taittinger ; 9806 Henri Terré ; 9807 Henri Terré ; 9808 Fernand Lefort ; 9829 Marcel Martin ; 9884 Edouard Bonnefous ; 9885 Edouard Bonnefous ; 9895 Henri Terré ; 9901 André Mignot.

JUSTICE

N° 8766 Marcel Lambert ; 9405 Georges Rougeron ; 9681 Marcel Nuninger ; 9739 Pierre Carous ; 9846 Marcel Guislain ; 9909 Pierre Giraud ; 9912 Edouard Bonnefous.

SANTÉ PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

N° 8318 Georges Portmann ; 9266 Emile Durieux ; 9442 Pierre Schiélé ; 9450 Marcel Guislain ; 9513 Marcel Boulangé ; 9536 Marie-Hélène Cardot ; 9787 Lucien Grand ; 9792 Emile Dubois ; 9805 Jules Pinsard ; 9817 Pierre Brousse ; 9832 Marcel Guislain ; 9871 Henri Caillavet.

TRANSPORTS

N° 9788 Jacques Carat ; 9835 Jacques Carat.

TRAVAIL

N° 9867 André Diligent.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 21 novembre 1970.
(Journal officiel du 22 novembre 1970, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 2049 : 1^{re} colonne, titre de la question écrite 9983 :

Au lieu de : « ... de la rue Kurs »... lire : « ... de la rue Kuss... » ;
3^e ligne de la même question 9983, au lieu de : « ... rue Kurs... », lire : « ... rue Kuss... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 24 novembre 1970.

SCRUTIN (N° 15)

Sur les autorisations de programme du titre VI de l'état C affectées au ministère de l'équipement et du logement dans le projet de loi de finances pour 1971.

Nombre des votants.....	276
Nombre des suffrages exprimés.....	236
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	119
Pour l'adoption	164
Contre	72

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM. Ahmed Abdallah. Hubert d'Andigné. Louis André. André Armengaud. Jean Aubin. Jean de Bagneux. Octave Bajeux. Hamadou Barka' Gourat. Edmond Barrachin. Maurice Bayrou. Joseph Beaujannot. Jean Bertaud. Général Antoine Béthouart. Jean-Pierre Blanc. Jean-Pierre Blanchet. René Blondelle. Raymond Bonnefous (Aveyron). Georges Bonnet. Charles Bosson. Jean-Marie Bouloux. Pierre Bouneau. Amédée Bouquerel. Philippe de Bourgoing Jean-Erich Bousch. Robert Bouvard. Martial Brousse (Meuse). Pierre Brun (Seine-et-Marne). Raymond Brun (Gironde). Robert Bruyneel. Mme Marie-Hélène Cardot. Pierre Carous. Maurice Carrier. Léon Chambaretaud. Michel Chauty. Adolphe Chauvin. Albert Chavanac. Pierre de Chevigny. André Colin (Finistère). Jean Collery. Francisque Collomb. Yvon Coudé du Foresto. Louis Courroy. Etienne Dailly. Roger Deblock. Jean Deguisse. Claudius Delorme.	Jacques Descours Desacres. Henri Desseigne. André Diligent. Paul Driant. Hector Dubois (Oise). Charles Durand (Cher). Hubert Durand (Vendée). Yves Durand (Vendée). François Duval. Jean Errecart. Fernand Esseul. Yves Estève. Charles Ferrant. Jean Fleury. Marcel Fortier. André Fosset. Pierre Garet. Lucien Gautier (Maine-et-Loire). Victor Golvan. Jean Gravier (Jura). Louis Gros. Paul Guillard. Jean Guillaumot. Louis Guillou. Jacques Habert. Roger du Halgouet. Yves Hamon. Baudouin de Haute-clocque. Jacques Henriot. Gustave Héon. Roger Houdet. René Jager. Léon Jozeau-Marigné. Louis Jung. Michel Kauffmann. Alfred Kieffer. Michel Kistler. Jean de Lachomette. Henri Lafleur. Maurice Lalloy. Marcel Lambert. Emmanuel Lartigue. Robert Laurens. Guy de La Vasselais. Arthur Lavy. Jean Lecanuet. Jean Legaret. Modeste Legouez. Marcel Legros. Marcel Lemaire.	Bernard Lemarié. François Levacher. Robert Liot. Henry Loste. Ladislav du Luart. Pierre Maille (Somme). Georges Marie-Anne. Louis Martin (Loire). Jean-Baptiste Mathias. Michel Maurice-Bokanowski. Jacques Maury. Jacques Ménard. André Messager. André Mignot. Paul Minot. Michel Miroudot. Marcel Molle. Max Monichon. René Monory. Claude Mont. Geoffroy de Montalembert. André Monteil. Lucien De Montigny. Léon Motais de Narbonne. Jean Natali. Jean Noury. Marcel Nuninger. Dominique Pado. Henri Parisot. François Patenôtre. Marc Pauzet. Paul Pelleray. Albert Pen. Lucien Perdereau. Guy Petit. Paul Piales. André Picard. Jacques Plot. Alfred Poroï. Georges Portmann. Roger Poudonson. Marcel Prélot. Henri Prêtre. Pierre Prost. Jacques Rastoin. Georges Repiquet. Paul Ribeyre. Maurice Sambron. Jean Sauvage. Pierre Schiélé. François Schleiter. Robert Schmitt.
---	--	---

Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Taittinger.
Henri Terré.
Louis Thioléron.

René Tinant.
René Travert.
Raoul Vadepied.
Amédée Valeau.
Jacques Vassor.
Jean-Louis Vigier.

Robert Vignon.
Yves Villard.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

François Giacobbi.
Lucien Grand.
Lucien Junillon.
Charles Laurent-Thouverey.
Pierre Mailhe (Hautes-Pyrénées).
Paul Massa.

Pierre-René Mathey.
Gaston Monnerville.
Roger Morève.
André Morice.
Guy Pascaud.
Jacques Pelletier.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.

Joseph Raybaud.
Etienne Restat.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Charles Sinsout.
Jacques Verneuil.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.

Ont voté contre :

MM.
André Aubry.
Clément Balestra.
Jean Bardol.
André Barroux.
Jean Bène.
Aimé Bergeal.
Serge Boucheny.
Marcel Boulangé.
Marcel Brégégère.
Jacques Carat.
Roger Carcassonne.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
Georges Cogniot.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Georges Dardel.
Marcel Darou.
Michel Darras.
Léon David.
Roger Delagnes.
Emile Dubois (Nord).
Jacques Duclos.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.

Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier
(Puy-de-Dôme).
Jean Geoffroy.
Pierre Giraud.
Pierre Gonard.
Mme Marie-Thérèse Goutmann.
Léon-Jean Grégory.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Henri Henneguelle.
Maxime Javelly.
Jean Lacaze.
Mme Catherine Lagatu.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Edouard Le Bellegou.
Fernand Lefort.
Jean Lhospied.
Pierre Marcilhacy.
Marcel Martin (Meurthe-et-Moselle).

Marcel Mathy.
André Méric.
Léon Messaud.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Gabriel Montpied.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Paul Pauly.
Jean Périquier.
Fernand Poignant.
Mlle Irma Rapuzzi.
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Guy Schmaus.
Abel Sempé.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.
Charles Suran.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.
Henri Tournan.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Hector Viron.

Se sont abstenus :

MM.
Pierre Barbier.
Jean Berthoin.
Auguste Billiemaz.
Raymond Boin.
Edouard Bonnefous (Yvelines).
Pierre Bourda.

Joseph Brayard.
Louis Brives.
Pierre Brousse (Hérault).
Henri Caillavet.
Charles Cathala.
Jean Colin (Essonne).

André Cornu.
Mme Suzanne Crémieux.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Pierre de Félice.
Jean Filippi.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Roger Courbatère, Roger Duchet et Marcel Pellenc.

Excusés ou absents par congé :

MM. Robert Gravier, Alfred Isautier et Gaston Pams.

N'a pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat.

Ont délégué leur droit de vote :

(Articles 63 et 64 du règlement.)

MM. Pierre Barbier à M. Lucien Grand.
Marcel Prelot à M. Michel Chauty.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	279
Nombre des suffrages exprimés.....	237
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	119
Pour l'adoption	164
Contre	73

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.