

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 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 20^e SEANCE

Séance du Mercredi 24 Novembre 1971.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

1. — Procès-verbal (p. 2246).
2. — Loi de finances pour 1972. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2246).

Équipement (début) :

M. André Dulin, rapporteur spécial ; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (ports maritimes) ; MM. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes) ; Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Emile Durieux, Fernand Chatelain, André Morice.

Renvoi de la suite de la discussion

3. — Communication du Conseil constitutionnel (p. 2260).

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ MÉRIC

4. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2260).
5. — Loi de finances pour 1972. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2260).

Équipement (suite) :

MM. Louis Jung, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Schiélé, Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement, Jacques Descares, André Morice.

Art. 56 :

MM. André Barroux, Pierre Marclhacy, le ministre, Marcel Champeix.

Amendement n° 52 de la commission. — M. André Dulin, rapporteur spécial. — Retrait.

Amendement n° 50 de M. Amédée Bouquerel. — MM. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; le ministre, André Dulin, rapporteur spécial ; Pierre Marclhacy. — Adoption.

MM. Antoine Courrière, le ministre, Fernand Chatelain.

Adoption au scrutin public de l'article modifié.

Logement (début) :

MM. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial ; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Maurice Coutrot, Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Etienne Dailly, Jean Colin.

Renvoi de la suite de la discussion.

6. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2279).
7. — Ordre du jour (p. 2279).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER,**vice-président.**

La séance est ouverte à quinze heures dix 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 1972**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 1972, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 26 et 27 (1971-1972).]**EQUIPEMENT****M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement et du logement, section équipement.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 4 novembre 1971 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 23 minutes ;

Groupe socialiste : 21 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 21 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : 18 minutes ;

Groupe communiste : 12 minutes.

Il serait souhaitable, mes chers collègues, en raison du grand nombre des orateurs inscrits et compte tenu de la suspension de séance qui a été prévue pour dix-huit heures, que nous respections les temps de parole que je viens d'indiquer.

La parole est à M. Dulin, rapporteur spécial.

M. André Dulin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, votre commission des finances a décidé de partager l'examen du budget de l'équipement entre trois rapporteurs. Notre collègue, M. Bousch, vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement ; Mlle Rapuzzi a été chargée de l'examen des dotations afférentes aux ports maritimes ; quant au présent rapport, il sera consacré aux autres chapitres de ce budget, c'est-à-dire principalement ceux concernant l'infrastructure routière et fluviale ainsi que les services généraux du ministère, pour lesquels il n'est pas possible de faire une distinction entre équipement et logement.

Le rapport traitera donc dans un premier chapitre des dépenses intéressant les services généraux du ministère, puis quatre autres sections seront consacrées aux dotations concernant les infrastructures : voies navigables, routes, signalisation maritime, défense contre les eaux. Un dernier chapitre sera consacré à l'institut géographique national.

Indiquons, dès maintenant, que les dotations prévues pour l'ensemble du ministère de l'équipement au titre du budget de 1972 s'élèvent : en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.436 millions de francs contre 2.253 millions de francs pour 1971 ; pour les dépenses en capital, à 6.281 millions de francs en autorisations de programme et 5.341 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 5.460 millions et 4.272 millions de francs en 1971.

Nous constatons donc une augmentation très sensible des crédits.

Je vous entretiendrai maintenant des services généraux du ministère, dépenses ordinaires.

Dans le cadre des services votés sont prévues différentes augmentations de crédits qui, pour l'essentiel, traduisent l'incidence en année pleine, d'une part, des majorations intervenues en 1971 en matière de rémunération des agents de la fonction publique et de prestations sociales et, d'autre part, d'un certain nombre de mesures à caractère catégoriel prises en cours d'année.

Quant aux mesures nouvelles, elles concernent l'administration centrale et les services extérieurs.

Les principales mesures nouvelles, outre divers transferts réalisés au sein du budget de l'équipement, portent : sur la création du grade de secrétaire administratif en chef dans le corps des secrétaires administratifs de l'administration centrale du ministère de l'équipement ; sur une augmentation nouvelle des moyens en personnel et en matériel, d'une part, des organes d'informatique du ministère et, d'autre part, du service chargé des travaux statistiques. L'ensemble représente une dépense supplémentaire de 6,3 millions de francs contre 3 millions en 1971 ; sur un ajustement aux besoins réels d'un certain nombre de dotations concernant notamment les dépenses d'entretien courant.

Passons aux services extérieurs.

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'équipement est important et atteint 25,4 millions de francs, contre 17,7 en 1971.

Parmi les principales mesures, il y a lieu de signaler, en premier lieu, la poursuite du reclassement indiciaire par transformation d'emplois du corps des techniciens des travaux publics de l'Etat. Une dernière tranche de 258 emplois est créée. Cette mesure doit permettre d'achever, en 1972, la transformation et le reclassement de ce corps dont l'évolution des tâches qui lui sont confiées justifie par ailleurs un aménagement du taux de la prime de rendement et de service. Nous trouvons, en second lieu, la poursuite de la « permanisation », entreprise en 1967, des emplois d'ouvrier des parcs et ateliers des ponts et chaussées. Il est proposé la création de 200 nouveaux emplois pour 1972.

Les autres mesures concernent notamment la rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées — liée à l'évolution des salaires minimaux du secteur bâtiment et travaux publics de la région parisienne ; une majoration de 6,9 millions de francs pour faire face aux frais de fonctionnement des services extérieurs de l'équipement ; dans le domaine de l'enseignement et de la recherche, une majoration des crédits de fonctionnement de l'école nationale des ponts et chaussées ; le développement de l'informatique dans la gestion des services extérieurs.

J'en viens aux dépenses en capital.

Trois chapitres des dépenses en capital du budget de l'équipement et du logement doivent être rattachés aux services généraux de ce ministère, et d'abord celui des études générales concernant l'infrastructure des transports.

Ce chapitre est doté de 8 millions de francs en autorisations de programme et de 6 millions de francs en crédits de paiement, dont 3.786.000 francs au titre des opérations nouvelles.

Cette augmentation substantielle des autorisations de programme, de l'ordre de 150 p. 100, et des crédits de paiement, de 107 p. 100, bénéficie essentiellement à la recherche scientifique et technique, qui reçoit environ 40 p. 100 des autorisations de programme et plus de la moitié des crédits de paiement proposés en mesures nouvelles.

En 1971, la dotation du chapitre en autorisations de programme du chapitre relatif aux études économiques régionales était de 250.000 francs. Cette dotation était affectée, pour la plus grande part, à des études visant à la rationalisation des choix budgétaires, et plus spécialement à l'analyse globale des actions de la puissance publique en matière de résorption et de prévention de l'habitat insalubre. L'autre partie de la dotation était réservée à l'information économique et à la mise en œuvre du tableau de bord du ministère de l'équipement et du logement.

En 1972, la dotation prévue s'élève à 1.490.000 francs d'autorisations de programme. Elle est donc en augmentation de 1.240.000 francs sur celle de 1971.

Cette dotation doit permettre la réalisation de trois programmes d'action : le système d'information pour la gestion et tableau de bord, l'éclairage des choix aux différents niveaux et le développement de l'informatique.

Au titre de l'équipement immobilier des services de l'équipement et du logement, sont prévus, en autorisations de programme, 42 millions de francs et 35 millions de francs en crédits de paiement. Ces dotations sont en augmentation par rapport au budget de 1971 où les autorisations de programme étaient de 38,1 millions de francs et les crédits de paiement de 23 millions.

J'en viens au chapitre « recherche en matière de transport, subvention d'équipement ». Ce chapitre rassemble un certain nombre de subventions, mais une seule dotation est à rattacher aux services généraux du ministère : la subvention à l'institut de recherche des transports : 3 millions de francs en autorisations de programme contre 2.650.000 francs en 1971. Cette subvention était précédemment inscrite au chapitre 63-90, qui retrace les subventions d'équipement pour travaux divers.

Les autres articles de ce chapitre seront étudiés dans la suite du présent rapport.

Un effort très important est consenti, dans ce budget, en faveur des voies navigables, qui avaient été particulièrement sacrifiées pendant un certain nombre d'années. L'augmentation, d'environ 37 p. 100, est particulièrement justifiée par le fait que le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une progression très importante : en 1967, 97,6 millions de tonnes ; en 1968, 101,7 millions de tonnes ; en 1969, 110,2 millions de tonnes ; en 1970, 110 millions de tonnes, et l'on prévoit, pour 1971, 110 millions de tonnes.

Lors de l'examen du budget pour 1971, il avait été prévu un taux de progression de l'ordre de 6 p. 100 du trafic de 1969 à 1970, mais cette progression a été freinée en raison : des effets cumulés du gel, des crues et des arrêts systématiques — chômage — pour l'entretien des voies navigables, qui ont conduit à des interruptions de navigation d'une durée moyenne de soixante et un jours, soit 35 p. 100 de plus qu'en 1969 et 55 p. 100 de plus qu'en 1968 ; du taux de progression de l'industrie du bâtiment et des travaux publics qui a été plus faible que prévu en 1970 ; des circonstances peu favorables de la campagne céréalière — la chute du trafic fluvial est sensible en trafic intérieur et à l'exportation — de la décroissance annuelle du trafic du charbon qui s'est accélérée ; de la réglementation des tarifs appliqués aux transports intérieurs sur les voies françaises.

Actuellement, le trafic semble analogue à celui qui fut enregistré au cours des cinq premiers mois de 1970, et, bien qu'une modification de cette tendance à la stagnation ne soit pas impossible au cours des derniers mois de l'année 1971, on peut admettre que le trafic de l'exercice sera identique à celui de 1970.

Pour 1972, il y a lieu de penser que le trafic de la voie d'eau reprendra un taux de croissance normal.

Rappelons que ces crédits sont destinés à financer, d'une part, la partie des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée, qui n'est pas couverte par le produit des taxes de visa et d'exploitation, d'autre part, la reconversion de la traction sur berges sur un certain nombre de voies ; cette activité est, en effet, appelée à disparaître progressivement.

On peut noter la disparition, en 1972, de la participation de l'Etat aux charges de reconversion de la traction sur berges. Passons aux dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 83,7 millions de francs, en augmentation de 2,1 millions de francs sur l'année précédente. Or, en 1970, l'augmentation de la dotation par rapport à l'année précédente n'avait été que de 2 p. 100.

En ce qui concerne l'équipement, les autorisations de programme prévues au chapitre 53-30 concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1972 à 300 millions de francs, en augmentation de 83 millions de francs sur celles de 1971, soit 38 p. 100.

Les crédits de paiement se montent à 255,5 millions de francs, en augmentation de 55,5 millions de francs par rapport au précédent budget, soit 27,7 p. 100.

Le programme suivi par le Gouvernement en matière d'équipement consiste à concentrer, dans un premier temps, l'ensemble des moyens budgétaires de l'Etat dans l'aménagement par la création de liaisons à grand gabarit, des vallées qui desservent nos trois plus grands ports maritimes, dans la poursuite de l'aménagement de la Moselle et du Rhin, ainsi que dans la modernisation et la restauration des autres principales voies du réseau.

Ce choix devrait permettre une meilleure desserte des zones de forte concentration industrielle et urbaine et de l'hinterland des principaux ports maritimes.

En revanche, les voies de petit gabarit, dont le trafic commercial est très faible, ne bénéficieraient plus de dotations importantes du budget de l'Etat et seraient concédées à des organismes locaux, qui les aménageraient pour le tourisme, les loisirs et la pêche.

Dans ces conditions, les objectifs du VI^e Plan pourraient être atteints. Le budget de 1972 prévoit un programme d'opérations qui traduirait les options fondamentales du Plan, à savoir : dans le bassin du Nord, la poursuite de la mise à grand gabarit de l'antenne Bauvin-Port de Lille et de l'aménagement de l'Escaut à l'aval de Denain ; dans le bassin de la Seine, la poursuite de la mise à grand gabarit de l'Oise et l'adaptation progressive des caractéristiques de la Seine et l'évolution du trafic ; dans le bassin du Rhône et de la Saône, la participation aux travaux de la compagnie nationale du Rhône pour 70 millions de francs et la poursuite de la mise à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Auxonne ; dans le bassin de la Moselle, la poursuite de la canalisation de la Moselle à l'amont de Frouard. Pour les autres voies, 30 millions de francs environ sont prévus.

Dans le bassin du Nord, sur le canal Dunkerque-Denain, aura été engagée, en 1971, une nouvelle tranche de calibrage de la

voie, par approfondissement, ainsi que la mise en place de garages à bateaux et d'installations de régulation. L'ensemble représente une dépense de 7 millions de francs.

Sur la Seine, en aval de Paris, aura été financé l'achèvement de la construction de l'écluse d'Andrézy et la mise au mouillage de 4 mètres de la rivière à l'aval de Gennevilliers. La dépense correspondante est de 21,15 millions de francs.

De même, sur le canal de Tancarville, aura été lancée une nouvelle tranche d'élargissement et d'approfondissement de la voie.

Une troisième tranche de travaux destinés à la mise à grand gabarit de l'Oise doit permettre notamment d'achever la construction de l'écluse de l'Isle-Adam.

Dans le bassin de la Moselle, les travaux de canalisation de la section Metz-Frouard sont en voie d'achèvement, y compris les accès au port de Nancy-Frouard. La canalisation de la section Frouard-Toul de cette voie se poursuit en 1971 par la réalisation d'aménagements en bief, le crédit étant de 10 millions de francs.

Pour le bassin du Rhône et de la Saône, le budget des voies navigables a apporté une participation de 60 millions de francs au financement des travaux menés par la compagnie nationale du Rhône pour l'aménagement de ce dernier.

J'en arrive aux routes, qui font l'objet des crédits les plus importants.

Avant d'aborder l'examen des crédits qui leur sont consacrés, signalons deux dotations qui intéressent la circulation routière et qui consacrent respectivement les permis de conduire et la prévention routière.

En ce qui concerne les permis de conduire, le chapitre 36-21, dont la dotation de 49,5 millions de francs est destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire, bénéficie de la plus forte augmentation relative de crédits. Cette majoration substantielle est justifiée pour partie par la mise en application du nouveau statut du service national des examens du permis de conduire.

Le chapitre 36-23 « Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route » concerne la subvention à l'« Organisme national de sécurité routière » (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961. La subvention prévue pour 1972 — 2.350.000 francs — ne fait l'objet d'aucune mesure nouvelle malgré l'importance croissante de la mission confiée à cet organisme.

Pour la commodité de leur examen, nous grouperons les crédits consacrés aux routes et à la circulation routière sous deux rubriques : les crédits d'entretien, d'une part, les dépenses en capital et le fonds routier, d'autre part.

Les crédits d'entretien des routes sont répartis en trois chapitres : un chapitre général concernant l'ensemble des routes nationales et deux chapitres particuliers intéressant la ville de Paris et la voirie de l'ancien département de la Seine.

Le montant total des dépenses d'entretien s'élève à 584,2 millions de francs contre 530,4 millions de francs en 1971, soit une augmentation de 10,2 p. 100 d'une année à l'autre.

L'essentiel des crédits supplémentaires demandés au titre des dépenses d'entretien — 53,2 millions de francs — est affecté au chapitre 35-21 pour l'entretien et la réparation du réseau routier national.

L'accroissement des dépenses est justifié par : les opérations de conservation du patrimoine — entretien complet préventif sur les routes renforcées et autoroutes non concédées — la mise en place d'un service d'hiver de qualité — acquisition du matériel de salage et de déneigement et construction d'abris à sel et de garages — enfin, le développement des actions de circulation — délestage, itinéraires *bis*, déviations obligatoires.

Je passe aux dépenses en capital et au fonds routier. Depuis que le recours au régime de la concession a été pratiqué en matière de construction d'autoroutes, une partie des investissements routiers ne ressortit plus au budget de l'équipement. Nous consacrerons donc une section spéciale aux concessions d'autoroutes, examinant seulement dans le cadre de la présente section les investissements sur fonds publics.

L'ensemble des crédits destinés à l'équipement routier s'élève, en 1972, à 3.374 millions de francs contre 2.642 millions de francs pour le budget précédent, soit une augmentation de 27,7 p. 100. Pour 1972, les autorisations de programme sont d'un montant total de 3.937 millions de francs contre 3.132 millions de francs en 1971.

Une faible partie de ces crédits est inscrite au budget de l'équipement : 674,6 millions de francs contre 290,9 millions de francs en 1971. L'essentiel des crédits intéressant le réseau routier figure au fonds spécial d'investissement routier pour un total de 2.700 millions de francs contre 2.352 millions pour l'année précédente.

Mais d'autres crédits intéressant le réseau routier sont disséminés dans les budgets d'autres départements ministériels ou des charges communes.

M. le rapporteur général a adressé une lettre dans ce sens à M. le Premier ministre, car il est difficile de savoir exactement quel est l'effort général accompli sur le plan routier et surtout de connaître la répartition des crédits.

C'est ainsi que, pour les routes, nous trouvons des crédits à l'intérieur, au budget des charges communes, dans le F. I. A. T. et même dans l'agriculture.

Nous avons constaté — vous l'avez vous-même reconnu lors de votre audition par la commission des finances — que 87 p. 100 des crédits routiers devaient être affectés à la région parisienne et à Paris. Mais Paris dépend de l'intérieur et vous avez toute la région parisienne.

Le point important, en tout cas, c'est qu'il reste peu de choses pour la province dans votre budget. C'est donc une nouvelle charge que vous allez imposer à la province alors que le budget de l'Etat couvre également le déficit considérable de la R. A. T. P. — plus de 1.600 millions de francs.

Nous sommes alors obligés de protester énergiquement : si nous sommes satisfaits de l'augmentation des crédits prévus dans votre budget, nous aurions préféré qu'ils soient répartis d'une façon plus équitable. Ne parlez-vous pas de « la route des ministres », des « zones d'action rurale des ministres » ?

Par conséquent, nous pensons que les crédits qui proviennent de l'impôt devraient profiter à tous, et c'est là un point important que j'avais le devoir de souligner au nom de la commission des finances.

Il faut observer cependant que les crédits de paiement inscrits au budget de l'équipement passent de 291 millions de francs à 675 millions de francs, soit une progression de plus de 130 p. 100.

Mais tous les secteurs du réseau routier ne bénéficient pas également de cette augmentation des crédits. Trois types d'opérations ont été privilégiés : le réseau national de rase campagne, les renforcements coordonnés, enfin la voirie en milieu urbain.

En ce qui concerne le réseau de rase campagne, les dotations accordées en 1971, première année du VI^e Plan, avaient été jugées insuffisantes pour permettre de faire face aux besoins considérables qui se manifestaient en ce domaine. En 1972, un relèvement substantiel de la dotation s'imposait.

Effectivement, les autorisations de programme inscrites au chapitre 1-5^o du fonds routier progressent de 60 p. 100 et les crédits de paiement de plus de 40 p. 100. Il n'est pas tenu compte des crédits d'un montant modeste, de l'ordre de 10 millions de francs — mais non individualisés — inscrits au chapitre 53-26 du budget de l'équipement qui retrace la participation de l'équipement au fonds routier, tant pour les autoroutes que pour les routes en rase campagne.

Pour 1972, il est proposé de consacrer à ce type de travaux au total 468 millions de francs en autorisations de programme contre 300 millions de francs en 1971 et 448 millions de francs en crédits de paiement contre 270 millions de francs l'année précédente. Il est envisagé de répartir ces crédits sur les itinéraires que vous verrez, mes chers collègues, dans le rapport écrit que je vous ai présenté.

Pour la voirie en milieu urbain, sur un total de 1.742 millions de francs d'autorisations de programme, soit une augmentation de près de 7 p. 100 par rapport à 1971, l'essentiel de ces crédits, 1.476 millions de francs, est inscrit au fonds routier. Les crédits de paiement s'élèvent à 1.525 millions de francs contre 1.153 millions de francs en 1971, soit une augmentation de plus de 32 p. 100.

Ainsi il est permis de constater que les crédits publics sont affectés en priorité à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier traditionnel, en confiant, à travers le régime de la concession, aux ressources financières privées le soin de développer le réseau autoroutier de liaison.

En ce qui concerne le réseau autoroutier, sa réalisation est confiée pour l'essentiel à des sociétés d'économie mixte et au secteur privé.

Pour 1972, le programme autoroutier bénéficiera d'un montant global d'autorisations de programme de l'ordre de 1.600 millions de francs, soit une augmentation de 300 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Le budget de l'Etat mettra environ 400 millions de francs à la disposition de ce programme : 218 millions de francs proviendront du fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-26 du budget de l'équipement. Les emprunts lancés par la Caisse des autoroutes et les sociétés privées devraient fournir respectivement 680 et 520 millions de francs.

Ces crédits devraient permettre en 1972 de lancer un certain nombre d'opérations que vous trouverez dans le rapport que j'ai eu l'honneur de présenter.

Le programme de lancement des autoroutes de dégagement pour 1972 n'est pas encore définitivement arrêté. Les crédits inscrits au titre de la voirie urbaine étant en sensible accroissement, ce programme devrait pouvoir atteindre un niveau de réalisation en 1972 assez important.

Passons maintenant à la signalisation maritime. Les crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, pour 1972, à 20,6 millions de francs, en augmentation de 2,5 millions, soit une progression de près de 14 p. 100 sur l'exercice précédent, contre 9 p. 100 l'année antérieure.

En ce qui concerne la sauvegarde des ressources et la protection contre les eaux, nous pensons que les deux chapitres qui figurent au budget de l'équipement seraient mieux à leur place au budget dont M. Poujade a la responsabilité.

Les autorisations de programme s'élèvent à 15,5 millions de francs, en augmentation de 9,1 millions de francs sur 1971. Elles concernent diverses opérations, tels les problèmes de l'eau — études et recherches — la poursuite d'études dans le cadre de la politique générale de l'eau, la sauvegarde des ressources en eau — et cela regarde M. Poujade — la mise en place d'un réseau automatique d'observation hydrolatigue, y compris la pollution, et des travaux divers, la protection contre les eaux des rivières.

Les crédits de paiement sont de 9,7 millions de francs, soit une augmentation de l'ordre de plus de 60 p. 100 par rapport au budget de 1970.

Les subventions d'équipements versées par l'Etat pour travaux divers s'élèvent à un total de 32 millions de francs destinées à subventionner différents travaux.

Pour ce qui est de l'Institut géographique national, nous aurons quelques observations à présenter au moment opportun. Je veux simplement indiquer qu'il figure au chapitre 35-60 relatif à la subvention de fonctionnement qui s'élève, pour 1972, à 57.537.839 francs, en augmentation de 9 p. 100, et au chapitre 67-50 qui a trait à la subvention d'équipement et dont le montant est en autorisation de programme de 5.200.000 francs contre 5.390.000 francs l'année précédente.

L'augmentation des crédits de fonctionnement est destinée à tenir compte des revalorisations de salaires et des prestations annexes en cours d'année, et à accroître les moyens dont dispose l'Institut.

En revanche, la subvention d'équipement a été réduite de 3,5 % en autorisations de programme et d'un tiers en crédits de paiement.

Mais les dépenses de l'Institut, en 1971, étaient particulièrement élevées, en raison de l'acquisition d'un avion « Mystère 20 » destiné à la photographie aérienne.

Le coût de cet appareil (7 millions de francs) avait été financé à concurrence de 3.720.000 francs par la subvention et pour le reste par l'autofinancement.

Un investissement aussi exceptionnel ne se reproduira pas en 1972.

Depuis sa transformation en établissement public à caractère administratif, l'Institut géographique national a engagé des actions pour mettre progressivement en place des structures mieux adaptées aux objectifs qui lui sont assignés.

C'est ainsi que, pour aboutir à une organisation plus rationnelle grâce à une meilleure utilisation du personnel la décision a été prise en 1970 de créer un corps d'ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat, par fusion du corps des ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat et du corps des artistes cartographes. Les transformations d'emplois nécessaires ont été effectuées au titre du budget de 1971 et le projet de statut particulier est actuellement en cours de mise au point.

Le décret du 23 septembre 1970 a fixé le classement indiciaire du nouveau corps par référence à celui de l'ancien corps des ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat.

La commission des finances a entendu longuement le ministre de l'équipement. En premier lieu, le ministre a apporté des précisions sur certains aspects de la politique poursuivie par son département, mais il s'est surtout étendu sur une question que vous connaissez bien et qui fera l'objet d'un débat très sérieux, le nouvel article 56.

L'Etat prévoit que, d'ici 1977, la France disposera de 4.000 kilomètres d'autoroutes dont 2.500 kilomètres seront mis en service d'ici là. En 1972, environ 1.790 millions de francs seront consacrés à la construction des autoroutes, dont 400 millions proviendront du budget. L'essentiel du financement sera assuré par des ressources externes. Grâce au régime des concessions, il a été lancé en 1971 la construction de 250 kilomètres d'autoroutes ; l'ouverture des travaux pour 400 nouveaux kilomètres est prévue pour 1972.

Le Gouvernement propose aux départements, dans son article 56, de prendre en charge les routes rationales de troisième catégorie. Cette prise en charge serait volontaire et se ferait en bloc. L'Etat consacrerait, par an, une somme de 300 millions

de francs qui a été d'ailleurs garantie — si je puis dire — par un amendement de M. Ruais, qui prévoit de plus une indexation ; au cas où les prix monteraient, cette subvention augmenterait.

Mais, lorsque nous effectuons le calcul par kilomètre de routes nationales de cette catégorie, la subvention d'Etat représente un peu plus de 5.000 francs par an. Or, monsieur le ministre, se trouvent parmi nous un grand nombre de présidents de conseils généraux qui sont habitués à gérer les budgets départementaux et qui, vous le savez, ont une très grande confiance dans un corps de fonctionnaires, celui des ponts et chaussées. Cependant, lorsque l'on questionne ces hauts fonctionnaires avec qui nous sommes en rapport quotidiennement, ils nous disent que, pour la route nationale n° 3, par exemple, sans l'élargir à sept mètres — ce qui serait pourtant nécessaire — mais simplement pour la remettre en état, il faut compter, selon les endroits, non pas 5.000 francs, mais de 50.000 à 150.000 francs. Si vous l'élargissez, c'est 250.000 francs qui sont nécessaires. Vous me permettrez de vous dire que vous nous faites là un cadeau empoisonné.

La commission des finances souhaite surtout que les départements puissent ne prendre qu'une partie de ces routes, et non pas tout en bloc. Elle a déposé un amendement que je défendrai le moment venu et qui est très judicieusement complété par un amendement de M. Bouquerel, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

L'amendement de la commission des finances précise que les routes nationales qui figureront dans le document annexe relatif aux routes susceptibles d'être classées dans la voirie départementale et situées sur le territoire d'un même département peuvent, après accord du conseil général, être classées en tout ou partie dans la voirie départementale par arrêté interministériel.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de consentir un effort supplémentaire. Il n'est pas sérieux d'imposer aux départements qui font déjà un effort considérable des charges supplémentaires. Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, étant donné l'extrême modicité des crédits d'entretien que vous leur accordez pour les routes nationales, utilisent quelquefois notre matériel départemental et aussi, quand c'est nécessaire et urgent, avec l'accord du président du conseil général, des crédits du département pour boucher les trous des routes nationales.

Nous voulons bien collaborer avec vous et un certain nombre d'entre nous accepteraient le principe, mais à condition que l'opération reste volontaire et que l'Etat fasse de sérieux efforts.

Lorsqu'un conseil municipal demande le classement dans la voirie départementale d'un chemin communal, le conseil général ne l'accepte qu'à la condition expresse que ce chemin soit en bon état.

De même, si l'Etat faisait un effort en faveur des routes nationales, les départements pourraient accepter plus facilement de les prendre en charge. Mais, dans l'état actuel des trois quarts, pour ne pas dire des neuf dixièmes de ces routes, une telle prise en charge est impossible.

Or, nous craignons que l'Etat ne fasse pas un effort suffisant.

Si l'on compare l'état des routes départementales et même communales à celui des routes nationales, qu'elles soient de première, de deuxième ou de troisième catégorie, l'on peut juger l'importance de l'effort consenti par les collectivités locales en faveur des voies de circulation.

Je vous l'ai dit l'autre jour, les routes sont le moyen essentiel d'apporter l'expansion dans une région et, si elles ne sont pas suffisantes, celle-ci risque de mourir.

Pour toutes ces raisons, au nom de la commission des finances, monsieur le ministre, je vous prie de vous pencher sur ce problème. Nous ne demandons qu'à collaborer avec vous et c'est dans cet esprit que nous présentons ce budget, mais nous ne le voterons qu'à la condition que vous nous donniez satisfaction. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (ports maritimes). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans une conjoncture internationale caractérisée par une compétition de plus en plus âpre pour la conquête des débouchés extérieurs, condition indispensable à l'expansion des économies nationales, le rôle des ports maritimes ne cesse de s'accroître.

A cet égard, l'augmentation importante du trafic de nos ports maritimes constitue un facteur très positif. Ce trafic a atteint, en 1970, 225.939.000 tonnes, en augmentation de 13,7 p. 100 par rapport à 1969. Cette évolution très favorable est attestée par le doublement du trafic en huit ans, puisqu'il n'atteignait que 98 millions de tonnes en 1962.

Pour la plus grande part, il se répartit comme suit : marchandises diverses, 219 millions de tonnes ; produits de la pêche, 519.000 tonnes ; avitaillement, 6.093.000 tonnes.

Il faut noter que les produits pétroliers représentent le plus gros tonnage et la croissance la plus importante : 71 p. 100 du tonnage total ; les minerais, les engrais divers plafonnent entre 5 p. 100 et 7 p. 100 et l'on voit apparaître une nouvelle forme de trafic, dont l'évolution est suivie avec la plus grande attention aussi bien par les professionnels que par les responsables de l'administration, le transport par cortaineurs.

Pour mieux comprendre les grandes lignes de notre politique portuaire, il est essentiel de souligner que les six ports autonomes totalisent à eux seuls 87,6 p. 100 du trafic des marchandises et que la progression du trafic y est la plus rapide, 15 p. 100 en une année contre 6 p. 100 pour les autres ports.

Si satisfaisants que soient ces résultats, ils ne doivent pas faire oublier notre relative infériorité par rapport aux grands ports des pays voisins et concurrents du Marché commun. Rotterdam, par exemple, totalise, avec 225 millions de tonneaux, un trafic égal à celui de tous nos ports réunis.

Les crédits de fonctionnement se répartissent en deux groupes importants : les subventions versées aux ports autonomes et les dotations affectées directement à l'entretien des autres ports.

Pour les ports autonomes, la loi du 29 juin 1965, qui est leur véritable charte, a défini la nature des opérations prises en charge sous forme de subventions par l'Etat. Il assume les dépenses d'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer et les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès. Il participe par ailleurs au remboursement des emprunts émis pour financer les opérations d'infrastructure engagées avant le nouveau régime d'autonomie. Enfin, l'Etat rembourse les dépenses de fonctionnement et d'entretien des services annexes confiés aux ports autonomes, c'est-à-dire les anciens services maritimes et de navigation.

Pour 1972, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 90.083.744 francs, en augmentation de 9.100.000 francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration relativement importante des crédits, de l'ordre de 11 p. 100, est justifiée par la conjonction de deux facteurs : l'évolution des conditions économiques et la mise en service des nouveaux ouvrages.

Par contre, pour l'ensemble des autres ports, les crédits d'entretien prévus pour 1972 s'élèvent à 28.808.520 francs, en augmentation de 770.000 francs, soit 2,7 p. 100 d'une année sur l'autre.

Ainsi, pour la deuxième année consécutive, la majoration de crédits proposée ne permettra pas, comote tenu de la hausse des prix, d'assurer l'entretien de ces ports de façon satisfaisante.

Cette insuffisance des crédits d'entretien a tout particulièrement retenu l'attention de notre commission des finances qui a tenu à souligner, par la voix autorisée de son président, combien cette pratique lui paraissait dangereuse ; elle compromet la compétitivité de nos équipements portuaires et elle nous obligera, par la suite, à consacrer à cet entretien des crédits bien supérieurs à ceux qui auraient été nécessaires si on avait procédé à un entretien annuel normal.

Réaliser des économies au titre des dépenses d'entretien n'est pas, à proprement parler, une véritable économie, c'est même tout le contraire !

Quant aux dépenses d'équipement, je note que les autorisations de programme prévues au titre des ports de commerce s'élèvera en 1972 à 377 millions de francs. La progression, quoique très sensible, 48.100.000 francs, est moindre que celle qui a été enregistrée en 1971.

Les crédits d'équipement s'élèvent à 300.500.000 francs et sont en augmentation de 54.500.000 francs, soit une progression, satisfaisante, de 22,2 p. 100.

Dans ce domaine, le volume des crédits accordés dans le cadre d'un budget annuel n'acquiert sa véritable dimension que s'il est replacé dans un contexte plus large. Or, à cet égard, nous pouvons trouver un motif de satisfaction dans la part privilégiée réservée à l'équipement des ports maritimes dans le VI^e Plan : 2.070 millions de francs au total, 705.850.000 francs pour les deux premières années d'application de ce VI^e Plan. C'est, avec 34 p. 100 de l'ensemble des crédits prévus, un démarrage satisfaisant et nous souhaitons que cette avance prise au départ soit, si possible, accentuée.

En ce qui concerne l'utilisation de ces crédits d'équipement, je veux surtout remarquer que les investissements importants sont concentrés sur quelques sites privilégiés et que des aménagements limités sont réalisés dans les autres ports en vue d'une rentabilité immédiate.

Pour illustrer ce propos, je vous demande, mes chers collègues, de vous reporter à la répartition des crédits d'équipement qui figure dans mon rapport écrit : Dunkerque, Marseille,

Le Havre, Nantes et Bordeaux, qui totalisent, je l'ai dit, 87 p. 100 du trafic se voient attribuer un pourcentage aussi important, sinon supérieur, des crédits d'équipement.

Sans entrer dans le détail, je dois souligner l'étonnement et le regret de nos collègues des départements de l'Ouest membres de la commission des finances en constatant qu'aucune mesure n'était envisagée, cette année encore, en faveur du port de La Pallice, qui a pourtant le privilège d'être le seul port en eau profonde de cette partie de la côte atlantique.

En ce qui concerne les crédits d'équipement consacrés aux ports de pêche, les autorisations de programme proposées pour 1972 s'élèvent à 8 millions de francs, en légère augmentation de 1.800.000 francs par rapport à 1971. Quant aux crédits de paiement, fixés à 6.300.000 francs, ils sont, eux, en diminution de 5.700.000 francs par rapport à 1971.

Les opérations prévues au titre de ces dotations concernent essentiellement le port de Boulogne, pour une somme de près de 5 millions de francs. Les autres ports de la catégorie II se partageront 3.210.000 francs.

La commission des finances s'est émue de la modicité de ces crédits et elle a relevé la contradiction entre celle-ci et la volonté proclamée par ailleurs d'améliorer notre balance des paiements, puisque nous importons encore d'importantes quantités de poissons.

L'autre inconvénient de cette stagnation dans les possibilités de développement de nos ports de pêche réside dans le fait que les zones côtières dans lesquelles pourraient être installés et développés ces ports de pêche, sont, pour la plupart d'entre elles, des zones où la population est relativement dense et où, parallèlement, les possibilités d'emploi sont très limitées.

Ainsi, selon la commission des finances, mener une politique plus active en matière de ports aurait le double avantage d'améliorer notre balance des paiements et d'avoir un effet d'incitation économique tout à fait bénéfique sur certaines régions qui traversent actuellement une crise assez importante dans le domaine de l'emploi.

Je voudrais consacrer la fin de mon intervention à l'analyse des crédits ouverts pour les ports de plaisance. Un seul chapitre du budget du ministère de l'équipement contient des crédits relatifs à ces ports, le chapitre 63-90.

L'article 60 de ce chapitre comporte une dotation de 6 millions de francs en autorisations de programme. Il s'agit là d'un crédit en nette augmentation sur celui de l'année dernière, de plus de 50 p. 100, mais on conviendra qu'en volume une enveloppe de 6 millions de francs ne permet pas de pratiquer, dans ce domaine, une politique très audacieuse.

Il est juste, bien sûr, de préciser qu'à ces crédits de subventions s'ajouteront, comme pour les années précédentes, des crédits d'emprunts auprès du fonds de développement économique et social et, aussi, dans une certaine mesure, auprès de la Caisse des dépôts et consignations, ce qui développera sensiblement les possibilités offertes.

C'est ainsi, par exemple, qu'en 1971, à un volume de subventions de 3.390.000 francs, il faut ajouter près de 9 millions de crédits provenant du F. D. E. S. et un peu plus de 9 millions de prêts de la Caisse des dépôts et consignations.

Le même mouvement a été constaté en 1971 où une légère augmentation des crédits de subventions a correspondu à une augmentation sensible des crédits alloués par le F. D. E. S. et la Caisse des dépôts et consignations.

Mais la commission des finances, tenant compte de la part importante que pourraient prendre les ports de plaisance dans notre politique d'aménagement du territoire, et pour donner au tourisme la place qu'il devrait avoir dans l'économie de notre pays, compte tenu des possibilités offertes par le développement du Marché commun, souhaiterait une politique plus active, plus novatrice, dans le domaine des ports de plaisance.

Nous pensons, en particulier, qu'à la conception traditionnelle des ports de plaisance doit s'ajouter la volonté d'une programmation de construction, partout où c'est possible, d'écoles de voile.

Il conviendrait aussi, pour un certain nombre de nos ports côtiers, de rendre possible le stationnement de petites unités.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. A cet égard, nous souhaitons que les expériences faites au titre de la politique des grands aménagements régionaux, en Languedoc-Roussillon, en Corse et en Aquitaine, soient poursuivies.

Pour conclure, la commission des finances reconnaît que ce budget des ports maritimes contient de nombreux aspects positifs. Elle souhaite que ses recommandations relatives aux crédits d'entretien, à la relance de notre politique en faveur des ports de pêche, à la poursuite systématique d'une politique d'équipement des ports de plaisance, soient suivies de solutions favorables au cours des prochains exercices. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis.

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, alors que, depuis tant d'années, il déplore l'insuffisance des dotations budgétaires pour les routes et les voies navigables, votre rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan est satisfait de constater que, pour le budget de 1972, ces dotations marquent une majoration importante par rapport aux crédits prévus l'an dernier.

Cela ne veut pas dire, d'ailleurs, que ces dotations sont suffisantes, mais cela signifie un effort incontestable dû à votre action, monsieur le ministre, action pour laquelle notre commission m'a chargé de vous exprimer sa satisfaction et son espoir de voir progresser ces crédits jusqu'à ce qu'ils atteignent un niveau permettant de faire face aux travaux d'entretien, d'équipement et de modernisation qui s'imposent.

Nous notons que ces majorations sont de l'ordre de 40 p. 100 pour les voies navigables, de 15 p. 100 pour les ports maritimes et de 24 p. 100 pour les crédits routiers.

Ces crédits correspondent sensiblement aux dotations indispensables pour atteindre les objectifs fixés par le VI^e Plan qui tendent à rattraper le retard accumulé d'année en année pour les voies navigables au cours du V^e Plan.

Examinons les deux chapitres qui intéressent mon rapport et qui concernent plus spécialement les routes et voies navigables !

Pour les routes nationales, les crédits d'entretien passent de 516,8 millions de francs à 570 millions de francs. Il s'agit d'une majoration importante mais l'on peut se demander si elle ne sera pas absorbée en partie par la hausse des prix.

A ces crédits, il y a lieu d'ajouter 448,4 millions affectés aux opérations coordonnées de renforcement et 60,4 millions pour les opérations de sécurité. C'est donc un total de 1.070,8 millions, en augmentation de 240 millions sur 1971, qui sera affecté, en 1972, à l'entretien du réseau routier.

Ces crédits sont encore très insuffisants et c'est pourquoi le Gouvernement propose les remèdes à appliquer pour faire face à la situation.

En premier lieu, il entend consacrer les crédits à des renforcements de chaussées. En second lieu, il fait porter ses efforts sur une fraction seulement du réseau, selon un plan directeur qui vient d'être mis au point.

La conséquence de cette politique se trouve dans l'article 56 du projet de loi de finances : 29.500 kilomètres classés dans un réseau de premier et deuxième ordre seront les bénéficiaires de ces renforcements ; 52.500 kilomètres de routes nationales, dont l'intérêt est plus régional, seront proposés aux départements pour qu'ils en assurent l'entretien, moyennant un crédit de 5.400 francs au kilomètre versé par l'Etat au département considéré.

Je vous informe, à ce sujet, qu'un amendement a été déposé au nom de la commission des affaires économiques et du Plan ; nous le défendrons le moment venu.

Notons qu'il s'agit là d'une proposition que les départements pourront accepter ou rejeter.

Il me paraît important de souligner également que toute la politique du ministère de l'équipement a été orientée vers l'abaissement des coûts ou des prix de revient, en agissant sur les normes techniques et grâce à des méthodes administratives nouvelles.

Il est indéniable que l'expérience des autoroutes concédées a permis un abaissement des coûts d'investissements assez considérable et notre commission a tenu à marquer sa satisfaction pour les résultats obtenus.

Je signale d'ailleurs que, contrairement à ce qui figure dans mon rapport écrit à propos de la liaison Chartres—Paris, la liaison entre Palaiseau et Chartres sera réalisée en 1972 et que la liaison Paris—Palaiseau le sera en 1975.

A ce sujet également, nous serions intéressés par les informations que vous voudrez bien nous fournir, monsieur le ministre, quant à la longueur des autoroutes concédées, à leur prix de revient et au programme que vous envisagez de lancer en 1972.

Pour en revenir aux routes, je signale que des campagnes systématiques d'auscultation des chaussées, intéressant 45.000 kilomètres de routes nationales qui supportent une circulation importante, ont montré que 22.000 kilomètres nécessitent d'urgence un renforcement moyen et 8.000 autres un renforcement lourd.

C'est donc une véritable opération de sauvetage qui s'impose au Gouvernement pour préserver un réseau routier, élément primordial pour l'économie générale et l'aménagement du territoire.

Une source importante des crédits d'investissements est procurée par le Fonds spécial d'investissement routier (F.S.I.R.). Là aussi, nous avons noté avec satisfaction que le taux de prélèvement sur le produit de la taxe sur les carburants était passé de 18 à 19 p. 100, ce qui porte, si l'on ajoute une subvention de

192 millions du budget général, à 3.388,2 millions de francs le chiffre des autorisations de programme et à 2.892 millions celui des crédits de paiement.

Nous déplorons que les crédits affectés aux réseaux secondaires n'aient pas suivi la même progression, mais nous espérons que la nouvelle politique engagée par le Gouvernement en matière de routes nationales conduira inéluctablement à une majoration très sensible des crédits du F.S.I.R. destinés à la voirie départementale et communale.

Au sujet de la situation de notre réseau d'autoroutes, je voudrais rappeler que la longueur de ce réseau était de 1.544 kilomètres au 31 décembre 1970 et qu'elle atteindra 1.926 kilomètres à la fin de 1972.

Cet effort est encore insuffisant si nous comparons notre réseau d'autoroutes à celui des pays voisins, l'Allemagne de l'Ouest et l'Italie, par exemple.

Les accidents de la route, hélas ! exigent aussi un effort de modernisation de notre réseau.

Malgré les mesures de sécurité prises ces dernières années, il faut rappeler qu'en 1969 nous avons déploré 220.618 accidents corporels. En 1970, les services de police et de gendarmerie ont constaté 228.865 accidents corporels, soit une progression de 3,74 p. 100 par rapport à 1969, et le nombre des victimes est passé à 337.663, dont 15.060 tués et 96.665 blessés graves, ce qui représente une progression respective de 2,7 p. 100 et 2,9 p. 100 par rapport à l'année 1969.

A combien de milliards se chiffrent tous les dommages causés par ces accidents qui justifieraient, à eux seuls, une action exceptionnelle de remise en état et de modernisation de notre réseau routier ?

Examinons maintenant les crédits prévus pour les voies navigables !

La dotation prévue au titre des crédits d'entretien est de 83,7 millions, contre 81,6 millions prévus au budget de 1971. Nous soulignons à nouveau l'insuffisance de cette dotation dont la batellerie risque de faire les frais.

En revanche, les crédits d'équipement marquent une progression sensible, puisqu'ils passent, de 1971 à 1972, de 217,4 millions à 300 millions de francs en autorisations de programme. Mais cette progression, si elle n'était pas fortement accentuée au cours du VI^e Plan, ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés et les voies navigables risquent de connaître la même situation que celle qu'elles ont connue au cours du V^e Plan.

Le Gouvernement a réparti son effort sur quatre bassins : le Nord, la Seine, la Moselle et le bassin du Rhône et de la Saône.

Pour le bassin du Nord, les principaux travaux concernent l'axe Dunkerque—Valenciennes et l'on peut envisager que cet axe sera mis au grand gabarit à la fin de 1972.

Sur le bassin de la Seine, la mise au mouillage de 4 mètres de la Seine à l'aval de Gennevilliers sera terminée à la fin de cette année par l'achèvement de la nouvelle écluse d'Andrésy. Mais l'effort principal est porté sur l'aménagement de l'Oise à grand gabarit depuis Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à Compiègne, ce qui permettra une liaison avec le canal du Nord.

Si l'on sait que, d'ici à 1978 ou 1980, la navigation sur le canal du Nord sera totalement saturée, force est de prendre en considération la liaison de Paris avec le Nord par le canal de Saint-Quentin. Il s'agit là d'un axe fluvial dont l'importance va s'affirmer dans les toutes prochaines années et pour lequel des études devraient être entreprises dès maintenant.

Pour le bassin de la Moselle, nous avons, depuis fort longtemps, suffisamment déploré le retard pris pour l'ouverture de cette rivière à la navigation à grand gabarit jusqu'à Frouard, pour ne pas nous réjouir de voir s'achever les travaux de cette voie fluviale importante, y compris les accès au port de Nancy.

Enfin, l'axe Rhône-Saône, élément de liaison Mer du Nord-Méditerranée, projet dont nous avons souvent relaté les vicissitudes, voit limiter son objectif à l'aménagement à grand gabarit jusqu'à Auxonne et nous regrettons de voir différer le lancement des travaux restant à réaliser, qu'il s'agisse de la traversée de Mâcon et de Lyon, des écluses de la Haute-Saône ou des ouvrages hydro-électriques sur le Rhône.

Pour terminer le chapitre des voies navigables, je voudrais rappeler que dans la lettre rectificative au VI^e Plan déposée par le Gouvernement et adoptée par le Parlement, il est fait une référence au schéma directeur par la phrase suivante : « Des crédits d'études techniques et d'acquisitions de terrains devront être réservés en vue d'assurer la poursuite des aménagements des voies navigables conformément au schéma directeur ».

Or, à ce jour, le Gouvernement n'a pas encore donné suite au schéma directeur qui a été examiné par la commission des transports du VI^e Plan. Il est souhaitable que ce schéma direc-

teur soit connu aussi prochainement que possible et pris en considération par le Gouvernement.

Enfin, nous nous permettons, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur deux questions qui ont un aspect international.

D'abord l'internationalisation de l'axe Rhin—Rhône devrait être mise à l'étude aux fins de savoir si des participations en capitaux de pays étrangers intéressés par cette liaison ne pourraient pas être envisagées en vue d'accélérer sa réalisation.

Ensuite, nous tenons à attirer votre attention sur les études menées dans le cadre de la Communauté européenne et de la politique européenne des transports quant à l'imputation des coûts d'infrastructures.

Si les modes de calcul envisagés tiennent pour nuls les investissements antérieurement réalisés et ne s'appliquent qu'aux équipements qu'il reste encore à faire, il est évident que du fait du retard pris par les équipements des voies navigables en France, la S.N.C.F. se trouverait beaucoup mieux placée car elle dispose aujourd'hui d'une infrastructure complète. Seules quelques modernisations de lignes ou quelques lignes nouvelles sont à envisager. Tel n'est pas, malheureusement, le cas de la voie d'eau.

Il faut toujours avoir présent à l'esprit que l'utilité de celle-ci ne se borne pas au transport fluvial, mais que le maintien des ressources en eau, la protection des populations, la fourniture d'énergie, l'irrigation, le tourisme, l'amélioration de l'environnement, nécessitent, en tout état de cause, des investissements et des frais d'entretien sur les voies navigables naturelles ou artificielles, et que l'ensemble de ces dépenses ne saurait être imputé à la seule fonction transport.

Pour conclure, votre commission tient à résumer en quelques mots les points sur lesquels elle souhaite appeler plus particulièrement l'attention du Gouvernement.

En premier lieu, tout en se félicitant de la majoration substantielle des crédits d'entretien du réseau routier, elle demande instamment que cet effort soit encore amplifié au cours des prochaines années pour permettre, à la fois, de rattraper le retard pris depuis la dernière guerre et de faire face à l'accroissement continu du trafic.

En second lieu, elle a pris acte avec intérêt des modalités de déclassement des deux tiers du réseau national et de leur prise en charge par les départements, mais elle ne saurait accepter cette formule si la subvention annuelle prévue par kilomètre de voie déclassée n'était pas indexée sur le coût des travaux.

Enfin, au sujet des voies navigables, votre commission déplore vivement la stagnation des crédits d'entretien et souhaite que la majoration des dotations d'équipement soit poursuivie au même rythme jusqu'à 1975, afin que les objectifs du VI^e Plan soient pour une fois réalisés dans un domaine si longtemps négligé.

Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1972, adoptées par l'Assemblée nationale, et concernant les routes et voies navigables. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-François Pintat, rapporteur pour avis.

M. Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (ports maritimes). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, Les ports maritimes constituent un instrument très important de la compétition économique internationale en raison de la place primordiale qu'ils occupent dans le commerce extérieur de la nation. Les crédits attribués aux ports jouent donc un rôle d'entraînement de l'économie régionale. Ils sont une source de valeur ajoutée aux crédits qui leur sont attribués.

Nous analyserons surtout l'évolution de la politique portuaire envisagée par le Gouvernement, en y intégrant un problème particulièrement aigu durant l'année 1971, celui de l'organisation de la profession des dockers.

Nous nous félicitons ici d'ailleurs, monsieur le ministre, que la France ait une politique portuaire, car ce n'est pas le cas de tous les pays européens.

Pour les ports, le VI^e Plan envisageait un volume d'autorisations de programme de 2.300 millions de francs qui devait « permettre d'assurer les adaptations nécessaires pour la réception des navires modernes, d'améliorer les conditions de manutention et de stockage des marchandises, de favoriser la création de plateformes attractives pour nos industries ». L'enveloppe basse était fixée à 2.200 millions de francs.

En 1971, première année d'exécution du VI^e Plan, les autorisations de programme pour les ports de commerce ont été de 358 millions de francs, soit une augmentation de 40 p. 100 sur 1970. En 1972, elles sont de 377 millions, soit une augmentation de 19 p. 100 sur 1971.

Au bout de deux ans, il est nécessaire de saluer l'effort effectué en faveur des ports. Mais cet effort doit se poursuivre encore si l'on veut que les objectifs du Plan soient atteints.

Pour 1972, les perspectives consistent essentiellement dans la poursuite des actions envisagées dans les grands ports autonomes.

Les efforts d'équipement de nos trois grands ports sont satisfaisants. Mais il nous paraît regrettable que le développement des ports de la façade atlantique, en particulier, ne soit pas accéléré, en face de la concurrence internationale que nous connaissons.

Dans son rapport sur la loi de finances pour 1971, notre collègue M. Joseph Yvon avait ébauché une forte intéressante analyse de l'évolution de la fonction portuaire. Il y liait l'accroissement de la productivité des activités maritimes et, partant, des activités portuaires, aux trois phénomènes du gigantisme, de la spécialisation et de l'industrialisation des ports. Il nous paraît utile de poursuivre aujourd'hui cette analyse en l'actualisant.

Le gigantisme, on le sait, affecte en premier lieu le trafic des hydrocarbures. La taille des pétroliers en commande a continué de croître car les armateurs manifestent un intérêt de plus en plus grand pour les unités d'un port en lourd supérieur à 175.000 tonnes. Il y avait 150 unités de ce type en service au 31 décembre 1970, contre 79 un an plus tôt. Toutefois, le plus fort tonnage unitaire n'a pas encore dépassé 325.000 tonnes depuis 1968 et les contrats de pétroliers d'un port en lourd supérieur à 300.000 tonnes restent encore l'exception.

On peut se demander si l'on n'a pas atteint un seuil en ce domaine. La taille moyenne augmente, bien sûr, car les navires en commande se situent généralement dans la classe des 220.000 à 280.000 tonnes, mais la taille unitaire tend à demeurer à l'intérieur de ces limites.

Le coût énorme de l'assurance, les difficultés de stockage, et surtout le coût de ce stockage, les exigences plus grandes de sécurité qui tendent à imposer de nouvelles normes de construction sont autant d'obstacles à la continuation du gigantisme. Les années à venir pourraient bien nous montrer qu'on se dirige peu à peu vers une certaine uniformisation du tonnage des pétroliers. En tout cas, il doit y avoir au moins un répit d'une quinzaine d'années avant la systématisation des mastodontes de 500.000 tonnes, ou même de 800.000 tonnes, dont on nous avait parlé.

En ce qui concerne la spécialisation, deux points nous semblent intéressants : la faiblesse de notre trafic de conteneurs et le port pétrolier géant du Havre.

La faiblesse relative du trafic des conteneurs s'explique par la faiblesse du trafic de marchandises diverses dans les ports français, qui résulte de l'étroitesse de leur « hinterland » par rapport à ceux des grands ports étrangers de la mer du Nord—Ruhr. La technique du transport par conteneurs favorise les itinéraires où le trafic est le plus dense, et donc marque des progrès plus rapides dans les ports étrangers que dans les nôtres. Toutefois, Le Havre et, plus récemment, Marseille connaissent un développement sensible de ce trafic. Les perspectives de « conteneurisation » sur la côte occidentale d'Afrique laissent également bien augurer de la croissance de ce trafic à Bordeaux. Enfin, la technique du conteneur se développe à Dunkerque pour les liaisons avec la Grande-Bretagne.

A la suite du concours organisé entre les entreprises et les groupes financiers intéressés par la construction du port pour pétroliers géants, celui-ci va être construit au large du Havre, face au cap d'Antifer.

Ce projet tient compte de l'évolution du trafic pétrolier à destination du Havre et surtout des besoins de l'Europe occidentale en pétrole brut dans la prochaine décennie. Les travaux proprement dits seront commencés dans le courant de 1972 suivant les déclarations de M. le ministre. Leur financement sera en grande partie assuré par des fonds privés mais il comprendra cependant une part de crédits publics prévus dans le budget de 1972.

L'aménagement des zones industrielles portuaires est une des missions essentielles des ports autonomes. C'est un corollaire de leur développement. Les industries lourdes sont de plus en plus au bord de l'eau suivant les exemples déjà vus dans les pays étrangers comme le Japon, l'Italie et la Grande-Bretagne.

Mais cette politique d'aménagement du littoral doit être conçue dans une optique de concurrence internationale très vive. Il faut une politique réaliste en face d'investisseurs internationaux. Il faut une politique d'aménagement du territoire. Le Gouvernement a retenu en priorité le développement de trois grands ports autonomes, car il faut une très grande ampleur des aménagements dans un contexte international où le dynamisme des grands ports étrangers doit être un exemple.

Cet aménagement est assuré sans problème actuellement à Marseille, au Havre et à Dunkerque. Il est à noter que, pour

Marseille, l'arrivée de la sidérurgie dans la zone de Fos fait que la partie industrielle est maintenant définitivement gagnée dans cette zone.

Il est à noter aussi que pour l'ensemble des ports, on souhaiterait de meilleures liaisons routières, non seulement entre les différentes sections des ports, notamment pour les ports d'estuaire, mais aussi de meilleures liaisons avec l'hinterland lointain des ports qui est leur raison d'être et qui les fait vivre.

Le dispositif portuaire, mis en place depuis quelques années est très cohérent dans le cadre du Marché commun. Mais il convient de garder à l'esprit que l'Espagne se prépare à entrer dans la communauté économique européenne.

Les ports de Bilbao et Barcelone s'équipent dans ce but. On prévoit d'ores et déjà d'accueillir des navires de 500.000 tonnes à Bilbao, d'y installer une zone d'industrie lourde et d'y équiper une raffinerie. Enfin, deux autoroutes en cours de construction mèneront jusqu'à la frontière française.

Cette concurrence ainsi que la nécessité de desservir nos régions pyrénéennes nous amènent à penser qu'un effort devrait être fait pour équiper deux ports sur chacune des deux façades atlantique et méditerranéenne pour répondre à la concurrence espagnole qui se précise. Notre dispositif portuaire était jusqu'ici axé par rapport aux pays du Marché commun.

C'est aussi à propos de cette concurrence qu'il nous faut évoquer le problème des dockers. Pendant huit mois, le fonctionnement des ports français a été perturbé par leur refus d'effectuer du travail en heures supplémentaires et par de nombreux arrêts de travail de vingt-quatre heures. Les demandes des dockers portaient essentiellement sur trois points : l'augmentation de l'indemnité de garantie, l'abaissement de l'âge de la retraite et l'extension aux postes privés du monopole dont ils bénéficient pour les postes publics. Le Gouvernement n'a accepté de donner satisfaction à ces demandes que si des négociations étaient engagées entre syndicats ouvriers et organisation patronale afin d'améliorer la productivité des manutentions dans les ports et de faire cesser certaines pratiques abusives.

Le règlement du conflit a comporté la conclusion d'accords de productivité, variables d'un port à l'autre, qui ont porté sur l'augmentation du poids des palanquées, la réduction de la composition des équipes, l'assouplissement des conditions d'horaires et des règles concernant les changements des postes de travail ainsi que l'institution d'un régime de paie hebdomadaire. Ces accords, qui ont une portée différente suivant les ports, sont un premier pas, dans le domaine de la manutention, vers une meilleure compétitivité de nos ports.

Tout en apportant au personnel ouvrier de sérieuses améliorations de leurs conditions sociales, il n'est pas possible d'avoir un progrès social sans un progrès économique.

Si l'on veut lutter davantage contre les risques de malthusianisme dans la manutention, il est certainement souhaitable d'accroître la part fixe de la rémunération des dockers et de diminuer l'importance relative de la part de leur salaire qui est proportionnelle au travail qu'ils ont effectivement à effectuer et qui dépend d'éléments extérieurs.

Une évolution s'est dessinée dans ce sens puisque la part fixe a été portée de 16 à 30 francs par jour.

C'est avec satisfaction que nous pouvons constater l'effort d'adaptation du système portuaire français aux conditions nouvelles des transports maritimes depuis quelques années.

Cette adaptation doit aller de pair avec une redistribution des tâches entre les secteurs public et privé. L'Etat doit rester le grand ordonnateur de la politique portuaire nationale ; la définition de cette politique et la mise en place des grandes infrastructures de base lui reviennent, notamment pour les accès. Mais le secteur privé doit pouvoir prendre le relais et contribuer au financement de certains équipements tels que les appointements pétroliers.

La fonction portuaire ne doit pas ignorer bien évidemment la notion de service public ; mais elle doit, dans une économie de concurrence, utiliser les méthodes de gestion industrielle et commerciale. Sinon, dans la compétition internationale dans laquelle nous vivons, les ports français seraient à coup sûr inférieurs à leurs rivaux étrangers.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1972 concernant le budget des ports maritimes. (*Applaudissements.*)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, vos rapporteurs ont parfaitement analysé le caractère et le contenu de ce budget. Ils ont notamment remarqué l'effort considérable qu'il traduisait de la part du Gouvernement et je ne vais pas le faire de nouveau après eux.

Par conséquent, j'axerai mon intervention essentiellement sur le lien existant entre ce budget et la politique menée par le Gouvernement dans les secteurs qui le concernent.

L'augmentation des investissements ressort des chiffres qui viennent de vous être indiqués à cette tribune. Elle est de 22 p. 100 pour les routes, de 16 p. 100 pour les ports maritimes et de 39 p. 100 pour les voies navigables, ce qui est assez important.

Mais l'effort n'a pas porté seulement sur les investissements. Pour les dépenses de fonctionnement apparaît aussi, parallèlement, un effort dans tous les secteurs qui concernent l'amélioration de la qualité de la gestion. Les crédits du poste « modernisation, informatique, statistiques » bénéficient d'une augmentation de 60 p. 100, tandis que ceux du poste « enseignement et formation professionnelle », dont nous savons à quel point il est important dans un ministère technique comme le mien, sont majorés de 34 p. 100. Cette évolution est naturelle et j'aurai l'occasion d'y revenir.

Au moment où le Gouvernement est amené à demander des crédits beaucoup plus importants dans ce secteur, il faut constamment essayer de les dépenser mieux.

Cela ne signifie pas que je ne me préoccupe pas, parallèlement, de questions plus traditionnelles comme celles qui concernent le personnel avec lequel j'ai — je ne le cache pas — quelques soucis. Mon ministère dispose d'un très nombreux personnel auxiliaire pour lequel il faut trouver progressivement une solution. Je vous promets de continuer à suivre personnellement ce problème.

Se pose aussi la question de la nécessaire présence territoriale de mes services et je sais qu'elle vous tient à cœur. Je puis vous rassurer aussi sur ce point. Vous vous étiez émus, au cours des années précédentes, de la concentration de mes services sur le plan géographique, notamment de la réduction du nombre des subdivisions. Je peux confirmer ce que je vous disais l'année dernière, à savoir que ce mouvement est arrêté et qu'il sera peut-être même renversé. Il fait l'objet de nouvelles études de ma part, car j'ai la volonté très ferme de renforcer systématiquement l'efficacité et les possibilités d'action des subdivisions territoriales.

Nous avons une politique portuaire : c'est ce que disait à l'instant votre rapporteur pour avis, M. Pintat, que je remercie du *satisfecit* qu'il a donné au Gouvernement. Cette politique se manifeste aussi bien en faveur des équipements que dans l'exploitation de nos ports.

Nous avons de très nombreux ports, pratiquement une centaine, et, naturellement, il convient d'appliquer une politique sélective en ce qui concerne les investissements. Par conséquent, il faut avoir le courage de concentrer les équipements lourds sur les points forts, c'est-à-dire partout où doivent se constituer des pôles essentiels, des pôles primaires de notre armature industrielle. Mais il faut également poursuivre la modernisation des autres ports, ce qui doit se faire dans le temps par des créations d'infrastructures et surtout par un effort sur l'outillage, de façon à valoriser les infrastructures très importantes qui ont été réalisées au cours du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e.

Pour ce qui est de l'exploitation, il y aura toujours à faire, mais je soulignerai à mon tour, après M. Pintat, que des résultats substantiels ont pu être acquis au cours de la présente année.

En effet, un long conflit s'est terminé au printemps dernier au terme duquel des accords fondamentaux sont intervenus entre les professions portuaires et les dockers. Par ces accords des avantages sociaux importants ont été consentis à ces personnels, avantages d'ailleurs tout à fait légitimes, mais qui, sur le plan économique, seront, pour certains ports, à l'origine d'une transformation radicale et décisive pour leur avenir.

Un port comme celui du Havre, par exemple, a vu ses conditions de travail et sa productivité considérablement modifiées ; il se trouve maintenant en mesure de lutter à armes égales avec ses concurrents européens.

Il va de soi que cet effort doit être poursuivi inlassablement. En fait, il s'agit d'améliorer non seulement la productivité du travail, mais aussi celle des équipements, c'est-à-dire de renforcer la capacité des professions portuaires elles-mêmes ; cet effort concerne aussi bien les patrons que les ouvriers.

Cette politique s'est traduite évidemment dans le VI^e Plan — vous avez pu le constater lorsque vous avez eu à en discuter — et vous la retrouvez dans ce budget. L'augmentation des crédits qui y figure est peu importante au regard de celle de l'année dernière, qui se montait à 51 p. 100. C'est d'ailleurs cet effort de l'an dernier qui nous a permis, cette année, de n'envisager qu'une progression de 16 p. 100, qui représente dorénavant le rythme de croisière que nous devons suivre pour exécuter les objectifs du VI^e Plan.

De quoi s'agit-il dans ce budget pour 1972 ? Essentiellement de poursuivre et de renforcer la création de nos grandes infra-

structures qui ont radicalement transformé le visage et la vocation de nos ports.

Il s'agit d'abord de Marseille-Fos, qui doit devenir un grand centre pétrolier industriel, mais aussi un port ayant vocation pour le trafic de diverses marchandises et pour la réparation navale.

Il s'agit du Havre, dont la vocation multiple se trouve naturellement affirmée avec plus de force. Une nouvelle étape va être accomplie avec la mise en service à la fin de 1971 de la plus grande écluse du monde, permettant le passage de navires de 200.000 tonnes.

Il s'agit aussi pour Dunkerque de poursuivre, de perfectionner l'équipement du port actuel. Si les travaux qui devaient être engagés pour l'avant-port ont finalement été différés au titre du budget de 1971, il s'agit en réalité d'un retard de quelques mois puisqu'ils seront inscrits au budget de 1972.

Nos trois grands ports d'estuaire verront se poursuivre les améliorations destinées à adapter leur accès aux caractéristiques des navires modernes. En ce qui concerne particulièrement Bordeaux, nous assisterons l'an prochain au démarrage de la zone industrielle du Verdon.

Le problème des ports de pêche et des ports de plaisance a été longuement évoqué par Mlle Rapuzzi. Les ports de pêche bénéficient d'une dotation de huit millions de francs, en augmentation de 34 p. 100 par rapport à l'année dernière, ce qui répond à ses soucis et à ses préoccupations.

Quant aux ports de plaisance, l'augmentation est encore plus forte puisqu'elle est de 62 p. 100.

Je voudrais cependant dire à ce sujet que l'on ne peut tout de même pas financer aveuglément tous les ports de plaisance et tous les projets qui sont déposés à cet égard. L'Etat ne doit intervenir en ce domaine que dans la mesure où un port de plaisance est indispensable à l'expansion d'une région qui a besoin d'être développée.

Dans les régions en développement important, où une opération de ce genre peut se financer d'elle-même par apport de capitaux privés, je ne vois aucune raison pour que l'Etat intervienne. Par conséquent, une action sélective s'impose en ce domaine, qui consiste, d'une part, à aider les collectivités qui veulent prendre des initiatives pour développer le tourisme, notamment sportif et social, et, d'autre part, à maintenir ou à développer une activité de pêche dans de petites villes où elle constitue — on l'a dit avant moi — la majeure partie des emplois.

Voilà, par conséquent, une politique que j'oserai qualifier de réaliste et d'équilibrée. Je veux répondre par-là à la crainte manifestée par certains d'entre vous de voir certains ports sacrifiés à d'autres. En réalité, cette politique vise à ne sacrifier personne et à faire la part de chacun. Mais, naturellement, cette part est calculée en raison de l'importance spécifique de chaque port par rapport à l'ensemble de l'économie nationale.

Cette politique portuaire commence à porter ses fruits.

Effectivement, pour ce qui est des équipements, Marseille et Le Havre ont été les premiers ports d'Europe continentale à recevoir des navires de plus de 200.000 tonnes. C'est un fait.

Quant à l'exploitation, grâce à la sélection des équipements, grâce à l'effort que j'ai personnellement accompli pour améliorer les conditions d'exploitation dans nos ports, notamment grâce aux accords passés au printemps dernier, la croissance des droits de port a pu être maîtrisée dans notre pays. Elle a été moins forte que dans les autres. C'est ainsi qu'aujourd'hui, en matière de droits de port sur le pétrole, par exemple, Le Havre a sensiblement, pour ne pas dire tout à fait, rattrapé Rotterdam.

Notre politique en matière de voies navigables essaie d'être logique et cohérente. On ne peut pas — cela paraît évident — entreprendre le « franchissement des seuils », comme on dit, c'est-à-dire le raccordement des vallées, avant d'avoir commencé à aménager les vallées elles-mêmes. De même, on ne peut développer une voie navigable à grand gabarit dans une région où l'industrialisation est inexistante ou n'est pas développée à un degré suffisant. Par conséquent, toute la politique des voies navigables se trouve conditionnée par cette exigence de cohérence et de logique et dominée par ces deux principes.

Cette politique inspire le VI^e Plan qui, malgré ses détracteurs, est un plan ambitieux ; sa seule différence par rapport au V^e Plan est qu'il est réaliste. Il se propose d'aménager au grand gabarit les vallées qui desservent nos grands ports maritimes. Vous retrouvez là ce souci de cohérence. Il va de soi que ces vallées sont les plus industrialisées du pays ; elles ont par conséquent un tissu suffisamment dense au point de vue industriel pour justifier la mise à grand gabarit.

Cette politique consiste à poursuivre l'aménagement de la Moselle et du Rhin et à moderniser ou à restaurer les autres principales voies de notre réseau.

Le budget de 1972 concrétise une promesse faite. Vous vous rappelez peut-être que, l'an dernier, j'avais présenté un budget dans lequel l'accent était mis sur les ports et dans lequel, en revanche, les voies navigables étaient sacrifiées. A l'époque, je m'étais engagé à faire, en 1972, le même effort sur les voies navigables que celui qui avait été consenti pour les ports en 1971. Cet effort est réalisé : 40 p. 100 d'augmentation de crédits d'une année sur l'autre.

J'ajoute que par son volume, cette augmentation représente une compatibilité avec le VI^e Plan et que par son contenu, le programme de 1972 traduit bien les options fondamentales du Plan.

Ce contenu a été analysé tout à l'heure. Je rappelle simplement que les principales opérations concernent le bassin du Nord, avec la poursuite de la mise à grand gabarit de l'antenne Bauvin—Port de Lille et de l'aménagement du bief de Trith sur l'Escaut, et le bassin de la Seine avec la poursuite de la mise à grand gabarit de l'Oise et de la petite Seine, la construction d'une nouvelle écluse sur le canal de Tancarville et la poursuite de la modernisation des conditions de navigation sur la Seine à l'aval de Gennevilliers et à l'amont de Paris.

Bien sûr les travaux seront poursuivis sur la Moselle, sur la section Frouard—Toul—Neuves-Maisons, de même que sera poursuivi l'aménagement du Rhône. Cela coûte fort cher et implique une participation chaque année plus lourde de la compagnie nationale du Rhône. Dans le même temps, la Saône sera mise à grand gabarit sur la section Verdun—Auxonne en 1972.

Enfin le solde du budget, soit environ 10 p. 100, est consacré à la restauration et dans certains cas à la modernisation des voies à petit gabarit.

Mais là comme ailleurs, il faut regarder les choses telles qu'elles sont. Il va de soi qu'on ne peut pas faire face à tous les besoins, qu'il n'est pas souhaitable de saupoudrer les crédits. Il faut par conséquent les concentrer sur les grandes opérations et, de ce fait, un certain nombre de voies seront pratiquement abandonnées.

Ces voies à petit gabarit où le trafic est devenu très faible ne justifient plus un effort du budget de l'Etat. Il faut par conséquent, qu'elles soient concédées à des organismes locaux qui les aménageront, mieux que l'Etat, pour le tourisme, les loisirs et la pêche. Des résultats encourageants ont déjà été acquis dans ce domaine, mais ils sont encore insuffisants et il faut poursuivre cette action dans ce sens.

M. Bouquerel m'a posé trois questions. L'une concerne le schéma directeur des voies navigables. Ce schéma est effectivement établi et il fera, comme le schéma des routes, l'objet de longues consultations.

Le financement international du canal Rhin-Rhône a ensuite été évoqué. Ma réponse sera très simple : mieux vaut ne pas parler de cette modalité, car elle ne me semble pas réalisable du fait de notre système de finances publiques. Il n'est pas sûr, en effet, que les sommes rassemblées aillent à cette opération. Elles alimenteront la caisse unique du ministre de l'économie et des finances, qui seul décide de l'affectation des emprunts étrangers.

Il faut aussi éviter de décourager les pays voisins susceptibles de s'intéresser à ce projet. Mieux vaut ne parler de cette opération que lorsqu'elle sera mûre.

Enfin M. Bouquerel a évoqué le problème de l'imputation des charges d'infrastructure. C'est une question dont je m'occupe. Il faut surtout éviter, en allant dans ce sens, de créer une discontinuité dans les charges imposées aux usagers. Il faut donc agir avec prudence.

J'aborde maintenant les problèmes routiers. Devant l'ampleur et l'évolution des besoins du trafic, trois aspects de l'action gouvernementale méritent d'être soulignés devant vous.

Tout d'abord, l'aspect budgétaire : une sensible augmentation des moyens financiers apparaît dans ce budget et même hors de celui-ci, comme nous le verrons.

Mais cette discussion budgétaire doit être l'occasion d'aborder un autre aspect des choses, je veux parler d'une meilleure répartition de l'effort de la collectivité publique par une politique globale en matière routière. Cette politique globale doit reposer, non pas sur la dissociation, mais sur la collaboration de l'effort de l'Etat et des collectivités locales. Cela me paraît une idée fondamentale, qui doit comporter une redistribution des rôles de chacun. C'est le problème du transfert des routes nationales secondaires.

Le dernier aspect qui est essentiel et que je tiens à souligner devant vous — je sais que votre assemblée y porte une grande attention — c'est l'effort inlassable qui doit être accompli pour mieux gérer, au niveau de la conception, les investissements, les réalisations et l'exploitation. Je voudrais m'efforcer de vous démontrer que, dans ce domaine, des progrès très importants ont été accomplis.

Voyons d'abord l'accroissement des moyens financiers. Le budget en faveur des routes pour 1972 marque un accroissement de 22 p. 100. Mais si l'on considère les ressources totales, c'est-à-dire à la fois le budget et les financements par emprunt, on constate une augmentation de 24 p. 100 puisque l'on passe de 4.500 millions de francs en 1971, à 5.600 millions de francs en 1972.

Les autoroutes bénéficient prioritairement de ces crédits et de ces moyens. La totalité de l'effort entrepris n'apparaît pas dans le budget autoroutier qui est en augmentation de 26 p. 100 puisqu'il passe de 317 millions de francs à 400 millions de francs. Mais, en réalité, le financement public n'occupe qu'une place relativement faible dans l'ensemble des ressources consacrées aux autoroutes, qui vont passer à 1.700 millions de francs en 1972. Ces 400 millions de francs budgétaires constituent donc, en réalité, un financement complémentaire, un financement d'appoint. Ils servent à réaliser, notamment, tous les tronçons autoroutiers qui ne sont pas financés par péage.

M. Bouquerel m'a demandé des précisions chiffrées. Les concessions acquises, c'est-à-dire celles que j'ai passées depuis 1970, représentent 1.300 kilomètres d'autoroutes. Elles doivent se répartir d'une façon à peu près égale entre les sociétés privées et les sociétés publiques. Les concessions qui vont être passées dans les semaines qui viennent représentent 520 kilomètres d'autoroutes et celles qui en sont actuellement au stade de la consultation et qui seront passées d'ici au 1^{er} juillet prochain représentent 655 kilomètres. C'est donc un total de 2.475 kilomètres d'autoroutes qui seront concédés en un peu moins de deux ans et qui feront l'objet d'obligations précises de la part des concessionnaires quant aux travaux à réaliser et quant à l'échéancier de leur exécution. On peut donc considérer qu'il n'y a plus aucune incertitude possible sur la réalisation de ce programme autoroutier.

Si j'ajoute à ce chiffre de 2.475 kilomètres les 1.600 kilomètres existants, nous disposerons dans cinq ou six ans au maximum de 4.000 kilomètres d'autoroutes. Nous avons lancé cette année 280 kilomètres, nous lancerons 400 kilomètres en 1972 et j'espère que, peu à peu, nous approcherons des 500 kilomètres par an.

Les travaux de rase campagne avaient été largement sacrifiés dans les années passées. Nous essayons cette année de réparer cette injustice. Le budget rase campagne passe de 754 millions de francs à 1.111 millions, soit une augmentation de 46 p. 100.

Ce n'est qu'un commencement car, étant donné le retard que nous avons pris dans l'amélioration de nos grandes routes nationales, il faudra augmenter très fortement ces crédits. Ce rythme ne devra pas se ralentir, mais plutôt s'accroître au cours des années à venir. Ces crédits nous permettront, dès 1972, de réaliser 300 déviations au lieu de 20 en 1971, 100 kilomètres de crèdeaux à quatre voies au lieu de 55, 230 kilomètres d'élargissement au lieu de 170 et de supprimer 470 points noirs, soit 80 p. 100 de plus que l'année précédente.

M. Dulin a indiqué tout à l'heure que les efforts d'investissements, aussi bien pour les autoroutes que pour les travaux en rase campagne ne faisaient peut-être pas toujours l'objet d'un équilibre et d'une équité suffisants. Je tiens à protester très vivement contre cette affirmation car j'ai toujours eu le souci, notamment en matière de politique autoroutière, d'un équilibre entre les régions. C'est d'ailleurs ce qui a compliqué ma tâche, car dans la mesure où il me fallait lancer un certain nombre de réseaux pour que toutes les régions soient concernées, les moyens financiers devaient être plus importants et les risques d'échec étaient beaucoup plus grands.

Un équilibre est volontairement recherché entre les régions, pour les autoroutes, un équilibre est également recherché entre toutes les régions, non seulement pour les travaux en rase campagne, mais aussi dans la politique d'autoroute par rapport à la rase campagne. Autrement dit, là où on ne fera pas d'autoroutes dans les années qui viennent, des crédits plus importants seront dégagés en compensation au titre de la rase campagne ; c'est vrai notamment pour le Massif central, comme pour le Limousin.

Un effort parallèle est mené dans le domaine des renforcements coordonnés que l'on considèrerait traditionnellement comme relevant de l'entretien, mais qui, en réalité, sont bel et bien des investissements. Des objectifs ambitieux ont été définis à cet égard et on doit arriver, au fil des années, à 3.000 kilomètres par an. Nous en faisons 300 en 1969, nous en avons fait 1.000 en 1971 et nous en ferons 1.400 en 1972. Nous nous acheminerons donc progressivement vers le rythme souhaitable des 3.000 kilomètres par an.

La voirie urbaine bénéficie d'une augmentation beaucoup moins spectaculaire — plus 6 p. 100 — précisément parce que tout l'effort avait porté sur ce poste dans le budget précédent. On a dit qu'en matière de crédits, la région parisienne se taillait une part excessive. Là aussi, je tiens à protester. Un équi-

libre est systématiquement maintenu entre la région parisienne et la province. En ce qui concerne mon budget, c'est à peu près moitié-moitié. On doit arriver, non seulement dans le cadre de ce budget de 1972, mais aussi dans celui du VI^e Plan, à satisfaire très convenablement les besoins de nos grandes et moyennes villes, alors que nous n'avons que très peu de chances de satisfaire de façon convenable les besoins de la région parisienne. C'est dire qu'elle n'est pas systématiquement exagérément favorisée dans la répartition des crédits.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en prie, monsieur le rapporteur.

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

M. André Dulin, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, vous venez de confirmer vous-même que 50 p. 100 de vos crédits étaient destinés à la région parisienne.

J'ai précisé dans mon rapport que certains crédits routiers figurent au budget du ministère de l'intérieur — c'est le cas pour la ville de Paris — au fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire et aux charges communes. Ces différents crédits atteignent 87 p. 100. Cela fait que, de 50 p. 100, nous arrivons à 87 p. 100. Personne ne peut contester ces chiffres.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il faudrait que nous sachions comment s'effectue la répartition de l'ensemble des crédits routiers qui figurent dans les budgets des différents ministères.

M. Henri Henneguelle. C'est l'opération vérité !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Il est bien exact que les crédits consacrés à la voirie, que ce soit la voirie de rase campagne ou la voirie urbaine, sont dispersés entre différents responsables. C'est vrai au niveau de l'Etat, c'est vrai aussi au niveau des collectivités départementales.

Je ne verrais naturellement que des avantages à ce qu'il y ait, au niveau de l'Etat, une centralisation au moins comptable. Mais pour que la voirie qui intéresse toutes les communes et qui est actuellement financée par le ministère de l'intérieur soit intégrée dans mon ministère, il y a bien évidemment des questions de compétence à régler sur un plan interministériel.

Ce que je puis vous dire, s'agissant du budget et de l'activité du ministère de l'équipement, c'est que la répartition globale des crédits de ce budget entre Paris et la province s'effectue dans la proportion de 20 p. 100 d'un côté et 80 p. 100 de l'autre.

Je passe maintenant aux questions d'exploitation et d'abord à l'entretien. Les crédits d'entretien croissent de 11 p. 100. Notre effort tend à concentrer les crédits sur les itinéraires importants et, notamment, à maintenir en bon état, avec le niveau de services souhaitable, tous les itinéraires déjà renforcés.

La politique de l'exploitation a été initiée il y a bientôt trois ans. Elle consiste entre autres à opérer des délestages, c'est-à-dire à conseiller, grâce aux ordinateurs, lorsque c'est possible, l'utilisation des différents chemins existants pour aller d'un point à un autre. L'expérience nous prouve, après deux années de pratique, que cette politique donne des résultats très positifs. Les résultats de cette politique ne sont apparus que cette année car, jusqu'à présent, les automobilistes la boudaient et ne suivaient pas les conseils qu'on leur donnait. Cette année, il en a été tout autrement. Nous avons pu constater, alors que les efforts en matière d'investissement sont forcément comptés et que nous ne pouvons pas moderniser toutes nos routes à la cadence souhaitable, qu'en utilisant systématiquement la diversité qu'offrent ces routes, nous pourrions plus facilement surmonter les difficultés que nous verrons de plus en plus apparaître sur ces routes en raison de l'intensification du trafic.

On a mené une politique systématique pour les périodes de pointe annuelle ; on va l'étendre aux week-ends et aux heures de pointe quotidienne dans les grandes villes. Des plans de circulation vont d'ailleurs être mis en pratique systématiquement dans la plupart de ces villes. J'ai moi-même constaté, au cours de déplacements, que là où on réclamait des investissements importants, on pouvait très bien trouver une solution pratique au problème uniquement en essayant de mieux exploiter les voies existantes et en mettant en pratique un plan de circulation.

J'en viens au service d'hiver, qui préoccupe certains d'entre vous. Il faut, bien sûr, améliorer ce que j'appellerai le service normal sur l'ensemble du réseau. Mais je m'efforce également de faire mettre en place en priorité un service permanent sur un certain nombre d'itinéraires, essentiellement ceux qui ont déjà été renforcés avec des moyens d'action coordonnés : véhicules spéciaux, liaisons radios et stockage de produits nécessaires. Mille kilomètres étaient en service au 1^{er} octobre 1971 ; 1.500 kilomètres supplémentaires le seront dans un an.

La sécurité routière a été évoquée, à juste titre d'ailleurs. Qui peut, aujourd'hui, se désintéresser de ce problème étant donné le coût que représentent pour la collectivité les accidents de la route ? On dit parfois que l'automobile rapporte plus à l'Etat qu'elle ne lui coûte. D'une étude que j'ai fait effectuer par mes services il résulte que si l'on prend en considération tout ce que coûte l'automobile à la collectivité, y compris les accidents de la route, la balance est en réalité négative. Elle s'établit à environ 22 milliards de francs pour les dépenses et à moins de 18 milliards de francs pour les recettes. C'est quelque chose qu'il faut savoir et dire car l'opinion publique est convaincue du contraire.

M. Henri Henneguelle. C'est à cause des mauvaises routes !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. C'est à cause de bien d'autres choses ! Je puis vous dire, pour répondre à votre interruption, que lorsqu'on emprunte une route à quatre voies, suivant qu'elle est dotée ou non d'un terre-plein central, les accidents sont multipliés par quatre. C'est donc non pas tellement le modernisme de l'investissement qui est en cause, mais le type d'investissement. Il y a des routes à deux voies qui sont dangereuses et d'autres qui le sont moins. Il en va de même pour les routes à trois voies et à quatre voies. Voilà ce que montrent les études sérieuses auxquelles nous nous sommes livrés.

Le budget de la sécurité routière fait l'objet d'un programme finalisé dans le VI^e Plan. En application de ce programme, il passe, en 1972, à 153 millions de francs, soit une augmentation de 18 p. 100. Cela permettra de renouveler dans une large mesure la signalisation horizontale — environ 42.000 kilomètres pourront être améliorés — d'apposer des panneaux de priorité dans huit régions, de développer les glissières de sécurité sur plus de 60 kilomètres et aussi — c'est un autre aspect du problème — de mieux former les conducteurs.

J'en arrive maintenant à ce que j'ai appelé tout à l'heure « la politique globale », notion qui peut à la fois susciter votre curiosité et vos critiques, tout au moins vos réserves. Cependant, je considère que c'est peut-être la contribution la plus importante que l'on puisse apporter aujourd'hui à une bonne politique routière.

Une action concertée et systématique entre l'Etat et les collectivités locales est effectivement nécessaire en vue d'une meilleure répartition de l'effort global fait par les uns et par les autres. Cette collaboration entre l'Etat et les collectivités locales, je l'ai d'ailleurs largement amorcée — à la grande surprise de certains qui m'avaient annoncé que c'était impossible — il y a deux ans, pour l'entretien du réseau. Je continuerai à faire ce que j'ai déjà fait, c'est-à-dire que, systématiquement, en plus de la dotation normale, je doublerai la mise chaque fois que les départements témoigneront de l'importance qu'ils accordent à la route en apportant un fonds de concours. Autrement dit, lorsqu'un département accomplit un effort particulier pour une route ou pour son entretien, j'augmente la part de l'Etat.

Cette coopération ne se manifeste pas seulement au niveau de l'entretien ; elle se manifeste aussi au niveau des investissements pour les grands axes nationaux. Je vais vous en donner un exemple, d'ailleurs frappant : celui de l'axe Centre-Europe-Atlantique, qui est considéré à juste titre, dans notre schéma directeur, comme un axe tout à fait prioritaire. La réalisation de cet axe est actuellement engagée, sur le plan opérationnel, avec fermeté et vigueur grâce à une coopération entre les conseils généraux concernés et l'Etat. Ainsi, dans l'Allier comme en Saône-et-Loire, une voie rapide moderne est déjà réalisée ou en cours de réalisation sur la base d'une coopération qui s'établit ainsi : 60 p. 100 à la charge de l'Etat et 40 p. 100 à la charge de la collectivité départementale. C'est grâce à une telle coopération que nous pourrions avancer.

Il importe que l'Etat et les collectivités concernées, c'est-à-dire non seulement les départements, mais aussi, demain, les régions, travaillent ensemble et élaborent les investissements qui doivent être réalisés en priorité, qu'ils mettent en quelque sorte leur argent dans un pot commun. De cette manière, nous arriverons à surmonter nos difficultés et à disposer le plus vite possible du réseau routier dont nous avons besoin.

J'en arrive au deuxième aspect de cette politique globale ; elle concerne la redistribution des rôles, c'est-à-dire la nécessité de transférer progressivement ce que l'on appelle aujourd'hui les routes nationales secondaires et qui sont en réalité les routes départementales primaires, ce qu'elles étaient d'ailleurs dans le passé.

Je voudrais vous faire prendre conscience — ce n'est pas la première fois que je le fais puisque j'ai déjà développé cette idée devant vous l'an dernier — de l'absurdité de la situation actuelle. Nous avons, en France, un réseau national anormalement important pour peu qu'on le compare à celui des pays voisins, par exemple. Nous disposons de 82.000 kilomètres de routes nationales alors que seulement 25.000 kilomètres, selon la première estimation, et 27.500 kilomètres,

après examen par les régions du schéma directeur, constituent véritablement des axes nationaux.

Il faut voir les choses comme elles sont. L'Etat ne peut pas moderniser ces 82.000 kilomètres de routes. Le schéma directeur, qui prévoit 27.500 kilomètres de routes nationales, nécessitera, sur la base des crédits de 1972, à peu près vingt ans pour être accompli. Il va de soi que l'augmentation des crédits que nous espérons d'année en année réduira peu à peu ce délai. J'espère qu'il tombera à dix ans. La moralité de tout cela, c'est que, quels que soient le ministre de l'équipement et le Gouvernement, les crédits dont disposera le ministre dans les années qui viennent seront réservés en priorité et exclusivement aux grands axes nationaux, c'est-à-dire aux 27.500 kilomètres dont j'ai parlé. Par conséquent, les routes nationales secondaires, c'est-à-dire les 60.000 kilomètres restant, continueront à ne bénéficier que de crédits très faibles. Telle est la situation. N'est-elle pas absurde, étant donné que ces routes nationales secondaires sont les plus importantes pour les départements ?

Aujourd'hui, dans tous nos départements — M. Dulin l'a souligné tout à l'heure et le disait déjà dans mon bureau voilà quelques jours — les routes départementales, qui sont par définition moins importantes que les routes nationales secondaires, se trouvent dans l'ensemble en parfait état et les départements en sont fiers.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Parce que leur gestion est bonne !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Mais si les routes les plus importantes sont en mauvais état, qui pâtit en tout premier lieu de cette situation ? Bien entendu les départements.

La proposition du Gouvernement — vous la connaissez déjà — est libérale puisqu'il s'agit de donner une faculté et non pas de créer une obligation pour les départements.

M. Gaston Monnerville. Faculté assez onéreuse !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Quel est son but ? Provoquer et rendre possible la politique globale dont je parlais tout à l'heure. En transférant la totalité des routes nationales secondaires aux départements, on permet à ces derniers d'opter pour une politique rationnelle consistant à faire porter l'effort sur les voies qu'ils considèrent comme les plus importantes.

Je ne dissimule pas — je ne l'ai d'ailleurs jamais fait, particulièrement — au sein de cette assemblée — que j'attends de cette initiative, non pas simplement que les départements utilisent les ressources qui leur seront transférées, mais que progressivement ils attribuent à ce nouveau réseau une partie des sommes qu'ils consacrent au réseau dont ils ont présentement la charge. En effet, nous ne pouvons pas, à l'heure actuelle, nous offrir le luxe d'avoir une multitude de petites routes dans un état parfait alors que nos grandes routes nationales et même nos grandes routes départementales sont en mauvais état.

Nous avons été et nous sommes encore un grand pays agricole, un pays rural, mais nous sommes en train de devenir un grand pays industriel. Nous devons, par conséquent, disposer d'un réseau routier correspondant aux besoins d'une société industrielle.

Il s'agit bien d'une réforme libérale devant permettre une politique globale et, ajouterai-je, d'une réforme incitatrice puisque la subvention accordée serait supérieure de 75 p. 100 à ce qui est dépensé actuellement par l'Etat sur le réseau national secondaire. Elle serait de 5.400 francs par kilomètre, c'est-à-dire sensiblement supérieure à ce que les départements dépensent actuellement sur leurs réseaux.

Elle serait revisable chaque année au-dessus d'un plancher défini par un amendement accepté par le Gouvernement à l'Assemblée nationale.

Le taux moyen que j'ai évoqué et qui implique une dépense annuelle de 300 millions de francs sur la base actuelle, serait modulé en fonction, d'abord, de la situation financière des départements et, ensuite, de l'état du réseau transféré.

Qui peut dire qu'il s'agit là d'une proposition malhonnête ou même d'une proposition inintéressante ? Honnête, elle l'est, puisque c'est une faculté qui est offerte ; intéressante, elle l'est également puisque, j'ose l'affirmer, non seulement en mon nom mais en celui de mes successeurs, si les départements reprennent ces réseaux ils seront certains que plus d'argent leur sera consacré que s'ils étaient restés entre les mains de l'Etat. A vous de juger ! (*Murmures sur les travées socialistes.*)

M. Antoine Courrière. C'est tout jugé !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. On me dit que cette subvention est insuffisante et qu'elle ne peut pas permettre la modernisation de ce réseau. C'est vrai, mais je vous préviens que cette modernisation n'interviendra pas tant que le réseau sera entre les mains de l'Etat.

J'ajoute que ce réseau, dans l'ensemble, fait l'objet d'un trafic faible, sans aucun rapport avec celui des grandes routes nationales. Leur tracé est souvent médiocre ; c'est un fait.

Je rappelle qu'entre les routes secondaires les moins fréquentées et les routes nationales les plus fréquentées, le rapport va de un à mille. Le trafic étant beaucoup plus réduit, les chaussées de ces routes sont encore solides et, par conséquent, facilement améliorables.

En réalité, ce que l'on attend de chaque département est parfaitement à sa mesure et il ne s'agit pas du tout de dépenser les sommes dont il a été fait état tout à l'heure.

Cette réforme constitue une étape fondamentale — je tiens à le dire encore une fois — de la politique routière. C'est le seul moyen, pour nous, d'arriver à utiliser de la façon la plus rationnelle et la plus efficace l'ensemble des ressources consacrées aux routes. Il faut que nous parvenions à avoir une conception commune de nos investissements routiers, qu'il s'agisse du réseau départemental ou du réseau national.

Je veux souligner également que cette réforme constitue une étape fondamentale dans la voie de la décentralisation, dont il me semble qu'on la réclame beaucoup aujourd'hui. Je suis personnellement profondément convaincu de sa nécessité et j'ai cherché à la pratiquer dans tous les secteurs de mon ministère.

Je suis notamment convaincu — j'aurai l'occasion de le redire ce soir — que l'urbanisme est une discipline qui doit de plus en plus être du ressort des collectivités locales. Eh bien, voilà une initiative qui transfère la responsabilité, le pouvoir de décision, de l'Etat aux collectivités locales.

Je vais maintenant aborder un troisième aspect du problème : celui de l'utilisation des ressources financières qui me sont confiées.

On ne peut pas uniquement apprécier la politique routière actuelle en parlant exclusivement de crédits car, depuis trois ans, un effort de gestion moderne, poursuivi systématiquement, a déjà donné — je pense pouvoir le prouver aujourd'hui par quelques chiffres — des résultats spectaculaires. Cet effort, qui porte naturellement sur la conception même des ouvrages, est accompli dans un souci d'économie. Il tend à renoncer à la performance purement technique afin d'exécuter l'ouvrage qui coûte le moins cher eu égard au but recherché. C'est là, finalement, que réside la véritable prouesse technique, et sur ce point, de grands progrès ont été réalisés.

Mais il n'y a pas seulement la conception ; il faut également tenir compte de la réalisation, de l'exécution de l'investissement. En ce domaine, deux actions ont été menées, qui méritent d'être analysées quelque peu : d'un côté, un effort pour regrouper les commandes et parvenir ainsi à des volumes plus importants qui assurent la continuité dans le travail des entreprises ; d'autre part, un effort moins connu pour déterminer des lots homogènes qui permettent de répartir le travail entre les entreprises qui disposent de gros moyens industriels — en général les grandes entreprises — et les entreprises plus modestement équipées, à savoir les petites et moyennes entreprises. Ainsi, dans cet effort tendant à l'homogénéité des lots, le souci dominant a été de faire travailler tout le monde.

Je peux vous dire, puisque nous avons maintenant acquis une expérience sérieuse, que, dans le domaine des autoroutes, nous avons pu abaisser le prix de revient au kilomètre de plus de 25 p. 100. On prévoyait 4,5 millions de francs pour l'autoroute Paris—Orléans ; il n'en coûtera que 3,3 millions de francs. On avait envisagé 5,5 millions de francs pour les autoroutes alpines ; il n'en coûtera que 4,5 millions de francs. Voilà des résultats qui n'ont pas besoin d'être commentés.

Mais les progrès ne portent pas seulement sur le domaine autoroutier. Des résultats équivalents, bien que moins importants, apparaissent en ce qui concerne les routes.

Pour le plan breton, par exemple, on peut, du fait de l'importance des crédits, assurer la continuité et le volume de la commande, ce qui permet de réaliser des économies de l'ordre de 15 p. 100.

Pour finir, je vous citerai l'exemple le plus spectaculaire, celui d'un regroupement de commandes réalisé en Haute-Savoie concernant l'autoroute dite « de la Vallée Blanche », qui doit être construite par la société des autoroutes, et les travaux de la route nationale, qui fait l'objet d'un renforcement. Grâce à ce regroupement, mes services ont pu obtenir une réduction de prix de 40 p. 100 !

De tels résultats doivent être donnés non seulement devant la commission compétente, en l'occurrence la commission des finances qui ne peut être indifférente à ce genre d'efforts, mais également devant votre assemblée tout entière. Il me semble que vous devez vous réjouir des efforts qui vont être menés dans ce sens car ils ne sont pas tellement fréquents.

M. Fernand Chatelain. C'est grave pour ceux qui vous ont précédé !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. C'est un esprit nouveau — et c'est là-dessus que je terminerai,

si vous le voulez bien — que doivent acquérir aussi bien les responsables politiques du pays tout entier que les représentants de l'administration et des milieux économiques. Nous avons considéré jusqu'à présent que les problèmes, au niveau du secteur public, s'exprimaient en termes techniques. Nous devons aujourd'hui introduire la dimension économique dans les moindres actions et nous mettre davantage au service de l'usager. C'est ce que je m'efforce de faire dans le ministère de l'équipement. C'est d'ailleurs grâce à ces efforts, me semble-t-il, que je peux venir demander aux assemblées des crédits plus importants.

Je rappelle que les crédits affectés aux routes sont passés de 419 millions de francs à 5.569 millions entre 1958 et 1972. Depuis que j'occupe mon poste, ils ont pratiquement doublé. Compte tenu des efforts de gestion qui ont été faits, que je viens d'analyser, et malgré les hausses de prix qui sont intervenues, les travaux ont plus que doublé en volume.

C'est donc ce changement d'état d'esprit qui me permet aujourd'hui de venir vous demander de renforcer ce progrès en votant ce budget. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Emile Durieux. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans la statistique des accidents de la circulation routière constatés par la gendarmerie en 1971, j'ai relevé, moi aussi, en comptant les décès dans les six jours de l'accident, 15.087 tués et 329.659 blessés pour un total de 236.109 accidents, ce qui donne, pour cent accidents, onze tués et 162 blessés.

Nous avons été intéressés par la répartition en pourcentage des causes des accidents, lesquelles, dans 91,3 p. 100 des cas, semblent pouvoir être directement imputées à l'homme, conducteur ou piéton. Mais le rapport indique aussi les facteurs matériels : l'état des véhicules, de la chaussée et les intempéries entrent pour 4,7 p. 100 dans les causes apparentes des accidents. Les intempéries ne représenteraient que 1,9 p. 100 de l'ensemble des causes. Quant aux défauts techniques des véhicules, elles n'interviennent que pour 1 p. 100. Il resterait donc 1,8 p. 100 pour l'état de la chaussée. Ce pourcentage ne peut qu'être inférieur à la réalité. Mais même à ce taux, cela nous donne, pour l'année 1970, 4.250 accidents, 271 tués et 5.934 blessés.

Bien sûr, nous sommes loin des 15.087 tués et des 329.659 blessés de l'année. Mais ainsi que je viens de le souligner, ces chiffres, dans la réalité, ne peuvent qu'être dépassés et il faut dire que si de nombreux accidents sont dus à l'état de la route, un bien plus grand nombre est dû à l'insuffisance du réseau. C'est le cas d'un accident qui vient de se produire sur une route surchargée du Cambrésis, il y a peine une semaine et qui, à lui seul, a fait 6 morts.

Nous pouvons être assurés que l'insuffisance de notre réseau routier est à l'origine d'un nombre très important d'accidents et de deuils, bien plus important encore que le mauvais état de certaines parties de nos routes.

Comment, dans ces conditions, ne pas regretter que le Gouvernement, qui tire des ressources considérables de tout ce qui, directement ou indirectement, concerne l'automobile, ne lui consacre pas la part qui devrait lui revenir ? Il a été souligné ici récemment que le fonds routier ne joue pas le rôle qu'il devrait jouer, que plus de 70 p. 100 du prix de l'essence va au Trésor ainsi que plus de 60 p. 100 du prix du gas-oil. Nous sommes, après l'Italie, le pays d'Europe occidentale où l'essence est la plus chère.

Aux recettes perçues au titre des taxes sur les carburants s'ajoutent d'autres recettes que je n'énumérerai pas. Pratiquement l'Etat ne finance que quelque 40 p. 100 des dépenses de l'entretien du réseau routier alors qu'il perçoit toutes les taxes versées par les usagers. Il veut maintenant transférer une partie des routes nationales aux départements, ce qu'en aucun cas nous ne saurions admettre, même si des subventions sont promises, car nous savons ce que peut valoir ce genre de promesse.

L'Etat confie l'exploitation des autoroutes à des sociétés privées, mais il faut acquitter un péage. Dès qu'un projet de création d'autoroute a pris corps, il en est tiré immédiatement argument pour ne plus améliorer, ni même entretenir, certaines nationales voisines sous le prétexte que celles-ci vont devenir moins utiles. Sur ces mauvaises routes, étroites et bombées, les accidents se multiplient.

Ce qui est également très grave, et ce sera ma conclusion sur cette question à propos de laquelle il y aurait encore beaucoup à dire, c'est que l'insuffisance des crédits, même majorés, comme il vient de nous être dit, accordés pour la modernisation ou le simple entretien de notre réseau routier fait que les travaux sont parfois exécutés dans de mauvaises conditions. Quittant récemment une autoroute, je me suis trouvé sur un tout petit tronçon de route nationale — deux kilomètres peut-être — qui venait d'être refait. J'ai eu une impression si désagréable que je m'en suis ouvert aux responsables qui m'ont répondu que la faiblesse

des crédits accordés ne permettait pas de faire mieux. La déformation initiale se sentait à travers le rechargement qui venait d'être fait.

Sans doute l'ensemble de la France a-t-il à souffrir du fait que le Gouvernement ne s'intéresse à l'automobile et aux transports routiers que pour en tirer le maximum de ressources utilisées à d'autres fins. Mais personne ne me contredira, je pense, quand j'affirmerai que le nord de la France avec l'important trafic qu'il connaît, et compte tenu de ce qu'il paie à l'Etat, est très certainement, en ce qui concerne les routes, parmi les plus mal partagés.

Voilà bien des raisons pour lesquelles nous regrettons que le Gouvernement qui, dans certains cas, n'hésite pas à dépenser des sommes considérables à des fins souvent discutables, ne fasse pas davantage et autrement pour notre réseau routier. (*Applaudissements sur les travées socialistes et au centre gauche.*)

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

M. Fernand Chatelain. Encore une fois, monsieur le ministre de l'équipement, vous venez nous présenter un budget qui, même s'il est caractérisé par un réel effort financier dans plusieurs domaines, est encore insuffisant pour faire face aux besoins nés du développement économique, du développement des transports et du parc automobile.

De plus, les solutions qui nous sont proposées, toutes marquées du sceau de la politique gouvernementale et de ses orientations, ne sauraient obtenir l'agrément du groupe communiste. En effet, encore une fois, nous sommes bien obligés de constater que c'est au contribuable, à l'usager, directement ou par transfert de charges, que le Gouvernement entend faire payer le prix de construction et d'entretien des infrastructures qui s'avèrent urgentes et que le pouvoir se voit contraint de réaliser parce que son incurie des années passées arrive à compromettre les profits des grosses firmes capitalistes dont il sert les intérêts.

En ce qui concerne l'équipement routier, il ne faut pas oublier que le parc automobile double approximativement tous les huit ans. Celui-ci s'élevait, au 1^{er} janvier 1971, à 16.543.000 véhicules, y compris les tracteurs agricoles et forestiers. Ce chiffre permet de mesurer l'importance de l'effort qui est à faire pour mettre notre réseau routier à la hauteur des nécessités. Cet effort ne se mesure pas seulement au niveau de la réalisation de nos équipements, mais aussi au niveau de l'entretien des voies existantes qui supportent un trafic de plus en plus intense.

Vous faites plus pour l'équipement routier, c'est vrai. Faites-vous assez ? Le faites-vous bien ? C'est une autre affaire. Quand on est amené à juger le budget de l'équipement, on ne doit jamais oublier ce que rapporte à l'Etat le parc automobile actuel.

En 1971, les automobilistes ont apporté près de 20 milliards dans les caisses de l'Etat : 1.530 millions pour la vignette ; 15.900 millions au titre de la taxe sur les produits pétroliers, 130 millions pour la délivrance des permis de conduire et des cartes grises. Au regard de ces chiffres, la totalité de votre budget ne représente que 2.272 millions et le Fonds d'investissement routier ne reçoit que 2.700 millions. En 1960, la différence entre les recettes perçues par l'Etat au titre des différentes taxes frappant l'automobiliste et les dépenses consacrées au réseau routier était de 5.191 millions. En 1970, elle était de 12.427 millions. De plus en plus, les taxes frappant l'automobiliste vont à une tout autre fin que l'amélioration du réseau routier. C'est à partir de là qu'il faut changer la politique du ministère de l'équipement.

Mais ce n'est pas tout : vous avez concédé à des sociétés privées l'exploitation des autoroutes. Par le biais du péage, elles aussi prélèvent leur dîme sur les automobilistes. La société d'exploitation de Paris—Lyon a perçu 106 millions en 1970. Elle percevra, estime-t-on, 171 millions en 1971 et un expert estime à 200 millions la somme qu'elle encaissera en 1972. Voilà une progression confortable. La société de la vallée du Rhône a encaissé 112 millions en 1970 ; elle encaissera 137 millions en 1971, 150 millions, pense-t-on, en 1972. On estime que les 1.073 kilomètres d'autoroutes concédés ont rapporté 442 millions en 1971 et en rapporteront 520 — 52 milliards anciens — en 1972. C'est exactement ce que les sociétés privées se proposent d'investir pour le programme qui doit être lancé en 1972. C'est donc 442.000 francs par kilomètre que rapporte aujourd'hui l'autoroute et demain beaucoup plus encore, car le trafic va en se développant.

C'est vraiment une bonne affaire, bien « juteuse », que vous avez donnée aux grandes sociétés concessionnaires, monsieur le ministre. Ces sociétés réduisent au minimum leurs frais d'entretien et les automobilistes bloqués à Montélimar, au début de l'année ont pu le constater. En quelques années, elles amortissent leur capital, elles réalisent des bénéfices confortables et, dans quinze ans, elles « refileront » à l'Etat — permettez-moi cette expression — un réseau fatigué qu'il faudra réparer. Peut-

être envisagerez-vous qu'à cette époque l'entretien en soit confié aux départements, qui sait ?

Si la considération du profit de ces grosses firmes ne prenait pas le pas sur la nécessité d'offrir aux automobilistes un réseau routier adapté aux conditions actuelles, il est certain que l'on pourrait faire plus et plus vite. Si 50 p. 100 seulement des taxes perçues sur les carburants étaient versés au fonds routier, au lieu des 19 p. 100 actuels, cela permettrait de lancer 500 kilomètres d'autoroutes annuellement et de doubler les crédits réservés à l'amélioration et à l'entretien des routes existantes. Le problème du transfert des routes nationales aux départements ne se poserait même pas.

Ce n'est pas là un vœu chimérique. Il suffirait, pour y parvenir, de supprimer les dépenses qui, dans le budget de l'Etat, ne sont pas utiles à la nation et à la satisfaction des besoins de la population : force de frappe, cadeaux aux trusts que l'on retrouve dans tous les budgets, y compris dans celui de l'équipement.

A ce propos, j'aimerais que vous nous précisiez l'utilisation des crédits qui sont disséminés dans plusieurs chapitres de votre budget sous la rubrique « études et recherches ». Ils étaient, si j'ai bien compté, de 31 millions de francs en 1971 et sont passés à 53 millions en 1972.

Une augmentation de 60 p. 100 des crédits consacrés à la recherche, ce n'est pas tellement l'habitude dans le budget national. Cela me paraît si extraordinaire dans ce budget de l'équipement, comme dans celui du logement, que je me demande s'il ne s'agit pas là d'un camouflage de subventions plus ou moins directes à des sociétés intéressées de près ou de loin aux problèmes de l'équipement.

Peut-être pensez-vous que je vois le mal où il n'est pas. Dans ce cas, une réponse très précise de votre part sur l'utilisation de ces crédits et sur leurs destinataires serait certainement la bienvenue.

Pour en revenir à l'essentiel de mon propos, je voudrais, à mon tour, signaler l'insuffisance des crédits consacrés à l'entretien et à la réparation des routes. Le corps des ponts et chaussées a lancé, à plusieurs reprises, des cris d'alarme. Chaque hiver voit la situation s'aggraver. A part quelques réparations et aménagements, bien peu de chose, en considération de ce qu'il faudrait faire, a été engagé.

Sur 81.000 kilomètres de routes nationales, 65.000 sont dans un état laissant à désirer et sont même souvent dangereux. Les crédits de 1972, bien qu'en augmentation par rapport à ceux de 1971, ne permettront pas de redresser la situation.

Et voilà, maintenant que vous avez laissé se dégrader ce patrimoine, que vous envisagez de laisser à d'autres le soin d'entreprendre les travaux fort onéreux qui seront nécessaires pour remettre ce réseau routier en état. Vous voudriez, grâce à l'article 56 de la loi de finances, créer les conditions pour que les départements reprennent à leur charge plus de 50.000 kilomètres de routes nationales dites secondaires. Vous leur promettez environ 5.400 francs par an et par kilomètre pendant toute une période ; mais ce n'est qu'une promesse faite au moment de la discussion du budget de 1972 et qui peut fort bien être remise en question lors du vote d'un prochain budget. Par ailleurs la hausse continue de prix risque fort de réduire la masse de travaux réalisables avec cette somme.

Une autre question se pose : quelles seront les possibilités d'emprunt qu'auront les conseils généraux qui se chargeraient de ces responsabilités nouvelles ?

Dans le cadre d'une redéfinition des responsables des différentes collectivités, nous estimons qu'il est possible de revoir les attributions de chacune d'elles en ce qui concerne le réseau routier, mais cela ne peut se faire d'une manière fragmentaire, au coup par coup. Cela doit se produire dans le cadre d'une véritable mise en place de régions dotées d'un statut démocratique et d'une décentralisation réelle qui ne peut se faire sans qu'aux transferts d'attribution correspondent des transferts de ressources durables, sans quoi cela aboutira inéluctablement à des transferts nouveaux de charges. S'il doit y avoir remise aux départements, un jour, de la responsabilité de l'entretien d'une partie des routes nationales actuelles, cela ne peut se faire qu'au moment où l'Etat transférera aux départements les ressources permettant de faire face à ces nouvelles responsabilités. Ces ressources pourraient être recherchées, par exemple, dans une nouvelle distribution du produit des taxes encaissées sur les carburants. Mais, dans l'état actuel des choses, confier aux départements l'entretien de la majeure partie des routes nationales, c'est un transfert de charges que nous ne saurions cautionner.

Ce n'est pas une politique très libérale, c'est une politique très conforme à celle qui est pratiquée depuis des années et qui accable les collectivités locales.

En ce qui concerne les voies navigables, quelques mots simplement pour insister sur la nécessité de définir les moyens d'une

véritable politique d'équipement de nos fleuves et de nos canaux.

Il ne suffit pas, dans ce domaine, de saupoudrer ou d'engager des travaux par tranches infimes, ce qui éloigne la possibilité pour les crédits investis d'avoir une utilité quelconque.

Chaque année, les pays voisins engagent des travaux importants et notre réseau navigable prend de plus en plus de retard. Au moment où le problème de la circulation routière se pose en termes de plus en plus aigus, ne serait-il pas logique de créer les conditions d'une véritable coordination des moyens de transport et, pour ce faire, d'engager des crédits d'équipement permettant d'aboutir à cet objectif, d'éviter des gaspillages et de donner une efficacité plus grande à chacun des moyens de transport ?

La voie d'eau ne peut être négligée, ce qui suppose que des crédits plus importants permettent d'assurer progressivement, mais dans des délais limités, la liaison entre le Sud, l'Est, le Nord et l'Ouest par ce moyen.

J'aimerais notamment savoir quels sont les délais que le Gouvernement s'est fixés pour l'aménagement de l'Oise, pour sa mise à grand gabarit, et quels sont les délais prévus pour que les barges à grand tirant d'eau puissent assurer la liaison entre les canaux du Nord et le réseau de la Seine.

Pour revenir au problème de l'équipement routier, je voudrais insister à nouveau sur la circulation urbaine, notamment dans la région parisienne.

Il n'est pas question, je crois, d'opposer les intérêts de la région parisienne à ceux de la province. Bien sûr, nous devons développer le réseau de voies diverses qui assureront la liaison rapide entre les différents pôles économiques de notre pays, la circulation, l'entretien des voies dans toutes nos provinces, mais, dans le tissu urbain, certaines infrastructures ne peuvent pas être différées.

Chaque année, les embouteillages se font de plus en plus inextricables à Paris et aux portes de Paris. Le périphérique n'est pas terminé qu'il est déjà engorgé. Les travaux de l'aéroport de Roissy-en-France sont activement poussés, la construction de villes nouvelles : Cergy-Pontoise et autres, devient réalité. Il ne suffit pas que le Président de la République, au cours d'un voyage éclair, ait pu constater ces embouteillages de son hélicoptère, il faut y apporter des remèdes, c'est-à-dire, d'abord, apporter des crédits.

La route A 87, qui doit encercler Paris, assurer une liaison automobile entre les aéroports, décongestionner le périphérique et doubler la route A 86 partiellement en voie de construction, est une nécessité vitale.

La route A 15 Paris—Pontoise est programmée, mais personne ne sait jusqu'où ni quand elle sera réalisée. Or, si elle était construite uniquement entre Argenteuil et Pontoise, comme il en est question, bien loin d'apporter une aide, elle ne ferait que contribuer à renforcer l'engorgement actuel au franchissement des ponts de la Seine.

Il est urgent de réaliser ces voies, il est nécessaire d'envisager de nouveaux projets, de les tracer. Mais il serait temps que les tracés soient étudiés en tenant compte de la nécessité de léser le moins possible les habitants et d'occasionner le moins de dégâts possible.

Dans la vallée de Montmorency, dans le département du Val-d'Oise, bien des difficultés auraient été aplanies si les élus locaux, les organisations intéressées, la population avaient été consultés sur les tracés.

L'expérience prouve que des propositions de modifications fort heureuses peuvent quelquefois apporter un règlement à des difficultés passagères. La consultation ne doit pas être employée simplement à des fins de propagande. Il est nécessaire que des dispositions soient prises pour qu'enfin élus et population puissent contribuer à ce que les implantations nécessaires soient étudiées judicieusement.

En terminant, je voudrais évoquer les problèmes qui préoccupent les personnels relevant de votre ministère. En faisant, sous couvert de plus grande efficacité, des directeurs départementaux, des chefs de service régional, des chefs de service, des directeurs adjoints et des sous-directeurs de l'administration des fonctionnaires échappant partiellement aux règles de la fonction publique, n'est-ce pas, en fait, la notion de service public qui est visée ?

Il en est de même quand, dans nombre de nos localités, nous assistons à la disparition des cantonniers, que l'on concentre dans des centres où, paraît-il, ils disposeront de matériels plus efficaces. Le résultat le plus clair, basé sur la notion de rentabilité, dit-on, c'est que les herbes ne sont plus fauchées qu'à intervalles fort irréguliers, que les caniveaux ne sont plus correctement entretenus !

L'efficacité du travail doit passer avant les économies que l'on veut faire en rognant sur les effectifs des personnels. Pour leur donner une plus grande efficacité, il faut non seulement les

concentrer, mais surtout leur donner les moyens suffisants pour assumer les fonctions qu'ils assumaient jusqu'à présent.

De même, il n'est pas possible d'ignorer plus longtemps les revendications formulées par les personnels de votre ministère. Le grand problème reste la titularisation de tous ceux qui sont affectés à des emplois de bureau ou à des travaux routiers. Il y a, dans votre ministère, 62.000 employés titulaires, mais aussi 40.000 employés non titulaires.

Un petit nombre d'agents non titulaires, soit environ un millier, sont payés sur des crédits de personnels — contractuels, auxiliaires de bureau et des services — mais tous les autres, soit environ 30.000, sont payés sur des crédits de travaux et n'apparaissent donc pas comme tels au budget du ministère de l'équipement et du logement.

Ces 40.000 non-titulaires sont constitués pour moitié d'auxiliaires routiers et pour moitié de personnels techniques et administratifs de toutes catégories. La moitié environ sont payés sur un budget d'Etat et l'autre moitié sur les budgets des départements. Payés sur crédits de travaux, ils ne peuvent être mensualisés et sont payés à l'heure, y compris les ingénieurs.

D'après les statistiques du ministère des finances, les effectifs de personnels titulaires ont baissé de 13 p. 100 entre 1952 et 1970. Pendant le même temps, les effectifs globaux des ministères civils augmentaient de 81 p. 100.

Pendant cette période, les tâches n'ont pas diminué. Elles n'ont, au contraire, fait que croître. Vont-elles diminuer dans l'avenir alors qu'il faudra construire en vingt ans autant de logements qu'il en existe actuellement? Quant aux équipements et infrastructures, il n'est pas besoin d'aucune démonstration pour juger de l'ampleur croissante des réalisations nécessaires.

Les difficultés que ne pouvait manquer de créer une telle évolution ont été palliées par un recrutement massif de personnels non titulaires, ce qui explique qu'ils soient maintenant 40.000. On nous a dit quelquefois qu'ils remplissaient des tâches spécifiques, des tâches temporaires. Or, dans 95 p. 100 des cas, les agents non titulaires remplissent des fonctions permanentes et non spécifiques. Certains, par exemple, ont une ancienneté de plus de vingt ans.

La proportion des non-titulaires, soit environ 40 p. 100, constitue en fait une « défonctionnarisation » du personnel. L'Etat se dispense d'assurer à ces personnels les garanties du statut de la fonction publique, notamment en matière de maladie, d'accident du travail, de discipline, etc. Il se réserve en particulier la possibilité de les licencier suivant les aléas de sa politique, comme cela s'est produit en 1970 dans différents services. Il les paie suivant « les conditions locales de l'emploi ».

Il existe donc maintenant, au ministère de l'équipement et du logement, deux catégories de personnels, les titulaires et les non-titulaires, effectuant côte à côte les mêmes tâches, mais soumis à des conditions de gestion différentes. Cette division artificielle, à mesure qu'elle se prolonge, engendre de mauvais rapports entre ces différents personnels.

Pour remédier à cette situation désastreuse, il faut créer des postes de fonctionnaires en vue de permettre : la titularisation des personnels non titulaires occupant des emplois permanents ; la promotion interne des fonctionnaires dans les corps correspondant à leurs fonctions réelles.

C'était déjà la conclusion de l'étude entreprise en juin 1968 par l'administration et les organisations syndicales, au terme de laquelle le ministre de l'équipement et du logement avait promis une première tranche de 3.000 postes de titularisation.

Quelles ont été les mesures prises depuis ? budget pour 1968, « néant » ; budget pour 1969, « néant » ; budget pour 1970, « néant » ; budget pour 1971, « néant ».

Quant à 1972, vous avez dit, monsieur le ministre, que vous vous occupiez personnellement du problème, mais nous vous attendons aux actes et nous estimons qu'il est de stricte justice que ces personnels reçoivent la reconnaissance de leurs droits.

Telles sont les observations que je voulais formuler au nom du groupe communiste à l'occasion de la discussion de ce budget.

Vous continuez, dans l'orientation qui est celle du pouvoir, à ne voir dans la satisfaction des besoins en infrastructures qu'un moyen, pour les groupes que vous servez, de réaliser de substantiels profits. C'est pourquoi votre politique d'équipement est incapable d'apporter des solutions valables, que seul un gouvernement démocratique d'union populaire est capable de trouver en mettant l'économie nationale au service du pays. Parce que votre budget ressemble comme un frère aux précédents, nous nous refusons à le voter et à cautionner votre politique. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. André Morice. Mes chers collègues, les divers orateurs que nous avons eu le plaisir d'entendre, ainsi que M. le ministre,

ont mis l'accent sur l'augmentation des crédits du budget de l'équipement. Nous nous en félicitons tous et nous pensons, monsieur le ministre, que vous aurez ainsi plus de facilités pour régler les différents problèmes importants qui se posent à nous.

Cette discussion intervient à un moment où les responsables de plusieurs départements, de plusieurs régions s'interrogent gravement, non seulement sur le présent, qui est parfois difficile, mais aussi sur le proche avenir. Ces responsables savent parfaitement que leur sort dépend essentiellement de deux facteurs : d'une part, leur propre travail, d'autre part, les équipements et les infrastructures que nous avons à notre disposition.

Monsieur le ministre, vous reconnaissez que les membres des collectivités locales, commune, département, voire région, font le maximum d'efforts et se mettent véritablement à leur service. Cependant, les insuffisances sont telles dans le domaine de l'équipement et des infrastructures, que, malgré les réalisations, certaines régions se jugent plus malheureuses que d'autres.

Vous le savez mieux que quiconque, des régions connaissent des difficultés, subissent des crises graves et, dans des conditions souvent difficiles, se reconvertisent, ce qui n'est pas simple. Parmi celles-ci, il est un grand secteur auquel je m'intéresse particulièrement, ainsi que bon nombre de mes collègues, celui de l'Ouest.

L'Ouest, voyez-vous, monsieur le ministre, se juge éloigné, incompris, malheureux. Si l'on essaie d'examiner sa situation, on constate que ses richesses naturelles ne sont pas valablement exploitées. Comment admettre que soit ainsi portée atteinte à la nature qui, généralement, fait bien les choses ? Cette région, en effet, possède un certain nombre d'avantages naturels qu'il conviendrait, évidemment, d'exploiter. Or, la Loire et l'Océan, qui sont par excellence les deux atouts naturels de toute cette façade atlantique, ne sont pas mis en valeur, contrairement aux vœux de tous les élus et de tous les responsables régionaux.

Cette constatation souligne une véritable rupture avec un certain équilibre de la nature.

Si l'on parle à certains responsables administratifs d'un rang très élevé de cette utilisation de la Loire et de l'Océan, on sent tout de suite une incompréhension, non pas qu'ils fassent preuve de mauvaise volonté, mais parce qu'ils estiment que les efforts doivent surtout porter, dans l'immédiat, sur les régions les plus favorisées, où les rendements sont plus importants. Un tel raisonnement limité à une certaine durée pourrait se concevoir, mais, comme c'est toujours ce même argument qui nous est opposé, nous pouvons formuler des remarques amères sur la non-utilisation de nos possibilités naturelles !

Je voudrais, très brièvement, présenter quelques observations sur la Loire. Ce fleuve traverse une très grande partie de la France. Il joue un rôle déterminant sur le double plan de l'alimentation en eau — ce qui est capital — et de la navigation. La ville que je représente se situe à peu près au terme du cours de la Loire et nous attachons, bien entendu, une importance majeure aux fournitures d'eau.

Pendant certains étés, comme celui de cette année, nous avons été, durant certaines périodes de sécheresse, à la limite de nos possibilités pour sa fourniture.

Nous sommes donc opposés à tout prélèvement « sauvage » dans le cours de la Loire, à tout prélèvement non contrôlé au bénéfice de la région parisienne, alors qu'il suffirait de pousser plus avant l'effort entrepris trop timidement sur le cours de la Loire pour être assuré de disposer, en toute saison, des débits d'eau qui nous sont absolument indispensables.

C'est pour notre ville et pour les localités voisines, car nous fournissons de l'eau à toutes les communes de notre secteur, un problème capital.

La Loire peut être aussi utilisée pour la navigation. On pratique déjà en Loire une navigation dont le tonnage surprend tous ceux qui s'intéressent à la question, en raison de son importance relative.

Nous assistons actuellement à un mouvement de grève des usagers de nos voies navigables qui demandent, non pas une augmentation de leurs rémunérations qui sont pourtant très modestes, mais la mise au gabarit européen, ce qui peut s'obtenir à l'issue d'un certain délai, un équipement d'écluses à tel ou tel endroit et tout ce qui est indispensable pour améliorer leur instrument de travail.

En matière de ports, vous avez dû prendre récemment, monsieur le ministre, une décision qui leur est bénéfique. L'administration ayant estimé que le port de Nantes n'était pas conçu pour accueillir des navires suffisamment grands, elle avait refusé purement et simplement les crédits pour l'approfondissement du chenal menant de Donges à Nantes. Nous sommes intervenus, plusieurs élus et moi-même, et vous avez bien voulu revenir sur cette position, monsieur le ministre. Nous vous en remercions.

Cela crée néanmoins un climat d'inquiétude pour les intéressés qui voient sous-estimer ou mésestimer un outil important qui est entre nos mains. C'est un élément supplémentaire qui provoque cette sorte de morosité, puisque le mot est à la mode, d'inquiétude même.

A propos des autoroutes, la définition de ce que vous appelez l'effort global est très intéressante et j'aimerais faire connaître tout à l'heure mon point de vue à cet égard.

Après nous avoir expliqué que, pour les ports, nous n'atteignons pas un certain coefficient qui reste difficile à définir, on nous rétorque que, pour les autoroutes, nous ne disposons pas des comptages jugés nécessaires. Il manque donc toujours quelque chose pour réaliser les équipements indispensables alors que, dans ce domaine des autoroutes, c'est l'organe qui crée les besoins. Nous avons eu la preuve, dans certains autres domaines, que, lorsque le besoin est développé, lorsque l'organe est créé, cela justifie les efforts consentis.

Bien sûr, il ne faut pas prendre comme exemple la malheureuse route Nantes—Saint-Nazaire dont je vous entretiens souvent, qui constitue un pendant lamentable à toutes les promesses faites et à tous les plans présentés. La mise à quatre voies ne soulève pas de difficultés d'exécution car le terrain est plat sur les 60 kilomètres qui relient Nantes à Saint-Nazaire. Cette route est en chantier depuis sept ans ; elle n'est jamais terminée, ce qui permet aux responsables de nous répondre, chaque année, qu'on va achever le travail.

Les crédits attribués au budget, cette année, ne permettront pas à la construction de cette route d'être menée à son terme.

La situation se caractérise de la même manière en matière ferroviaire. Certes, des améliorations ont été apportées aux lignes reliant les régions de l'Ouest à Paris. Mais, sur les transversales, sur les liaisons avec Bordeaux, Rennes ou Brest, nous en sommes encore aux vitesses horaires de 1928 ! Cela est lamentable.

Dans le domaine des aéroports, nous constatons encore trop d'insuffisances dans notre équipement !

J'en viens à l'essentiel de mon propos. Tout cela crée, dans une région qui a sa valeur, qui connaît de fortes densités de population, où les hommes et les femmes sont des travailleurs et où un effort considérable est entrepris, tout cela crée, dis-je une incertitude, alors que nous avons besoin de croire en notre avenir.

Je voudrais, à ce propos, vous demander, monsieur le ministre, comme je l'ai fait devant la Coder, il ya une quinzaine de jours, et devant M. le Premier ministre en visite dans notre région, d'établir un plan général d'équipement d'infrastructures pour tout l'Ouest. Il ne s'agit pas d'une région étroite, mais de toute la façade atlantique qui s'étend de la Normandie à l'Aquitaine.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Très bien !

M. André Morice. Car c'est à cette échelle que nous prenons conscience de nos véritables intérêts, de nos besoins, et que nous pourrions réaliser l'équilibre nécessaire.

Je vous demande donc de faire établir — en liaison avec les élus — un plan général pour tout l'Ouest, de la Normandie à l'Aquitaine, avec un financement assuré par des tranches réalisables à dates fermes.

C'est là où je voudrais situer, monsieur le ministre, ma remarque sur la politique de « l'effort global » que vous avez présentée tout à l'heure. Vous faites appel aux collectivités en leur disant : « l'Etat va vous donner un certain nombre de facilités au départ et vous pourrez faire, par des financements appropriés laissés à votre charge, un certain nombre de réalisations que l'Etat ne peut faire pour l'instant ».

Bien sûr, monsieur le ministre, par certains aspects, cette politique est séduisante pour tous ceux qui sont pressés et désirent voir se réaliser leurs projets les plus importants. Mais elle est grave parce que vous condamnez d'une façon absolue toutes les régions pauvres. Vous interdisez à de telles régions, qui sont déjà malheureuses et ne peuvent se redresser, tout espoir dans l'avenir puisqu'elles ne pourront pas fournir ce financement que vous leur réclamez.

Vous me direz, sans doute, qu'il s'agit là d'une conception d'homme d'affaires et que l'on soutient les opérations valables. Mais je ne crois pas que cette attitude puisse être transposée à l'échelle d'un pays qui forme un ensemble et qui doit, au contraire, venir en aide à ses régions pauvres précisément parce qu'elles sont déjà déshéritées et malheureuses.

Au surplus, lorsque votre proposition s'adressera à des régions plus riches — pour employer cette expression qui simplifie les choses, bien qu'aucune région ne soit véritablement riche — vous pourrez évidemment trouver un certain nombre de concours. Mais pour combien de temps ?

Les finances locales constituent, pour nous, un problème très grave. Il y a quelques jours, ici-même, une réunion a groupé

vingt-cinq maires de grandes villes. Le contenu de leurs déclarations vaut également pour les autres maires qui connaissent les mêmes difficultés, peut-être parfois plus grandes encore, parce qu'ils n'ont pas, dans les petites et moyennes communes, la possibilité de faire des transferts comme dans les grandes villes.

Nous vous demandons, de la façon la plus pressante, la réforme urgente des finances locales car, en l'état actuel des choses, nous avons atteint un plafond et tous les transferts qui se font déjà de l'Etat sur les collectivités locales nous conduisent à une situation financière qui sera bientôt inextricable. Quelle que soit notre volonté d'aller de l'avant, nous serons très bientôt freinés dans nos efforts.

Nous sommes déjà amenés à appliquer, nous aussi, des pratiques quelque peu discutables — nous en avons longuement parlé il y a quelques jours — comme celle des marchés préfinancés. Nous sommes véritablement pris à la gorge. Nous sommes en face d'un dilemme : ou bien augmenter nos centimes d'une façon démesurée — mais nous devons y renoncer car nous ne pouvons pas empêcher les activités de se développer — ou bien condamner nos villes à la stagnation.

C'est parce que nous ne voulons pas de cette stagnation que nous étudierons, certes, les propositions qui nous sont faites, mais nous vous demandons en même temps d'avoir conscience des limites imposées à cette politique.

Vous parlez de redistribution des rôles. Nous y serions disposés si cela se faisait dans le cadre des grandes régions qui, seules, permettraient de répondre à votre appel. Nous sommes prêts à aller très loin, mais encore faut-il redistribuer en même temps les moyens de financement, faute de quoi, malgré notre volonté d'action qui est entière, nous ne pourrions pas vous suivre pendant très longtemps.

Monsieur le ministre, nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur tous ces points. Ils sont essentiels à nos yeux.

Je vous demande, en conclusion, d'étudier ce grand plan d'équipement de cette région de l'Ouest, par tranches réalisables à dates fermes, accompagnées de leur financement, plan auquel nous apporterions au maximum notre concours parce que nous aurions ainsi en face de nous quelque chose de concret, de clairement défini qui donnerait à tout le monde plus de sécurité et qui apporterait à ces régions, qui en ont besoin, une plus grande espérance en l'avenir.

Cette espérance, qui est un élément déterminant de la réussite, voilà ce que je vous demande, monsieur le ministre, en toute conscience. (*Applaudissements.*)

— 3 —

COMMUNICATION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. En application de l'article 40 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une communication de laquelle il résulte que le Conseil, dans sa séance du 23 novembre 1971, a rejeté la requête tendant à l'annulation des élections sénatoriales qui se sont déroulées le 26 septembre dernier dans le département de l'Ariège.

Acte est donné de cette communication.

La décision du Conseil constitutionnel sera publiée au *Journal officiel* à la suite du compte rendu de la présente séance. (*Applaudissements sur les travées socialistes et à gauche.*)

Le Sénat vaudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt et une heures. (*Assentiment.*) La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures dix minutes, est reprise à vingt et une heures cinq minutes, sous la présidence de M. André Méric.)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Antoine Courrière, devant les difficultés qui sont nées des déclarations contradictoires de membres paraissant avoir fait

partie du service de documentation extérieure et de contre-espionnage (S. D. E. C. E.) et l'émotion suscitée dans la population par des informations tendant à accréditer que le S.D.E.C.E. s'est fait le pourvoyeur de drogue, demande à M. le Premier ministre de vouloir bien lui fournir toutes les explications permettant à l'opinion de connaître exactement la vérité en cette circonstance. (N° 135.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1972

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1972.

EQUIPEMENT (suite)

M. le président. Nous reprenons l'examen des dispositions concernant le ministère de l'équipement et du logement (section équipement).

La parole est à M. Jung.

M. Louis Jung. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'évolution du budget me donne satisfaction car elle traduit l'effort du Gouvernement pour rattraper le retard dans lequel se trouve l'équipement de notre pays. Je ne serais donc pas intervenu dans ce débat, si un certain nombre de mes collègues ne m'avaient demandé de vous poser en leur nom quelques questions. M. Tinant, notamment, désirerait savoir ce que vous allez faire en ce qui concerne les ponts détruits par faits de guerre.

Je ne vais nullement m'arrêter sur le problème des liaisons des voies navigables qui intéressent l'ensemble de notre pays puisque mon collègue M. Schiélé l'évoquera.

Je me pose quatre questions cruciales à propos de votre budget. Je constate après une enquête au sein de la communauté européenne, que c'est notre pays qui est malheureusement le dernier, en ce qui concerne le pourcentage du produit national brut affecté à la solution des problèmes routiers, alors que, en même temps, nous tenons le premier rang en ce qui concerne le coût de l'utilisation d'une voiture par le Français moyen. L'ouvrier français paie le double de l'ouvrier allemand. Je pense que cette situation ne peut pas continuer.

Je suis absolument persuadé qu'il faudra trouver d'autres solutions. Je crois que vous aurez le soutien du Parlement, pour convaincre votre collègue du ministère des finances d'augmenter de façon importante les crédits affectés au secteur routier.

D'autre part, je suis satisfait de la position que vous avez prise en ce qui concerne le financement privé des autoroutes. Mais n'y a-t-il pas un sabotage quand, après avoir avancé à grand renfort de publicité un certain nombre de chiffres et donné une date précise pour la réalisation de l'autoroute Paris-Strasbourg, on nous annonce maintenant que se produira un décalage de plus de deux ans par suite d'une intervention du ministère des finances qui n'autorise les emprunts qu'à partir de certaine date ? C'est tout à fait inadmissible car nous savons bien que les banques locales avaient fait un gros effort pour que 45 p. 100 des crédits soient disponibles tout de suite.

Je suis d'ailleurs déçu d'entendre parler un peu partout de « bataille de frontières » et de soutien à cette région d'Alsace-Lorraine parce qu'elle a des problèmes frontaliers, alors que le premier problème qui se pose est celui de l'infrastructure. Vous l'avez vous-même reconnu.

Notre ministère a une mission à remplir. Je vous demanderai de bien vouloir convaincre M. le ministre des finances qu'il est inadmissible, alors que des chiffres ont été avancés, qu'on retarde une réalisation capitale pour l'avenir de notre région.

On a dit — ce sont probablement des personnes mal intentionnées qui l'ont affirmé — que ce changement de tracé était dû à l'impossibilité d'augmenter les honoraires de certains personnels. C'est là un problème sur lequel je voudrais vous interroger.

Est-il exact qu'il y a encore des ingénieurs des ponts et chaussées qui reçoivent un traitement mensuel de moins de 2.000 francs alors que leurs responsabilités les amènent à gérer plus de 8 millions de francs par an ? On nous affirme, naturellement, qu'ils touchent des honoraires sur les travaux qu'ils exécutent et c'est en ma double qualité de représentant

d'une collectivité locale et de contribuable que je pense qu'il est immoral que l'on continue à employer cette méthode pour payer des ingénieurs qui sont de très grande qualité. J'ai même l'impression que, parfois, c'est un drame cornélien que vivent ces hommes qui, d'un côté doivent essayer de trouver le meilleur prix dans l'intérêt des collectivités et de l'Etat et qui, de l'autre, se rendent compte qu'en diminuant les prix ils perdent eux-mêmes un revenu auquel ils ont sans doute droit.

Je pose très nettement la question : ne croyez-vous pas qu'il serait plus juste de leur donner un traitement qui rémunère leurs capacités, et leur travail, plutôt que de procéder comme on le fait ?

De plus, il y a problème de répartition. On nous affirme que ce sont les fonctionnaires qui sont à Paris qui touchent la part la plus importante de ces honoraires, tandis que ceux qui travaillent sur le tas, ne touchent qu'une part vraiment minime. Pour plus de moralité, et pour plus de justice, je pense qu'il conviendrait de supprimer ces honoraires.

Mais il existe peut-être une autre solution. Le jour où les collectivités locales arriveront à se regrouper en syndicats, elles auront à leur disposition le personnel technique indispensable. Dans ces conditions, vous serez obligé de payer d'une façon correcte tous ceux qui ont une responsabilité.

Un dernier aspect de vos services me préoccupe. Vous avez employé le mot de « management » ou de productivité. Je crois que vous avez absolument raison quand vous dites que dans votre administration on doit avoir des notions de productivité. Je voudrais vous demander de vous pencher un peu sur la situation des parcs des ponts et chaussées et laboratoires.

Ce n'est pas sans quelque réticence que je vous livre le fond de ma pensée ; mais, en qualité de conseiller général et de responsable des finances d'un département, j'ai eu à juger un certain nombre de situations qui vraiment me préoccupent. Pour vous être agréable, je le ferai sous forme de questions. Est-il exact qu'effectivement un nombre impressionnant d'ingénieurs sont payés sur les crédits d'entretien des routes ? Est-il exact que des secrétaires sont payées sur les crédits de déneigement ? Si c'est vrai, je crois que nous tous, qui avons des responsabilités, nous ne devrions pas nous sentir tellement à l'aise.

Une comparaison avec ce qui se passe à l'étranger m'a amené à une constatation surprenante : les laboratoires des ponts et chaussées exigent, pour les contrôles et les études qu'ils font, des pourcentages tellement supérieurs à ceux qui se pratiquent dans les autres pays européens qu'on a parfois l'impression que c'est une participation forcée de l'entreprise privée à ces administrations, que je qualifierai presque de parasites.

Je ne voudrais pas allonger le débat, mais, parmi tous les exemples que je pourrais vous citer, je pense à un cas très précis qui illustre mon propos. Les ponts et chaussées, dans tous les départements, font un peu de tout. Ils font naturellement des bandes jaunes. Essayez un peu de trouver le prix de revient du kilomètre de bande jaune ainsi produit !

Je vous citerai encore le cas d'une 2 CV qui avait déjà huit ans d'âge et qu'on a bien réparée. La réparation a coûté 5.200 francs ! C'est une anomalie parmi bien d'autres.

Vous qui êtes sans doute animé d'un certain esprit libéral, monsieur le ministre, laissez donc jouer la concurrence, laissez à ces entreprises privées le droit de travailler et supprimez toutes ces exploitations administratives qui, au fond, ne peuvent sans doute pas rationaliser leurs travaux.

Pour terminer, je voudrais m'attarder pendant quelques instants sur le problème du transfert des routes nationales aux départements. Vous serez peut-être surpris, mais j'y suis personnellement favorable. L'idéal serait, dans un pays comme le nôtre, de confier aux régions et aux départements l'ensemble des routes, en dehors des grands axes internationaux.

Cette solution aurait naturellement un corollaire. Il serait bon, à cet égard, d'étudier ce qui se fait dans un certain nombre de pays étrangers. Cette étude, je crois que vos services l'ont faite. En tout cas, notre groupe a l'intention de la faire également. Car nous constatons le fait suivant : on obtient la plus grande rentabilité en modifiant le mode d'affectation des crédits. Il est absolument anormal, en effet, de centraliser uniquement les recettes.

Si vous vouliez suivre l'exemple de certains pays étrangers en affectant les impôts payés par l'utilisateur, notamment sur l'essence et sur l'automobile, au prorata du nombre de kilomètres que vous donneriez mission à ces régions et à ces départements d'entretenir, je crois que vous auriez une meilleure productivité.

J'arrive à ma conclusion qui, au fond, est navrante et qui, pour moi, traduit une grande déception. Je me suis rendu compte que, pour faire en France une nouvelle politique routière et réaliser une amélioration sensible, il n'est qu'un moyen : faire sauter votre ministère et toute votre administration. (Rires.) C'est sans doute à ce prix qu'on pourra obtenir un

résultat beaucoup plus positif. (*Nouveaux rires et applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. Boyer-Andrivet.

M. Jacques Boyer-Andrivet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 56 de la loi de finances a pour objet de donner aux conseils généraux la possibilité de mettre à la charge des départements, sous certaines conditions, des routes dont la responsabilité incombe encore à l'Etat.

Je désirerais à ce sujet faire quelques observations.

D'abord, l'entretien des routes de deuxième catégorie a été délaissé depuis quelques années par l'Etat, qui réservait la priorité des crédits à l'entretien des routes nationales à grande circulation. De ce fait, le réseau secondaire s'est dégradé progressivement à la fois par manque d'entretien et par le fait de dispositions réglementaires autorisant l'emploi de l'essieu de 13 tonnes et récemment l'augmentation de la vitesse des poids lourds. Ces deux éléments ont aggravé le phénomène de dégradation du réseau routier.

L'Etat accentuant son effort, ce qui est louable, sur les itinéraires dits « à grande circulation » propose aux départements de prendre le relais en leur transférant les routes de deuxième catégorie ainsi que les crédits affectés audit réseau, augmentés d'une dotation supplémentaire.

En admettant que la dotation antérieure soit suffisante pour l'entretien — elle ne le paraît pas — le supplément prévu suffira-t-il à couvrir les annuités d'emprunt que les départements devront contracter pour assurer le recalibrage et la remise en état indispensable ?

Aucune assurance formelle n'est donnée, si ce n'est celle de ne pas diminuer à l'avenir la dotation prévue pour 1972. Cette assurance paraît insuffisante pour garantir l'entretien d'un réseau qui doit souvent l'augmentation de son trafic à des déviations d'itinéraires du genre « Emerald », à la suppression des voies ferrées considérées comme non rentables et à une consommation de plus en plus grande de carburant liquide et de matières premières transportées par route dans l'ensemble du pays.

De ce fait, il serait hautement souhaitable que le Gouvernement prenne l'engagement de faire progresser la dotation relative au réseau transféré en fonction de la croissance des recettes dues à la taxe sur les carburants.

Ma deuxième observation se rapporte au mode de transfert : c'est tout ou rien. Cette méthode peut se discuter car de nombreuses routes nationales traversent plusieurs départements. Il serait beaucoup plus logique d'obtenir une unité de maîtrise du réseau par itinéraire que par circonscription administrative.

Enfin, les conditions de transfert et, par conséquent, les attributions de crédits aux départements seront définies par décret. J'aimerais vous entendre dire, monsieur le ministre, que toutes les précautions seront prises pour que les départements qui accepteront la proposition du Gouvernement ne soient pas lésés. Il serait même équitable que les départements connaissent les conditions de transfert avant de prendre leur décision.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je désirais formuler sur l'article 56 de la loi de finances, en souhaitant vivement que vos réponses viennent apporter un apaisement à nos inquiétudes légitimes. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Schiélé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos, ce soir, se situera en marge de l'excellent rapport de notre collègue M. Bouquerel qui, autant dans son commentaire oral que dans son rapport écrit, nous a entretenus des voies navigables en France. Je souscris entièrement à ce qui a été écrit et dit à ce sujet et c'est moins pour m'appesantir sur ce que nous avons déjà lu ou entendu que pour faire ressortir ce qui n'a pas été mis en lumière que j'interviens ce soir.

Evocant plus particulièrement la liaison Mer du Nord—Méditerranée, j'aimerais, monsieur le ministre, obtenir une réponse de votre part en ce qui concerne la prise de possession des terrains nécessaires à l'achèvement de cette vaste entreprise car, ainsi que l'ont affirmé les plus hautes autorités de l'Etat, une action sur les voies navigables doit permettre de faire converger sur les trois grands ports, dont Fos, une énergie nouvelle pour l'industrie et l'économie de la nation. Ce sont des choix politiques que je fais miens.

Si j'ai bien compris votre intervention, monsieur le ministre, votre politique en cette matière se veut empreinte à la fois de logique et de cohérence. J'adhère entièrement à ces principes et c'est au nom même de la logique et de la cohérence que je me permettrai de formuler quelques observations et quelques questions.

Pour aménager l'espace et permettre aux voies navigables d'assumer le rôle qu'on leur assigne, il importe d'aller de

l'aval vers l'amont, vous l'avez dit, et nous ne pouvons qu'approuver le choix d'une telle méthode.

Il n'est pas non plus question — cela me paraît évident — de franchir les seuils avant d'avoir aménagé les vallées. Ce raisonnement implique une méthode qui consiste d'abord à faire passer l'autoroute dans des régions de caractère industriel affirmé puis, après sa construction, à provoquer une densification du potentiel industriel pour enfin passer à la réalisation de la voie d'eau à grand gabarit qui permet de parfaire l'ensemble et de le rendre rentable.

Une telle méthode procède effectivement — je vous l'accorde volontiers — de la logique et de la cohérence, mais il convient d'aller, dans l'action, jusqu'au bout de cette logique sous peine de perdre toute cohérence. A mon sens, la logique veut qu'en fonction du processus de réalisation par étapes — car ce serait illusion de vouloir procéder différemment — la prise de possession des terrains soit effectuée le plus vite possible.

Elle est d'ailleurs inscrite, en ce qui concerne la liaison Mer du Nord—Méditerranée, dans le VI^e Plan, mais rien dans le budget de 1972 ne nous permet d'augurer que les objectifs du Plan seront réalisés. Quand donc cette prise de possession des terrains interviendra-t-elle ? Personnellement, je souhaiterais qu'elle se fasse dès maintenant. Pourquoi dès maintenant ? Parce que, actuellement, s'effectue l'achat de l'emprise de l'autoroute notamment entre Belfort, Montbéliard et Mulhouse. On pourrait même penser à sa poursuite plus au sud, car il est logique de coordonner les procédures foncières, ainsi que vous le recommandait le Conseil d'Etat, dans sa délibération du 2 septembre dernier.

L'acquisition de l'emprise de la route provoquera des remembrements et des remaniements fonciers importants. Il serait illogique, voire aberrant, de dissocier ces deux opérations, ne serait-ce que pour éviter des procédures parallèles, inutiles et coûteuses dont la répercussion sur le prix des terrains serait inévitable par la suite.

Les agriculteurs en sont conscients et demandent que la procédure soit accélérée ; à mon avis, il est important d'accéder à cette demande. En effet, Alsaciens et Comtois insistent avec énergie pour que cette prise de possession soit faite, afin de faire cesser l'incertitude qui pèse sur eux et sur leurs exploitations.

Si nous tenons à la cohérence par la logique, nous devrions souscrire à de telles méthodes. Je pense, monsieur le ministre, que vous devriez pouvoir satisfaire au plus tôt des demandes qui paraissent parfaitement recevables.

D'autre part, l'intensification de l'activité industrielle grâce à l'autoroute qui en est le premier moteur doit s'appuyer également sur la fiabilité que nous donnons à la voie d'eau. Les industries pour elles y ont cru. Elles se fient à cette réalisation. Elles ont engagé à ce point de vue d'importants programmes d'investissement. C'est l'exemple de Peugeot à Mulhouse, de Solvay à Tavaux qui s'engagent dans une politique industrielle hardie, qu'il serait désastreux que nous n'arrivions pas à suivre.

En effet, de Verdun-sur-le-Doubs à Auxonne, les travaux vont continuer. Il apparaît également logique d'envisager la même opération vers Dole. C'est une opération qui participe à la justice distributive, puisque nous sommes ici à la bifurcation des voies entre la liaison mosellane et la liaison rhénane. Il apparaît aussi que ce serait conforter les entreprises et les industries dans leurs investissements.

D'ailleurs, nous en voyons déjà les effets. La ville de Sochaux a déjà crevé le plafond des emplois admissibles, qui sont passés de 28.000 à 36.000. Elle devrait pouvoir se déconcentrer. Mais, faute actuellement de liaisons autoroutières et navigables, elle est obligée de garder ce potentiel d'emplois sur son propre territoire. De la même manière, les besoins se font urgents. Si des réalisations ne sont pas faites rapidement, nous arriverons à de graves distorsions.

Il est certain que le passage de la voie navigable de Mulhouse à Montbéliard pose des problèmes complexes. Il n'est pas dans mon propos de vous demander d'en hâter la réalisation plus que de besoin, mais il semble que c'est une raison supplémentaire pour agir rapidement.

Il importe en effet, au nom de cette logique et de cette cohérence dont vous avez parlé, monsieur le ministre, que soient préparées d'urgence les réalisations, d'une part par la mise au point des études — qui, je crois, laissent encore à désirer — et, d'autre part, par la prise de possession des sols, deux points sur lesquels il est indispensable que les responsables économiques et sociaux soient fixés.

Le deuxième aspect du problème concerne le financement international. Vos propos de cet après-midi, monsieur le ministre, ont été empreints d'une très grande franchise. J'ai déjà eu l'occasion de m'en rendre compte à propos d'une question orale sur le même thème que j'avais eu l'honneur de vous poser il y a environ un an. J'avoue que cette franchise me plaît, même

quand elle va jusqu'à la brutalité. Et cet après-midi, elle a été brutale.

En effet, affirmer qu'un emprunt, s'il était d'origine internationale, ne serait pas satisfaisant parce qu'il irait inévitablement dans l'escarcelle du grand argentier, notre ministre des finances, et qu'une fois qu'il y serait, nous ne saurions plus exactement si nous pourrions disposer de la somme pour la destination qui lui était au départ assignée; penser qu'il vaut mieux ne pas parler de financement et qu'il vaut mieux le faire sans le dire, ce sont effectivement des propos très graves au niveau de l'éthique publique.

Car, véritablement, que vaut encore un plan, que vaut encore un engagement, que vaut une politique si des ressources par emprunt, donc appuyées sur un contrat avec des partenaires, même étrangers, peuvent — je dis bien « peuvent » — être détournées de leur destination, si l'orthodoxie budgétaire nous interdit tout engagement à en rembourser les annuités? C'est en quelque sorte le résumé de vos propos d'il y a un an. Que vaut encore le Plan qui est une manifestation d'intention, je dirais même de volonté? Que représente donc le Plan si l'on ne lui donne pas une force suffisante de coercition pour avoir l'assurance qu'il sera suivi au moins dans ses grands termes?

Pour ma part, j'avoue être confondu par vos propos de cet après-midi et je ne sais plus quelle méthode nous devons employer pour assurer la poursuite d'une politique cohérente.

M. Albin Chalandon, *ministre de l'équipement et du logement*. Me permettez-vous de vous interrompre?

M. Pierre Schiélé. Je vous en prie.

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

M. Albin Chalandon, *ministre de l'équipement et du logement*. Monsieur le président, j'interviens tout de suite — et je remercie M. Schiélé de me permettre de le faire — pour dissiper une confusion au sujet des propos que j'ai tenus tout à l'heure à la tribune.

J'ai dit que notre système financier était tel qu'il y avait unité de recettes. Cela veut dire que lorsque l'on fait de total des recettes qui alimentent les dépenses publiques, on prend dans un même poste aussi bien ce qui provient de l'impôt que ce qui provient de l'emprunt, intérieur ou extérieur. Ensuite on ajuste ces recettes aux dépenses.

Donc si demain on lance un emprunt à l'étranger, en plus d'autres que nous pourrions contracter, dans notre conception actuelle de nos finances, cet emprunt tombera dans la masse des recettes publiques et l'affectation de cette ressource se fera dans le cadre du budget, avant même que l'emprunt ait été contracté. Voilà ce que j'ai voulu dire. C'est très différent des propos que vous m'avez prêtés.

J'ai indiqué ensuite que, dans la mesure où l'on voudrait essayer de trouver pour cet investissement un financement plus dynamique que celui qui est aujourd'hui possible, il valait mieux ne pas trop en parler, mais agir. Qu'est-ce à dire?

Si nous voulons faire appel à un financement international, il vaut mieux ne pas donner l'impression à des partenaires étrangers éventuels que nous comptons sur eux — et non pas sur nous — pour réaliser cette œuvre, car ils se déroberont. C'est ce qui se passe. Quand je parle d'apport étranger, je ne pense pas seulement à un emprunt que l'on rémunérerait selon les conditions du marché, je pense à quelque chose de plus, c'est-à-dire à l'apport éventuel d'un Etat sous la forme d'un prêt à des conditions privilégiées, voire d'une participation budgétaire. Une telle opération, si elle peut se monter, doit se faire dans des conditions aussi discrètes que possible pour que nous ne donnions pas l'impression que nous faisons financer par d'autres ce que nous pourrions financer nous-mêmes. Voilà quel était le sens de mon propos.

M. Pierre Schiélé. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette précision. J'avais pourtant écouté vos propos avec beaucoup d'attention; même dans le bulletin de séance, vos propos ne ressortaient pas avec la netteté que vous venez de leur donner.

Je tiens donc pour nulles mes paroles à ce sujet. L'interprétation que j'avais faite de votre déclaration me paraissait tellement grave que je ne pouvais pas ne pas en parler. J'en reviens donc simplement à la question de la prise de possession des terrains et à celle du financement, en écartant le financement international.

Les chambres de commerce ont été consultées il y a peu de temps par vos services, monsieur le ministre. On leur a demandé leur accord sur une participation financière. Elles l'ont, je crois, en général donné.

Nous avons donc là un financement d'ordre national pour lequel les difficultés ou les aléas que vous venez de souligner en ce qui concerne l'étranger ne se posent pas. Il y a donc déjà là des ressources possibles.

D'autre part, il semble, si mon information est exacte, qu'il existe un reliquat de crédits transférés du F.I.A.T. en 1969 pour ces acquisitions de terrain, notamment dans la région franc-comtoise. Il serait donc possible de trouver là un financement supplémentaire sans qu'il en coûte rien au budget de 1972. Des possibilités peuvent encore être mobilisées; et à partir du moment où elles peuvent l'être, à mon sens, elles doivent l'être et sans délai.

En conclusion — puisque M. le président vient de me dire que le temps de parole qui m'était imparti est épuisé — l'activité du port de Fos — auquel nous tenons essentiellement, car il conditionne une grande partie de l'économie nationale — et la réussite du développement économique de ce port, ne peuvent passer que par l'achèvement de l'ensemble de la liaison mer du Nord-Méditerranée, c'est l'évidence même.

Nous devons affirmer notre foi et notre détermination dans cette œuvre et, pour cela, il faut que nous soyons d'accord avec la méthode proposée qui est logique et cohérente, c'est-à-dire la réalisation par étapes.

Conséquence logique et cohérente, l'acquisition des terrains nécessaires doit être rapidement menée pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, pour que soit rendue fiable cette opération au niveau des industries qui s'y sont engagées à grands frais et qui ont cru à notre politique et à notre engagement.

C'est pourquoi je vous demande avec insistance, monsieur le ministre, comme tous mes collègues intéressés par cette liaison importante et notamment mes collègues franc-comtois et alsaciens, que cette affaire soit prise en considération dès l'année prochaine. Cette prise de possession des sols devrait permettre de dissiper le climat d'incertitude qui existe depuis trop longtemps, même si on ne l'a pas voulu.

Au demeurant, la décision que vous pourriez prendre resterait conforme à l'un de vos postulats en matière d'équipement et de logement auquel je souscris entièrement, qui veut que ce soit par la maîtrise des sols que passe l'aménagement du territoire. (*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, puisque M. Schiélé vient d'évoquer le problème des voies navigables, c'est par là que je vais commencer cette intervention.

Le problème de l'eau a préoccupé successivement MM. Dulin et André Morice. Leurs inquiétudes à cet égard devraient être apaisées, compte tenu de l'effort important que traduit le budget de 1972 par rapport au budget précédent.

Je vous rappelle que les crédits qui sont inscrits au chapitre 53-32 progressent de 155 p. 100, puisqu'ils passent de 6.400.000 francs à 15,5 millions et que ceux qui sont inscrits au chapitre 63-90 progressent de 80 p. 100 et passent de 18,5 millions à 33.200.000 francs.

C'est dire qu'un effort important sera fait l'année prochaine pour la protection contre les crues des rivières, notamment dans le centre de la France, ainsi que pour le nettoyage du littoral maritime. Des travaux seront exécutés pour la protection contre les eaux de rivière et pour les barrages, notamment le barrage de la Marne.

Le problème particulier régional des pays de la Loire a été évoqué par M. André Morice. Je puis lui dire que là aussi un effort est fait. Il n'est pas très spectaculaire en chiffres, mais il l'est en pourcentage. Les crédits prévus au VI^e Plan pour la Loire et le canal de Nantes à Brest seront un peu plus que doublés. Ils passeront de 500.000 francs à 1,2 million pour la section de Bouchemaine à Nantes, et de 500.000 francs à 1 million pour le canal de Nantes à Brest. Nous pourrions faire un certain nombre de remises en état et de restaurations qui, je dois le dire, s'imposent.

M. Chatelain a évoqué le problème de l'aménagement de l'Oise et la liaison Seine-Nord. Je puis dire que l'aménagement à grand gabarit de l'Oise est inscrit en totalité au VI^e Plan et constitue bien une opération prioritaire. D'ailleurs, des crédits importants ont déjà été engagés en 1971, plus de 17 millions de francs, et 43 millions seront engagés en 1972. Les travaux restants seront financés par le budget de 1973.

Toujours dans le domaine des voies navigables, M. Schiélé a posé cette question: comment assurer la fiabilité ou la crédibilité, comme on dit aujourd'hui, du franchissement du seuil et par conséquent de la réalisation de l'axe Rhin-Rhône?

A cet égard, les affirmations les plus solennelles ont été faites par moi-même au nom du Gouvernement. J'ai indiqué qu'il fallait commencer par les réalisations qui devaient être entreprises en priorité, c'est-à-dire l'aménagement des vallées et que le reste viendrait ensuite. Pour créer cette fiabilité, tout à fait souhaitable pour les industriels et pour les investissements qu'ils peuvent être amenés, dès maintenant, à réaliser le long

de ce futur canal, des crédits particuliers ont été prévus au VI^e Plan, non seulement pour les études, mais aussi pour les acquisitions de terrains. Il s'agit naturellement des grandes opérations de franchissement, c'est-à-dire à la fois de Seine-Est, Seine-Nord et Rhin-Rhône. Une certaine avance étant enregistrée pour cette dernière opération, je puis vous indiquer, ce soir, que des crédits seront consacrés, dans le courant du VI^e Plan, aux acquisitions de terrains nécessaires.

Je vais maintenant aborder le domaine des routes et les questions de personnel, ce qui m'amènera à répondre à chacun des intervenants.

En entendant M. Chatelain, je me suis dit qu'il serait intéressant de faire le total des crédits réclamés pour les secteurs dont j'ai la responsabilité, non seulement par lui, mais aussi par ses autres collègues du parti communiste...

M. Fernand Chatelain. Adressez-vous à M. Guichard, il possède un livre fort intéressant à ce sujet.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. ... et de voir ensuite ce que ce total représente. Je ne serais pas surpris qu'il dépassât le revenu national de la France pour une seule année.

M. Fernand Chatelain. Non, monsieur le ministre !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Le temps m'a manqué pour faire ce soir ce calcul, mais il reste à faire.

M. Chatelain a ensuite évoqué le problème de la rentabilité excessive des investissements autoroutiers. Dans cette affaire, lorsque j'ai lancé des concours pour la concession des autoroutes, mon souci était exactement inverse : je craignais que ces investissements ne soient pas suffisamment rentables pour attirer des capitaux. Il s'agit effectivement d'investissements dont la rentabilité n'apparaît qu'à très long terme, même si celle-ci est importante à l'arrivée, et dont, par conséquent, l'attrait n'est pas évident.

C'est certainement plus l'attrait des travaux à réaliser par les entreprises que la rentabilité même de l'opération qui a déclenché le processus qui nous permettra, demain, d'avoir les 2.500 kilomètres concédés dont j'ai parlé tout à l'heure.

Vous avez indiqué, monsieur Chatelain, que les recettes des sociétés publiques, des sociétés d'économie mixte, atteignent, cette année, un peu plus de 400 millions de francs. C'est vrai. Mais ces recettes correspondent aux 1.100 kilomètres de réseau dont la réalisation s'est étalée sur dix ans et qui ont coûté plus de six milliards de francs. Ces recettes actuelles doivent donc être appréciées en fonction des investissements et sur une durée moyenne. Si vous considérez le taux de rentabilité, vous verrez qu'il atteint un seuil intéressant à partir du moment où les cahiers des charges des concessions, qu'elles soient publiques ou privées, prévoient que le péage est contrôlé par la puissance publique.

C'est dire que les inquiétudes que vous avez formulées ce soir peuvent être très facilement apaisées. Je l'ai déjà dit l'année dernière et il y a deux ans. Les concessions que nous avons accordées permettront de construire rapidement les autoroutes dont notre pays a besoin, comme on a construit, au XIX^e siècle, les chemins de fer. Il s'agit donc d'une activité étroitement et sévèrement encadrée par l'Etat. Vous pouvez avoir la certitude que tous les impératifs de la puissance publique figurent dans les cahiers des charges.

M. Chatelain a abordé également le problème des crédits d'études. Il m'a semblé manifester une certaine inquiétude, pour ne pas dire une certaine suspicion, quant à l'utilisation de ces crédits. Qu'il soit rassuré : ces crédits passent de 31 millions à 53 millions de francs, et il faut s'en réjouir. C'est le signe que l'on essaie de se moderniser par l'utilisation de méthodes de gestion répondant aux besoins d'une société industrielle. Je ne peux pas, dans le cadre de ce débat, donner davantage de détails. Vous les trouverez dans le « bleu », dispersés en une vingtaine de lignes budgétaires. Ce que je puis dire, c'est que l'effort a porté sur les études de modernisation et d'information, le plan-construction que j'ai lancé cette année et, d'une façon générale, les crédits pour la rationalisation des choix budgétaires, les méthodes modernes de gestion. Cela concerne essentiellement des organismes publics, les principaux preneurs étant le C. S. T. B. pour 13.700.000 francs et l'Institut de recherche des transports pour 8 millions de francs. Vous trouverez le reste en consultant le « bleu » que vous avez entre les mains.

M. Chatelain a aussi soulevé les problèmes de personnel. Il est bien exact — j'ai été le premier à le reconnaître tout à l'heure à la tribune — qu'un problème de titularisation de nombreux agents auxiliaires se pose dans mon ministère. Mais il faut que vous sachiez que ce personnel, même s'il n'est pas titularisé, bénéficie d'un quasi-statut qui lui donne des

garanties très proches de celles du statut de la fonction publique, et cela depuis une décision que j'ai prise, en 1969, lors de mon arrivée au ministère de l'équipement.

M. Chatelain a par ailleurs mis en cause la valeur de la décision que j'ai prise consistant à introduire la notion de responsabilité, et par conséquent de sanction, pour les postes les plus importants de mon ministère. C'est là une des initiatives dont je suis fier. Je considère en effet qu'elle est de nature non seulement à augmenter l'efficacité du service public, mais aussi et surtout à revaloriser la fonction, à lui redonner plus de dignité en augmentant les possibilités d'action et la responsabilité. J'ai le sentiment que c'est bien ainsi que cette mesure a été comprise par tous ceux qui, au ministère de l'équipement, exercent des responsabilités de quelque importance.

M. Chatelain a parlé des accès à Paris. Je l'invite à se reporter aux objectifs du VI^e Plan. Tout n'est d'ailleurs pas encore définitivement précisé dans ce domaine, et je ne suis pas en mesure de répondre aujourd'hui à toutes les questions qui m'ont été posées. Cependant, l'enveloppe du VI^e Plan est à peu près connue. Je sais qu'il manque un petit quelque chose pour que les opérations les plus vitales soient toutes réalisées. Je ne désespère pas que ce petit quelque chose puisse s'ajouter, au cours des années qui viennent, à ce qui a été prévu jusqu'à maintenant au VI^e Plan.

En réponse à la critique que M. Chatelain a faite sur la façon dont sont effectués les tracés, je le rassure. Il est inconcevable qu'un tracé puisse être déterminé, en région parisienne comme ailleurs, sans que les collectivités locales concernées soient consultées. Elles le sont, je vous le garantis, et elles continueront à l'être de plus en plus.

Puisque j'évoquais à l'instant les questions de personnel, j'aborderai maintenant le délicat problème des rémunérations accessoires qu'a soulevé tout à l'heure M. Jung. Ce système ne date pas d'aujourd'hui. Il permet à une administration comme celle de l'équipement d'affirmer une haute qualité dans son action. Il ne s'agit pas, même si ce système présente des défauts — et il y en a — de prendre des mesures trop brutales qui risquent de bouleverser complètement l'équipement.

J'ai déjà été amené à prendre un certain nombre de mesures. J'ai institué une péréquation pour les rémunérations accessoires qui sont perçues sur les collectivités locales, les communes notamment, péréquation qui nous donne déjà l'assurance que celui qui rend le service pour telle commune n'est pas directement intéressé à la recette. La recette fait maintenant l'objet d'une péréquation sur le plan national, ce qui permet d'éviter ce que l'on pourrait appeler, pour reprendre une expression britannique, « des départements pourris » comme il y a « des bourgs pourris » en Angleterre, c'est-à-dire des départements qui soient beaucoup plus favorisés que les autres quant à la rémunération alors qu'ils ne sont pas économiquement les plus importants. Cette situation n'existe plus maintenant. Ce sont bien les départements et les postes d'équipement qui, assumant la responsabilité la plus lourde, sont les mieux rémunérés.

Vous avez craint que ces rémunérations soient trop importantes par rapport au traitement. Or, la règle du cumul propre à la fonction publique fait que l'on ne peut pas dépasser un certain plafond.

Il serait souhaitable, pour l'avenir, de s'orienter vers un système différent. Mais une première remarque s'impose : une réforme sur ce point ne peut pas être limitée au ministère de l'équipement car, alors, elle serait discriminatoire. Les fonctionnaires de l'équipement ne sont pas les seuls en cause dans cette affaire, d'autres le sont, notamment au ministère de l'agriculture. Il faut donc procéder à une réforme générale. J'ai l'intention de demander au Premier ministre l'autorisation de créer une mission qui serait chargée d'étudier ce problème dans toute son ampleur. Nous verrons alors de quelle façon il sera possible d'envisager la disparition progressive de ce type de rémunération.

M. Jung a déploré l'insuffisance de la productivité des laboratoires et des parcs. Il estime que les travaux qu'ils effectuent pourraient être réalisés à meilleur compte par des entreprises privées. Je suis d'accord avec lui sur le premier point. J'ai demandé que l'on mette en place, le plus vite possible, une comptabilité analytique dans les parcs en question, c'est-à-dire une comptabilité qui permette de connaître les prix de revient. Je puis dire que l'on commence déjà à voir clair dans un certain nombre de parcs.

Sur le deuxième point, les avis diffèrent. Certains se plaignent du peu d'activité qui règne au sein des ponts et chaussées ; d'autres, au contraire, se plaignent qu'il y en a trop et que, de ce fait, les ponts et chaussées font une concurrence déloyale aux entreprises privées. Pour les études, par exemple, les bureaux privés déloquent que les conditions faites par mes services soient très inférieures à celles qu'ils font. Pour les travaux, c'est la même chose.

J'examine en ce moment la question tant en ce qui concerne les études que les travaux ; la règle générale étant qu'il faut maintenir une activité publique, des travaux publics, c'est-à-dire des travaux exécutés par l'Etat, chaque fois que personne ne peut les faire à sa place et chaque fois qu'il y a un monopole.

Nous passons maintenant au problème des routes.

Une question très générale a été évoquée par M. Chatelain, mais j'y ai répondu à l'avance dans mon intervention, celle de savoir si l'Etat fait ou non un bénéfice de plus en plus grand sur les usagers de la route.

C'est là une croyance très répandue et largement exploitée. C'est la raison pour laquelle — au risque d'être impopulaire, car les automobilistes sont nombreux en France — je n'hésite pas à dire que c'est l'inverse qui tend à se produire et que, en réalité, les dépenses de l'Etat pour la route progressent de plus en plus vite.

Le bilan que j'ai pu faire établir récemment fait apparaître une dépense de 21,5 milliards à la charge de la collectivité alors que les recettes encaissées sont de 20 milliards. Cette dépense ne comporte que le seul excédent du coût des accidents pour la collectivité par rapport à la charge supportée par les automobilistes et les assurances. Il faudrait prendre en compte, en réalité, pour établir un bilan sérieux, tous les éléments très difficilement chiffrables, tels que les nuisances engendrées par l'automobile, c'est-à-dire tout ce qui concerne le bruit, la pollution, etc., d'une part, et aussi les divers avantages économiques de la route, d'autre part.

M. Maurice Coutrot. Ce ne sont plus les mêmes chiffres que vous avez donnés tout à l'heure. Il était question d'une différence de 4 milliards !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je me suis, en effet, trompé dans le chiffre des dépenses.

M. Maurice Coutrot. Merci, monsieur le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. On pourrait considérer toutes les nuisances engendrées par l'automobile et la totalité du coût des accidents, qui représente un gaspillage énorme pour la collectivité, et on constaterait alors que le solde est bien plus négatif que ne le laissent apparaître les chiffres que je viens de vous indiquer.

M. Durieux a évoqué le problème de la sécurité routière et celui des investissements routiers dans la région du Nord et il s'est plaint de ce que cette dernière soit défavorisée dans le domaine des investissements.

En réalité, c'est le contraire. Le Nord, jusqu'à maintenant, a été plus avantagé que les autres régions. Un gros effort d'investissement y a été consenti, notamment dans le domaine autoroutier. Cette région va disposer de tout le réseau autoroutier qu'elle peut souhaiter. C'est d'ailleurs la seule dans ce cas.

Si l'on examine le budget de 1970, on constate que la région du Nord disposera de 8 p. 100 des crédits routiers, sans compter les emprunts qui vont être contractés pour l'autoroute. Or, le Nord représente précisément 8 p. 100 de la population française. C'est dire que cette région reçoit sa part alors qu'au cours des années précédentes elle avait été encore plus favorisée.

M. Durieux a, en outre, évoqué la sécurité routière et a reconnu que l'infrastructure ne jouait qu'un rôle limité dans les accidents — c'est bien vrai — et il a dit que les accidents justifiaient un effort plus important de l'Etat.

Evidemment, beaucoup d'efforts peuvent être faits dans beaucoup de domaines et une politique de la sécurité routière s'impose. Le Gouvernement le reconnaît parfaitement puisqu'il en a tenu compte dans le VI^e Plan. Seulement, cela coûte cher, et si l'on veut faire porter l'effort sur ce point, ce sera au détriment d'autres domaines.

La deuxième observation à faire, c'est que la moitié des accidents seulement se produisent sur le réseau national ; on peut donc dire que les collectivités locales sont également très largement concernées par ce problème.

Je rappelle qu'une table ronde sur la sécurité routière siège en permanence, qui définit et propose au Gouvernement une politique globale. A cet égard, les crédits ne cessent d'augmenter très sensiblement d'une année à l'autre puisqu'ils seront, en 1972, de 18 p. 100 plus élevés qu'en 1971, ce qui correspond à 153 millions.

Les plus grosses opérations viseront la disparition de 470 points noirs et 42.000 kilomètres de signalisation horizontale, ce qui est important quand on sait que la signalisation dans notre pays n'est pas toujours établie avec toute la rigueur voulue.

Mais puisque ce sujet a été évoqué, je tiens à signaler l'effort accompli en ce domaine sur mon initiative. En particulier, au lieu de laisser la conception de la signalisation aux agents locaux, ce qui entraîne une grande diversité dans la pratique, ce sont des équipes nationales qui l'assurent sur tous les grands itinéraires.

M. André Morice a évoqué ensuite les problèmes de l'Ouest. Il a d'abord demandé un plan pour cette région, estimant qu'elle est défavorisée, et ensuite il a évoqué le cas de la route Nantes—Saint-Nazaire sur laquelle les travaux semblent avoir commencé voilà bien longtemps sans pour autant paraître se terminer.

Je voudrais essayer de le rassurer sur ce dernier point en lui indiquant que l'heure de réalisation est enfin venue puisque non seulement cette route est inscrite au VI^e Plan, mais des crédits très importants lui sont dès maintenant affectés : 14 millions en 1971 et 35 millions en 1972. C'est dire que près de 40 p. 100 de la dotation globale nécessaire prévue au VI^e Plan seront attribués dès l'année prochaine. Vous avez donc la certitude que cette route sera réalisée au cours de l'exécution du VI^e Plan.

D'autre part, l'Ouest, en général, n'est pas défavorisé. Je viens d'en donner la preuve avec l'opération Nantes—Saint-Nazaire, mais je peux en fournir une autre avec le plan breton. On me dira sans doute que l'Ouest n'est pas la Bretagne. Mais celle-ci en représente tout de même une partie importante et l'on cherche à établir une cohérence entre ce qui existe en Bretagne et autour.

Plus d'un milliard de nouveaux francs seront consacrés, dans le VI^e Plan, au réseau routier breton. Comme vous pouvez le constater, les engagements sont tenus à cet égard. Tout cela représente un grand effort par rapport à ce qui est réalisé dans l'ensemble du pays.

Les autres régions de l'Ouest sont également très correctement dotées. Les pays de Loire auront 200 millions en rase campagne et 200 millions en voirie urbaine. Ce sont là des chiffres importants auxquels il convient d'ajouter les sommes consacrées au financement de l'autoroute Paris—Le Mans qui sera mise en service en 1976.

Voilà, par conséquent, un ensemble de faits qui montre que l'Ouest n'est pas tellement défavorisé.

Un plan pour l'Ouest ? Cela paraît tout à fait contraire à notre doctrine. Nous avons un plan national, établi en fonction de vingt et une régions. Si l'on se met à établir à l'intérieur du plan national des plans régionaux ou interrégionaux, jusqu'où irons-nous dans l'incohérence ?

M. André Morice. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Bien volontiers.

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

M. Antoine Morice. Un plan est, en effet, établi qui intéresse sept régions du Plan.

J'entends précisément que l'étude dont vous avez parlé soit faite dans le cadre de cet ensemble qui comporte notamment tout l'Ouest de notre pays. Alors parviendrons-nous à un résultat cohérent.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Le plan national lui-même est établi d'abord pour réaliser cette cohérence et, ensuite, pour exercer des actions d'accompagnement et d'entraînement. On peut considérer que ce qui est fait dans l'Ouest répond non seulement à une action d'accompagnement, mais souvent également à une action d'entraînement. Cela correspond à la politique menée par le Gouvernement en matière d'aménagement du territoire.

M. Jung a évoqué le problème de l'autoroute Paris—Strasbourg. Voilà quelque temps, j'ai pris à cet égard des engagements en Lorraine et j'ai indiqué que le calendrier prévu serait tenu. J'ai même accéléré les travaux en prévoyant un tronçon beaucoup plus long que dans le projet initial, en Lorraine, entre Metz et Ville-en-Woëvre.

Voici le calendrier : à la fin de 1975 seront mis en service les tronçons Château-Thierry—Reims et Metz—Ville-en-Woëvre — c'est là qu'un grand effort a été fait — ; en 1976, les tronçons Paris—Reims et Strasbourg—Phalsbourg ; en 1978, le tronçon Phalsbourg—Sarralbe ; en 1978 ou 1979 — là, il y a une incertitude — Sarralbe—A 32, c'est-à-dire Freyming.

Il s'agit de dates extrêmes et l'on peut naturellement espérer que les travaux pourront être accélérés. C'est ce qui se passe dans le cas de la liaison Paris—Poitiers, pour laquelle le secteur Paris—Chartres pourra être mis en service avec plus de trois mois d'avance ; d'autre part, Paris—Orléans et Paris—Tours seront mis en service l'année suivante avec davantage d'avance.

Nous arrivons maintenant au problème le plus brûlant : celui des routes nationales secondaires. Il a été évoqué par M. Boyer-Andrivet, par M. Chatelain et par M. Morice. Il appelle, par conséquent, de ma part, quelques observations complémentaires après toutes celles que j'ai pu faire tout à l'heure à la tribune.

M. Chatelain a demandé que l'Etat puisse augmenter les emprunts des collectivités locales dans le cas d'un tel transfert. La réponse à la question a été apportée par M. Taittinger à

l'Assemblée nationale. Si l'on considère les chiffres, on constate que les prêts actuellement consentis par la caisse des dépôts sont importants, puisqu'ils atteignent un total de l'ordre de 1.500 millions de francs par an.

Non seulement on s'aperçoit qu'ils croissent très vite d'année en année, puisque l'augmentation est supérieure à 10 p. 100, mais en prenant connaissance de la réponse de M. Taittinger, on peut constater qu'il a été créé un système plus souple permettant aux départements de faire appel à la caisse des dépôts pour investir sur les routes, sans avoir obtenu auparavant une subvention particulière de l'Etat. C'est donc une dérogation très importante à la pratique actuelle qui devrait permettre une plus grande efficacité en matière de prêts aux collectivités départementales pour ce qui concerne les routes.

La deuxième question qui a été évoquée est celle de savoir s'il ne vaudrait pas mieux transférer ce réseau national secondaire aux régions plutôt qu'aux départements.

Comme d'autres suggestions qui ont été ou qui seront faites, celle-ci revient à nier tout l'intérêt et l'esprit même de la réforme car, en réalité, ce qu'il faut justement, c'est créer les conditions d'une politique globale. Par conséquent, il importe de faire en sorte que les départements puissent gérer de façon rentable non seulement les chemins départementaux, comme ils le font actuellement, mais aussi les routes secondaires qui, comme je vous le disais tout à l'heure, sont en réalité pour eux les routes primaires. Lorsque — comme on peut l'espérer — la réforme régionale aura été adoptée, les régions pourront subventionner des voies d'intérêt régional. Elles auront des moyens financiers plus importants car elles disposeront, en plus de recettes fiscales, des possibilités d'emprunt.

Mais l'esprit de la réforme est d'éviter qu'un échelon administratif de gestion s'ajoute à ceux qui existent actuellement, ce qui ne rendrait pas plus efficace l'administration.

M. André Morice a soutenu que cette réforme risquait de favoriser les régions riches au détriment des régions pauvres. Je lui répondrai d'abord que les subventions sont modulées pour tenir compte de la situation financière de chaque département. En outre, le schéma directeur routier qui a été établi assure, vous avez pu le constater, un quadrillage uniforme et homogène de l'ensemble du territoire. Il favorise en fait les régions pauvres puisqu'il leur applique les mêmes règles qu'aux régions riches alors que les conditions économiques, notamment les densités industrielle et démographique, restent très inférieures.

Je crois avoir apaisé vos inquiétudes par les réponses que je viens de vous faire.

M. Boyer-Andrivet a exprimé sa préférence pour un transfert global par axe routier plutôt que par collectivité. Je note que ces axes seraient les plus importants et que les routes nationales secondaires, au trafic dérisoire, seraient ainsi laissées à l'Etat. Une telle situation serait absurde ; le réseau national se composerait alors des grands axes nationaux et de tronçons de routes de moindre intérêt au plan local.

L'orateur a souhaité que la subvention soit indexée sur la taxe sur les carburants. Pour des raisons de bonne gestion financière, le Gouvernement s'est déclaré hostile à tout système d'indexation de la dépense publique. J'indique que le chiffre qui a été prévu comme forfait global — 300 millions — s'est trouvé garanti par l'adoption d'un amendement que le Gouvernement a accepté devant l'Assemblée nationale. Chaque année, dans la loi de finances — le Parlement est là pour exercer son contrôle — il y aura lieu de reviser ce chiffre afin que la règle du jeu soit appliquée.

Enfin, vous avez réclamé que les départements connaissent les conditions de transfert avant de se décider. Ma réponse est très nette : ce sera le cas, car ces conditions seront parfaitement précisées dans le décret d'application qui donnera la date d'effet et le montant de la subvention par département, résultant de la modulation dont je parlais tout à l'heure.

Telles sont les réponses que je voulais apporter à toutes les questions posées. Je ne pense pas en avoir omis. J'espère qu'elles apaiseront les inquiétudes qui ont pu se manifester. Il ne me reste plus qu'à demander au Sénat de bien vouloir voter les crédits.

M. Jacques Descours Desacres. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres pour répondre au Gouvernement.

M. Jacques Descours Desacres. Mes chers collègues, j'ai, comme chacun dans cette enceinte, écouté avec la plus grande attention l'exposé de M. le ministre et les réponses qu'il vient de donner à un certain nombre de nos collègues. Je désire cependant lui demander une précision, car il a fait des déclarations de caractère global.

Si nous nous félicitons tous de la réduction du coût des grands travaux routiers dont vous avez fait état cet après-midi, certains

d'entre nous sont inquiets quant à la rentabilité que vous avez évoquée dans votre réponse à M. Chatelain, car nous croyons savoir que certaines sociétés autoroutières connaîtraient des difficultés de trésorerie précisément parce que la rentabilité des péages, en l'état actuel des choses, est insuffisante.

Monsieur le ministre, les économies que vous évoquez ne peuvent être réalisées que s'il y a continuité dans les travaux et si les programmes sont exécutés ainsi qu'ils avaient été prévus. S'il n'en est pas ainsi, d'une part, la charge sera plus lourde pour la construction même des autoroutes et, d'autre part, pour les régions concernées, le retard apporté à l'exécution des travaux sera une véritable catastrophe. Un certain nombre d'équipements, en effet, sont liés à la construction de l'autoroute. Certains travaux n'ont pas été faits en attendant l'autoroute qui devrait suppléer ces travaux routiers. Je pense à telles traversées de villes que l'on ne réalisait pas dans l'attente de l'autoroute qui devait être construite et sur laquelle on a maintenant quelques doutes ; je pense à tel dégagement de capitale régionale, à telles implantations industrielles qui ne se feront pas si l'autoroute n'arrive pas.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, en complément des informations que vous avez bien voulu nous donner, quelles mesures vous entendez prendre pour que les programmes qui ont été arrêtés et les calendriers qui ont été fixés soient tenus, en particulier dans le courant de cette année 1971. Vous devinez à quelle autoroute je fais allusion en particulier.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je nommerai cette autoroute, puisque M. Descours Desacres ne l'a pas fait, c'est celle de Normandie. Elle nous a réservé quelques surprises, car le trafic du tronçon proche de Rouen n'est pas à la hauteur des espérances. De ce fait, les recettes sur lesquelles nous comptons précisément pour entreprendre les autres tronçons conduisant jusqu'à Caen sont inférieures aux prévisions.

Le problème vient de se poser et je suis en train de rechercher une solution. Il y en a une, bien sûr, qui consiste à établir le péage à partir d'Orgeval. Cela donnerait tout de suite les recettes dont on a besoin pour entreprendre la réalisation des tronçons de Rouen à Caen.

Il est une autre solution qui consiste à faire appel au budget de l'Etat. Cette solution, qui semble la plus facile vue de l'extérieur, est en réalité la plus difficile. Je dispose en effet d'une enveloppe qui a été déterminée pour tout le VI^e Plan en ce qui concerne non seulement les crédits budgétaires, mais également les emprunts, et cette enveloppe correspond exactement au coût des réseaux qui ont été prévus. Toute modification intervenant sur l'un d'entre eux bouleverserait naturellement l'équilibre général.

Je suis tout à fait conscient de la nécessité de ne pas retarder la réalisation de cette autoroute et, d'une façon ou d'une autre, nous trouverons une solution qui permette de la faire, sinon exactement dans les délais prévus, du moins dans des délais très proches de ceux-ci.

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

Les crédits concernant le ministère de l'équipement et du logement figurant aux états B et C sont réservés jusqu'à la fin de la discussion relative au logement.

Article 56.

M. le président. Nous allons examiner l'article 56 qui est rattaché aux crédits relatifs à l'équipement.

J'en donne lecture :

« Art. 56. — A compter du 1^{er} janvier 1972, les sections de routes nationales figurant dans le document annexe « Etat des sections de routes nationales susceptibles d'être classées dans la voirie départementale » et qui sont situées sur le territoire d'un même département peuvent, après accord du conseil général, être classées globalement dans la voirie départementale par arrêté interministériel.

« Ce classement donne lieu au versement par l'Etat aux départements intéressés d'une subvention annuelle déterminée, dans les conditions fixées par décret, en fonction notamment des caractéristiques du réseau transféré et de la situation financière des départements.

« La subvention est fixée, pour 1972, à 300 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires. Pour les années suivantes, cette subvention ne sera pas inférieure au montant visé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances. »

La parole est à M. Barroux.

M. André Barroux. Monsieur le président, monsieur le ministre, vers les années 1932-1935, les routes départementales ont été nationalisées et, à l'époque, un kilométrage important de routes

avait changé de régime. En 1971, la V^e République, qui est honnête, se propose de restituer aux départements ce bien mal acquis et leur demande s'ils sont preneurs de ce qui leur avait été « volé » à cette époque. J'en parle en toute connaissance de cause car j'appartenais à ce moment-là à l'administration des ponts et chaussées ! (*Sourires.*)

Jusqu'à-là, tout est bien, mais hélas ! j'ai peur que ces collectivités ne soient pas tellement disposées à reprendre ce bien et je les comprends. En effet, ces routes nationales dites secondaires n'ont pas reçu de l'Etat les crédits nécessaires pour être non seulement remises en état — sans jeu de mots — mais entretenues normalement. Ces routes sont, pour la plupart, à reprendre en totalité, sous chaussée. Or, ce ne sont pas les 300 millions inscrits au projet de budget de 1972, soit une moyenne de l'ordre de 5.400 francs au kilomètre, qui permettra aux départements de faire quelque chose de valable.

A cette cadence, il faudrait entre 20 et 30 ans pour la remise en état de ces routes, étant donné que le coût kilométrique peut être évalué entre 100.000 et 150.000 francs. Pauvres usagers de routes secondaires !

J'aurais aimé savoir, monsieur le ministre, s'il sera tenu rigueur aux départements qui penseront, très légitimement du reste, ne pas pouvoir accepter le marché, c'est-à-dire s'ils seront privés de dessert, l'Etat ne faisant alors rien pour l'entretien de ce réseau routier qu'il devra conserver. C'est ce qui m'a paru ressortir de vos explications.

J'en arrive, monsieur le ministre, au troisième alinéa de l'article 56. La dernière phrase du texte adopté par l'Assemblée nationale précise en ce qui concerne les 300 millions prévus au budget de 1972 : « Pour les années suivantes, cette subvention ne sera pas inférieure au montant fixé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finance ».

Personnellement, j'aurais préféré une autre formule et je pense qu'on aurait pu substituer à ce paragraphe un autre texte. Or cette subvention représente un certain pourcentage du fonds spécial d'investissement routier. Alors pourquoi ne pas dire tout simplement : « Pour les années suivantes, le même pourcentage du fonds spécial d'investissement routier sera prélevé au budget ».

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter, monsieur le ministre et je vous demande de réfléchir à la question. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Marcilhacy. Monsieur le ministre, le cadeau qu'on nous fait, comme vient de le dire avec beaucoup d'humour et de vérité notre collègue Barroux, n'est pas sans inquiéter tous les responsables des finances départementales, et je suis l'un de ceux-là.

Je vous ai dit à Poitiers que je craignais qu'il ne s'agisse d'un cadeau empoisonné, car, pour le département de la Charente, l'addition risque d'être lourde. Elle le sera d'autant plus que, depuis de nombreuses années nous avons fait un très gros effort pour notre réseau départemental, que nous étions jusqu'à ces derniers temps assez fiers d'avoir un réseau départemental en excellent état, et que nous allons nous trouver maintenant devant un réseau national, dit secondaire, qu'il va nous falloir prendre en charge et pour lequel je crains — j'en suis même sûr — que les subventions ne soient insuffisantes ; il faudra donc que nous prélevions les crédits nécessaires sur nos ressources départementales.

Cela m'inquiète d'autant plus, monsieur le ministre — et vous m'excuserez de ce détour, sans jeu de mot — que le département de la Charente est, en ce qui concerne ses grands axes, dans un état de détresse que peut-être mes collègues ont du mal à apprécier.

D'après l'annexe du rapport présenté par M. Dulin, trois déviations sont prévues entre l'entrée et la sortie du département, celles de Ruffec et de Mansle, qui seront à trois voies, et la déviation autoroutière à deux voies d'Angoulême, cela sur l'axe de ce qui était autrefois la route d'Espagne, et je n'aurai pas ici la cruauté de réveiller la guerre de l'autoroute, dont, si j'ai bien compris, nous discuterons plus tard, au moment de l'élaboration du VII^e Plan.

Ma question est donc la suivante : le département de la Charente ayant voté, il y a quatre ou cinq ans, un crédit de l'ordre de 3 millions de francs, si mes souvenirs sont exacts, pour participer à la déviation d'Angoulême, crédit que les responsables des finances départementales devront rajuster, c'est bien certain, devra-t-il à nouveau prendre en charge la dépense supplémentaire, de l'ordre de 3.500.000 francs, qui est prévue pour que la déviation soit portée de deux à trois voies ?

Vous me répondrez qu'il suffira à la principale collectivité intéressée de faire un effort valable, mais vous devez comprendre l'émotion des habitants du département de la Charente ! La déviation de Poitiers est une autoroute, Bordeaux à un accès autoroutier, mais, entre les deux se trouve le département de la Charente, et ceux qui sont allés vers l'Espagne ou les plages

du Sud-Ouest de la France savent qu'il est des moments où, selon l'expression d'un chauffeur routier que je connais bien, il est préférable d'emporter deux casse-croûte pour être assuré de ne pas mourir de faim !

Je vous demande, monsieur le ministre, de prendre en considération l'intense émotion des habitants de ce département. Elle est telle que, si vous-même ou quelque autre personnalité, vous veniez inaugurer la déviation à deux voies, les manifestations de gens habituellement paisibles et extrêmement disciplinés seraient telles, que je préfère qu'aucune inauguration officielle n'ait lieu !

Trois millions cinq cent mille francs, je le dis très simplement, c'est un petit cadeau que vaut bien notre département !

Si notre situation restait ce qu'elle est — je prie mon ami Dulin ici présent de m'en excuser — nous demanderions officiellement à être rattachés à l'Aquitaine, et non plus à la région Poitou-Charentes, parce que là, nous aurions peut-être la chance d'être mieux servis ! (*Murmures.*)

M. Raymond Brun. Ce n'est pas sûr ! Mais on vous prendra avec nous tout de même.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je demande la parole.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je veux répondre brièvement aux deux interventions qui viennent d'être faites et tout d'abord à celle de M. Barroux.

D'abord, une première remarque : le transfert auquel il a fait allusion, du département vers l'Etat, s'est fait sans transfert de recettes, au titre de la loi de finances de 1930.

Deuxième remarque : il faut vingt ou trente ans, a-t-on dit, pour mettre en état ce réseau national secondaire ; sur la base des crédits actuels, je le répète, il faudra vingt ans pour moderniser les 27.500 kilomètres de grands axes nationaux inscrits au schéma directeur.

M. Antoine Courrière. Chantage !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Ce n'est pas du chantage...

M. Charles Allié. Mais si !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. ... je ne fais que regarder les choses en face.

Or, l'inadaptation des grands axes nationaux est incommensurablement plus grande par rapport aux besoins actuels que celle des routes nationales secondaires. C'est dire que tout l'argent dont on disposera dans les dix ou quinze ans à venir, quels que soient le ministre ou le gouvernement, je l'ai dit tout à l'heure, sera affecté en priorité aux 27.500 kilomètres inscrits au schéma directeur. Par conséquent, l'argument se retourne contre vous.

M. Marcilhacy a dit ensuite qu'il s'agissait d'un « cadeau empoisonné ». D'abord, ce n'est pas un cadeau, puisque l'objet de la réforme, je ne le dissimule pas, est d'obtenir que les départements affectent une partie des crédits qu'ils consacrent aux routes que je qualifie de secondaires aux routes nationales secondaires, qui sont en réalité primordiales pour eux.

Ensuite, ce n'est pas non plus un poison, car, en tout état de cause, si les départements ne font pas ce que j'attends d'eux, ils pourront dépenser, grâce aux subventions qu'ils recevront, plus d'argent que l'Etat n'en consacre et n'en consacrerait aux routes nationales tant qu'elles seront entre ses mains.

Je voudrais répondre maintenant à la question qui m'a été posée au sujet de la déviation d'Angoulême. Les techniciens affirment que deux voies sont suffisantes pour commencer. Cela dit, je suis sensible à vos arguments, monsieur Marcilhacy, et à l'état d'esprit que vous manifestez. Je vais examiner avec faveur votre demande et je vous ferai connaître très prochainement notre décision définitive.

M. Pierre Marcilhacy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est M. Marcilhacy, pour répondre à M. le ministre.

M. Pierre Marcilhacy. Monsieur le ministre, excusez-moi d'insister, mais il faut vider cet abcès, et j'ai oublié, à propos du comptage des véhicules dans la traversée d'Angoulême, de formuler certaines remarques.

Effectivement, le trafic dans la traversée d'Angoulême est peu intense et vous en avez déduit cette conclusion hautement honorable que notre cité était un magnifique point de départ. En réalité, du fait de la géographie, c'est un mur, un barrage, et vous le savez.

Cela étant, le trafic est détourné, les jours de pointe, vers des itinéraires dont certains ont des noms charmants, par exemple « Emeraude », qui sont des voies de dégagement. De plus, toutes les petites routes qui sillonnent Angoulême supportent un trafic considérable parce que les usagers, notamment les routiers, préfèrent les emprunter plutôt que d'affronter le

barrage considérable au bout du fameux pont que vous connaissez. Telles sont les indications techniques que je voulais donner pour que vos services y réfléchissent au mieux et qu'enfin, un jour, les Charentais aient satisfaction.

M. Marcel Champeix. Je demande la parole.

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

M. Marcel Champeix. Monsieur le ministre, vous avez traité d'une façon assez évasive de ces routes dont vous dites qu'elles sont des routes nationales secondaires. Parmi celles-ci, la route nationale n° 20, qui va de Paris à Toulouse, ne me paraît pas tellement « secondaire », étant donné le trafic qu'elle connaît.

En outre, étant donné les travaux qui sont nécessaires et le kilométrage important des dites routes, ce n'est pas avec 300 millions de francs que vous arriverez à quelque chose de valable.

Vous avez prévu, d'autre part, d'accorder aux départements qui prendront en charge les routes nationales, si les conseils généraux veulent bien l'accepter — et ce volontariat est une excellente chose car nous pourrions formuler toutes les réserves nécessaires — des subventions, mais vos calculs sont basés sur les dépenses faites par le département sur les routes départementales, alors qu'il faut des crédits bien supérieurs pour effectuer les travaux nécessaires sur les routes nationales.

Pour créer un appât, vous faites sur certaines routes, dont la nationale n° 20, un travail de rechargement très appréciable, mais pourquoi indiquer sur d'immenses panneaux, aux environs de Limoges, que c'est grâce à des crédits du fonds de rénovation rurale ?

Est-ce bien à aménager les routes nationales que doivent servir les crédits de ce fonds ?

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article ?...

Par amendement n° 52, MM. Coudé du Foresto et Dulin, au nom de la commission des finances, proposent, dans le premier alinéa de cet article, de remplacer le mot : « globalement », par les mots : « en tout ou partie ».

Par amendement n° 50, M. Bouquerel, au nom de la commission des affaires économiques, propose :

1° Dans le premier alinéa de cet article, de remplacer le mot : « globalement », par les mots : « en totalité ou en partie » ;

2° Dans le deuxième alinéa, après les mots : « des caractéristiques », d'insérer les mots : « et de l'état ».

Ces deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. André Dulin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Mes chers collègues, monsieur le ministre, j'ai déjà expliqué dans mon rapport les inconvénients sérieux, pour les départements, de l'offre que leur fait M. le ministre. Ils pourront ou non l'accepter, nous a-t-on dit, mais je n'ai pas été très satisfait d'apprendre que ceux qui ne l'accepteraient pas seraient pénalisés et que leurs routes ne seraient plus entretenues. Ce propos est véritablement très grave, car le volontariat se transforme presque en obligation.

Comme vient de le faire M. Champeix, je soulignerai que les crédits prévus pour l'entretien de ces routes, c'est-à-dire 5.400 francs par kilomètre, sont très insuffisants. En effet, s'agissant de routes que l'Etat n'a pas réparées depuis longtemps, le coût des travaux nécessaires est plutôt de 70.000 francs à 150.000 francs. Jugez de la disproportion !

Vous avez dit aussi à M. Morice et à moi-même, tout à l'heure, que le crédit était global et que toutes les régions seraient servies de la même façon.

Or, dans une note officielle, qui m'a été communiquée par une organisation qui a fourni beaucoup de crédits en la matière, vous avez accordé aux collectivités locales du Bas-Rhône-Languedoc 60 p. 100 de subventions sur 1 milliard de francs de travaux pour les adductions d'eau, les chemins, etc., ainsi que 40 p. 100 de prêts bonifiés à 3 p. 100 et à trente ans.

J'ajoute que vous recommencez la même opération en faveur de l'Aquitaine, région pour laquelle les crédits ont été portés cette année de 2 à 4 milliards de francs.

Je m'étonne qu'il y ait ainsi deux sortes de Français, que les uns soient favorisés et les autres non, et que les régions les plus pauvres soient toujours les plus pénalisées.

Monsieur le président, l'amendement présenté par M. Bouquerel au nom de la commission des affaires économiques étant plus complet que celui de la commission des finances, celle-ci retire le sien et s'y rallie.

M. le président. L'amendement n° 52 est donc retiré.

La parole est à M. Bouquerel, pour défendre l'amendement n° 50.

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables). La commission des affaires économiques entend donner plus de

souplesse à la mesure proposée en laissant le département libre de choisir entre un transfert total et un transfert partiel, certains conseils généraux pouvant légitimement hésiter à s'engager dans une opération définitive dont il ne sera pas toujours possible de mesurer, de prime abord, l'incidence financière.

Par ailleurs, elle souhaite voir le Gouvernement tenir compte, non seulement du profil de la route, mais de son état au moment du transfert. Nous rappelons, en effet, que, dans l'éventualité d'un classement de la voirie départementale dans le réseau national, le Gouvernement subordonne son accord au parfait état de la route concernée.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons déposé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Le Gouvernement ne peut pas accepter la première partie de cet amendement. Par contre, il accepte d'ajouter, dans le deuxième alinéa de l'article 56, les mots « et de l'Etat », après les mots « des caractéristiques ». Cette adjonction précise la pensée vérifiable du Gouvernement en l'occurrence.

La modification proposée par votre commission des affaires économiques au premier alinéa de l'article 56 ne peut être acceptée car ce serait la négation du principe même de la réforme.

J'ai parlé tout à l'heure de la nécessité d'une politique globale entre l'Etat et les départements, mais elle doit être globale aussi pour le département. Or il va de soi que, si l'on accepte votre façon d'envisager le problème, le département n'exercera sa gestion que sur une partie du réseau des routes nationales secondaires choisie par lui, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas réaliser sur l'ensemble du réseau à caractère départemental les arbitrages que je voudrais qu'il effectuât dans l'intérêt de la réforme.

Quant à l'homogénéité du réseau national, elle risque d'être totalement compromise en cas d'acceptation de cet amendement. En effet, que va-t-il se passer alors ? L'Etat gardera, à côté de ses grands axes nationaux, les routes les moins fréquentées et je rappellerai que les écarts de trafic entre les routes les moins passagères et celles qui connaissent le trafic le plus important du réseau national actuel vont de un à mille.

Cet amendement nous conduirait donc à une situation absurde.

Enfin, sur le plan pratique, lorsqu'il s'agira d'appliquer un tel système, on se heurtera à des difficultés extrêmes parce que l'incidence financière, dans le cas d'un transfert progressif, ne pourra être exactement mesurée dès le départ, dans l'ignorance où l'on sera de la composition exacte du réseau transféré.

Par conséquent, pour des raisons pratiques comme pour des raisons fondamentales, le Gouvernement ne peut pas accepter la première partie de l'amendement qui est totalement contraire à l'esprit de la réforme proposée.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dulin, rapporteur spécial.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Vous ne donnez pas aux départements une possibilité d'arbitrage, mais vous avez parlé de volontariat. Tout ce que nous vous demandons, c'est de pouvoir prendre en charge seulement les routes qui nous conviendront. (Rires.)

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis. Les dispositions de l'article 56 prévoient précisément le volontariat et, par conséquent, au départ, un certain nombre de départements accepteront de prendre en charge les routes nationales qui leur seront proposées et d'autres le refuseront. Dans ces conditions, un déséquilibre subsistera dans la mise en place de votre réforme.

Je souhaite donc que le Gouvernement ne s'oppose pas à l'amendement que j'ai déposé au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je tiens à le rappeler.

M. Pierre Marcihacy. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pierre Marcihacy. Monsieur le ministre, si les départements acceptent ce « cadeau », pourront-ils avoir recours aux caisses de l'Etat pour des emprunts ? C'est en tout cas ce que j'ai cru comprendre en vous écoutant et je constate que, d'un hochement de tête, vous me le confirmez.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Oui.

M. Pierre Marcelliac. Comme vous l'avez clairement expliqué récemment à Poitiers, vous voulez des arbitrages, c'est-à-dire que, dans le cadre des ressources dont disposent les départements, ceux-ci pourront, dans une certaine mesure, déléguer les efforts qu'ils font sur un certain nombre de voies pour les reporter sur des voies plus importantes. C'est là que le système me paraît faussé, et c'est la raison pour laquelle je souhaite que l'amendement soit adopté.

En effet, au niveau du département, nous ne sommes pas en mesure de faire ces choix. Celui que je représente est traversé par des pénétrantes qui vont être à notre charge. Par ailleurs, nous disposons d'un certain nombre de voies qui ne sont pas des pénétrantes, dont nous assurons le mieux possible l'entretien et qui nous coûtent cher.

Comment voulez-vous que, pris entre nos considérations locales ou départementales et l'intérêt national, nous soyons honnêtement en état de procéder à ces arbitrages ? Laissez-nous faire des choix ! Cela nous est possible. C'est ce qui a motivé le dépôt de l'amendement. Mais ne nous demandez pas de faire des arbitrages ; d'autant plus, monsieur le ministre, que nous risquons d'y procéder dans un sens contraire à l'intérêt général et nous serions les premiers à le regretter, car nous sommes de bons Français, tous autant que nous sommes.

L'amendement de la commission des affaires économiques se justifie donc entièrement. Il se peut d'ailleurs qu'en agissant avec moins de rapidité nous arriverons, à terme, mais dans un délai quand même assez court, à la solution que vous voulez faire prévaloir. Ne nous bousculez donc pas !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je demande la parole.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur Marcelliac, le réseau qu'il est souhaitable de transférer, selon le Gouvernement, ne représente même pas le cinquième du réseau actuel des départements.

C'est dire que l'effort demandé pour certains transferts est légitime et réaliste. Je ne prétends pas que ce soit la situation commune à tous les départements, mais, dans la plupart d'entre eux, il y a un grand luxe de voies secondaires, et bien souvent, je l'ai constaté moi-même récemment encore, on peut aller d'un gros village à un autre par trois routes, deux départementales et une nationale, qui sont toutes trois en bon état, ou du moins deux d'entre elles, les départementales, car la nationale est souvent moins bonne. (*Rires sur les travées socialistes.*)

Or nous n'avons pas besoin de trois routes pour aller d'un village de mille habitants à un autre village de mille habitants. Dans une politique globale, il suffit qu'une de ces routes soit en parfait état et, dès lors, les autres peuvent être moins bien entretenues.

Tel est l'objectif poursuivi à travers cette réforme et, étant donné que le rapport...

M. Raoul Vadepied. C'est l'exception !

M. Marcel Champeix. Cela prouve que le conseil général fait mieux son travail que le Gouvernement.

Un sénateur sur les travées socialistes. Il choisit mieux !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. ... qui existe entre le réseau national secondaire susceptible d'être transféré et le réseau départemental actuel est de 1 à 5, cet effort de transfert est possible pour les départements.

Vous me dites que ceux-ci ne sont pas les mieux placés pour faire ce choix. Je ne comprends pas votre position. Tout le monde réclame aujourd'hui la décentralisation. Mais, dès qu'on commence à l'entreprendre, des oppositions se manifestent. Après avoir passé trois ans au ministère de l'équipement et du logement, qu'il s'agisse de l'urbanisme, dont nous parlerons tout à l'heure, ou de l'équipement, je suis convaincu de la nécessité de la décentralisation et il faudra aller de plus en plus loin dans cette voie, aussi bien dans le premier domaine que dans le second.

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

Je mets aux voix la première partie de l'amendement n° 50, présenté par la commission des affaires économiques, texte repoussé par le Gouvernement et auquel se rallie la commission des finances.

(Ce texte est adopté.)

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

Je mets aux voix la deuxième partie de l'amendement n° 50, acceptée par le Gouvernement.

(Ce texte est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'amendement n° 50.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'article 56 ainsi modifié ?...

M. Antoine Courrière. Je la demande, pour explication de vote.

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

M. Antoine Courrière. Monsieur le ministre, il s'agit d'une affaire importante et grave pour les collectivités locales. Je ne pense pas qu'on puisse laisser passer ce vote sans que chacun prenne ses responsabilités en la matière.

Monsieur le ministre, en vous écoutant tout à l'heure défendre votre projet, j'avais l'impression que c'était le vice qui rendait hommage à la vertu car ce que vous reprochez en réalité aux départements et aux communes, c'est d'avoir géré d'une façon parfaite le réseau routier vicinal, communal et départemental. Pour avoir parfaitement géré ce qui constitue notre patrimoine local, vous nous pénalisez en voulant nous imposer la remise en état des réseaux que vous avez été dans l'incapacité, vous-même, de maintenir dans un état normal.

Nous ne pouvons pas accepter cette punition car l'argent que nous investissons sur nos routes est bien celui des contribuables de nos départements et nous le faisons dans les conditions que vous savez, avec les quelques rares ressources fiscales dont nous disposons.

Vous, en revanche, pour exécuter tous les travaux nécessaires sur les routes nationales, dont le kilométrage est beaucoup moins important que celui des routes départementales, vous disposez de tous les crédits que vous procure le budget, et plus particulièrement de cette source inépuisable qui provient des taxes sur l'essence, sur lesquelles les départements et les communes ne perçoivent rien, mises à part quelques sommes insignifiantes.

Vous nous avez dit tout à l'heure que les régions pourraient sans doute aider les départements dans les cas où des travaux seraient nécessaires sur les routes nationales que vous auriez cédées à ces départements. Mais vous savez bien, monsieur le ministre, puisque vous avez adopté le projet en conseil des ministres, que les seuls crédits dont disposeront les régions pour l'instant proviendront de la taxe sur les permis de conduire... Si l'on avait voulu se moquer des départements qui vont faire partie des régions, on ne s'y serait pas pris autrement ! Il ne faut pas, par conséquent, attendre quelques subsides de la part de celles-ci.

Vous percevrez en outre, grâce à la T. V. A., 25 p. 100 environ du montant des travaux que réaliseront les départements, c'est-à-dire que vous diminuerez d'autant la subvention que vous prétendez nous donner.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Très bien !

M. Antoine Courrière. Il s'agit là, monsieur le ministre, d'une responsabilité que les élus locaux que nous sommes ne peuvent pas prendre. Vous avez les vôtres en ce qui concerne les routes nationales ; gardez-les ! Laissez-nous nos routes départementales ! De plus, nous subventionnons nos communes pour l'entretien des routes communales.

Chacun doit prendre ses responsabilités. C'est pourquoi le groupe socialiste votera contre l'article 56. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je demande la parole.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je voudrais répondre à M. Courrière. Il a déclaré : « Vous nous reprochez d'avoir entretenu parfaitement notre réseau départemental, pendant que vous étiez incapable d'entretenir le réseau national ».

On pourrait vous reprocher, si l'on regarde les choses dans l'intérêt tout à fait général, c'est-à-dire en embrassant à la fois le point de vue des départements et celui de la nation, qu'il y ait un trop grand luxe sur nos routes secondaires par rapport aux autres... (*Vives protestations sur les travées socialistes.*)

M. le président. Laissez parler M. le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je laisse toujours parler ceux qui veulent m'interrompre. Je vous demande de me laisser poursuivre ma réponse, parce que j'en ai le droit. M. le président m'a, en effet, donné la parole.

M. le président. J'ai fait l'impossible pour que vous puissiez parler.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Si notre réseau national est ce qu'il est, il faut essayer de voir où sont les responsabilités. Je vous ai dit que de 1958 à aujourd'hui, les sommes dépensées par l'Etat avaient été multipliées par plus de dix. Or, de 1948 à 1958, elles ont stagné. (*Mouvements divers.*) Le retard s'accumule.

M. Antoine Courrière. Il y a aussi les scandales immobiliers.

M. Fernand Chatelain. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chatelain pour explication de vote.

M. Fernand Chatelain. Je crois que les choses sont assez claires maintenant. Ce que vous nous proposez, en somme, monsieur le ministre, c'est qu'une partie du réseau routier français, que l'on appelle routes nationales secondaires ou routes départementales, soit laissée à l'abandon. Mais vous ne voulez pas en prendre la responsabilité et vous pensez qu'il serait mieux que celle-ci incombât aux conseils généraux par la voie de l'arbitrage.

Nous ne pouvons pas vous suivre, d'autant plus que les conseils généraux, par l'intermédiaire des fonds de concours, apportent déjà une aide importante à l'entretien du réseau national. Nous aurions compris que cette formule fût appliquée si, effectivement, vous aviez donné aux départements les ressources qui leur permettraient de prendre ces routes totalement en charge. Mais ce n'est pas le cas puisque vous accordez une subvention. Par exemple, vous auriez pu, je le répète, distribuer d'une façon différente les sommes dégagées par le fonds d'investissement routier, en donnant plus aux départements et moins à l'Etat. Dans ces conditions, nous aurions pu discuter. Mais il n'en est pas ainsi. Pour toutes ces raisons, le groupe communiste votera contre l'article 56.

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

Je mets aux voix l'article 56, modifié par l'amendement n° 50. 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 n° 12 :

Nombre des votants	274
Nombre des suffrages exprimés	272
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	137
Pour l'adoption	204
Contre	68

Le Sénat a adopté.

LOGEMENT

M. le président. Le Sénat va examiner maintenant les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement et du logement, section logement.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 4 novembre 1971 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- Groupe socialiste : trente-trois minutes ;
 - Groupe de la gauche démocratique : vingt-neuf minutes ;
 - Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : dix-neuf minutes ;
 - Groupe communiste : dix-neuf minutes.
- La parole est à M. Bousch, rapporteur spécial.

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, la mission qui a conduit à la création d'une administration nouvelle, que nous connaissons, a été la réparation des dommages de guerre.

Vingt-sept ans après la fin du deuxième conflit mondial, subsistent encore quelques versements à la caisse autonome de la reconstruction. Quelques dossiers font encore l'objet d'instances contentieuses. Ce sont malheureusement souvent les plus importants et surtout les plus complexes puisqu'ils concernent, pour la plupart, des indemnités dues en matière industrielle.

Mais ces dépenses du passé ne posent plus de graves problèmes aux pouvoirs publics dont la préoccupation nouvelle est l'urbanisation croissante d'une population en augmentation régulière. Préparer des sols à recevoir des logements et contribuer financièrement à la construction de ces derniers, telles sont les missions actuelles du ministère de l'équipement et du logement.

L'examen de ce budget portera donc essentiellement sur les deux chapitres principaux à savoir l'urbanisme et le logement.

Faute de pouvoir être convenablement contrôlé et maîtrisé, ce phénomène risque d'entraîner un gaspillage d'infrastructures coûteuses et mal adaptées, une dégradation du cadre de vie et des conditions d'existence de la population urbaine, spécialement des catégories les plus défavorisées : ainsi les auteurs du VI^e Plan justifient-ils l'élaboration d'une politique d'urbanisme avant d'en fixer les objectifs et les moyens, tant juridiques que financiers.

Ces objectifs du nouvel urbanisme, je me suis permis de les rappeler dans mon rapport. Mais il est difficile de vérifier si le budget qui nous est soumis les respecte, car juridiquement il n'y a pas de budget de l'urbanisme. Les crédits se trouvent

non seulement dans le fascicule de l'équipement, mais aussi dans celui des charges communes et dans celui des comptes spéciaux du Trésor. Toujours est-il que l'ensemble de ces crédits a été retracé dans un tableau que vous trouverez dans mon rapport et qui vous permettra de faire les constatations suivantes.

Tout d'abord les crédits réservés à l'enseignement et à la recherche permettront la formation des urbanistes et le maintien des centres de recherches.

Un programme de recherches pour la période de 1972-1975 a été établi par un comité d'orientation. Il sera mis en œuvre conjointement avec la direction générale de la recherche scientifique et technique du ministère du développement industriel.

Les dotations du chapitre 55-01 consacrées aux études d'aménagement foncier et d'urbanisme sont en augmentation considérable. Ces majorations se justifient du fait du développement à partir de l'année prochaine des travaux d'établissement des plans d'occupation des sols.

En réalité, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme qui organisent le développement à long terme des agglomérations, sont en voie d'achèvement. Il convient maintenant d'élaborer l'ensemble des documents opposables au tiers.

Le décret du 28 octobre 1970 a déterminé le contenu de ces plans et fixé les modalités de leur élaboration. Or, les projets d'aménagement et les plans d'urbanisme directeurs et de détail devront être remplacés par des plans d'occupation des sols rendus publics avant le 1^{er} janvier 1975. On peut donc mesurer toute l'importance financière qu'aura l'application des dispositions de la loi du 16 juillet 1971.

D'autre part, le développement des besoins d'étude des régions, l'augmentation du nombre des agences d'urbanisme et l'établissement, en coopération avec la direction générale des impôts, de plans topographiques au 1/2.000 de zones urbaines et suburbaines nécessitera d'importantes interventions financières.

Par ailleurs, la politique foncière ne pourra être poursuivie activement que grâce à des moyens nouveaux mis à sa disposition, tant sur le plan financier que sur le plan juridique.

Les moyens budgétaires du chapitre 55-43 « Acquisitions de terrains pour l'aménagement urbain » sont également en augmentation sensible au point de vue des crédits de paiement.

Les dotations du compte de commerce « Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme » (F. N. A. F. U.) sont également en augmentation, surtout la section C, qui concerne le financement des zones d'aménagement concerté. Les dotations du chapitre 65-44 « Subventions pour la création et l'aménagement de parcs et jardins publics » sont également en augmentation importante.

Enfin, les moyens extra-budgétaires, c'est-à-dire les prêts bonifiés du F. N. A. F. U. par le canal de la Caisse des dépôts et consignations, sont maintenus à un chiffre important et complétés par un moyen nouveau : les prêts à long terme de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, d'une durée de quinze ans à un taux de 6,5 p. 100.

En revanche, on peut dire que les moyens fiscaux manquent toujours. La fameuse taxe d'urbanisation promise par la loi de finances de 1970 n'a toujours pas vu le jour et il semble même qu'on en parle de moins en moins.

Quant aux outils juridiques, ils ont été perfectionnés. La loi du 16 juillet dernier a apporté de nombreux aménagements en matière d'aménagement et d'action foncière, d'une part, en ce qui concerne les zones d'aménagement différé et, d'autre part, en ce qui concerne la concession de l'usage des sols.

Par contre, la procédure d'expropriation devra encore être réformée. En effet, il a été constaté que les juridictions interprètent d'une manière souvent trop libérale la notion de terrain à bâtir telle qu'elle ressort de l'ordonnance du 23 octobre 1958 et octroient des indemnités généreuses et coûteuses pour les collectivités locales. Les critères d'appréciation du terrain à bâtir devront être précisés pour que les juges d'expropriation aient des bases d'estimation plus objectives.

Diverses adaptations sont prévues dans le projet préparé par votre ministère. Il devra comporter la possibilité de révision de certaines déclarations fiscales servant de base aux estimations, en fonction précisément de l'évolution du coût de la construction.

Enfin, la prise de possession des terrains nus devra être plus rapide au moment du démarrage des opérations, tout en garantissant le respect et la protection des intérêts légitimes des propriétaires et des locataires touchés par les procédures engagées.

La restructuration du tissu urbain ancien est financée au moyen de trois chapitres.

D'une part, le chapitre 65-42 « Subventions pour une meilleure utilisation des flots d'habitation » est en augmentation sensible, mais ne permettra pas de lancer d'opérations nouvelles qui seraient pourtant nécessaires pour cureter et moderniser le cœur des villes. Malheureusement, les opérations de rénovation urbaine constituent de véritables gouffres financiers en sorte que, pour l'année prochaine encore, il n'est prévu aucune opération nouvelle.

Les crédits du chapitre 65-30 « Aide à la suppression des cités insalubres », qui doit permettre la suppression des bidonvilles, sont majorés de plus de 73 p. 100. C'est dire tout l'intérêt que les pouvoirs publics attachent à l'élimination des bidonvilles et surtout de tous les taudis qui existent encore.

Le plan dressé à cet effet en 1970 pour la résorption de l'habitat insalubre devra permettre l'éradication de cette lèpre dès la fin de l'année prochaine. Nous ne pouvons que féliciter le Gouvernement de l'effort accompli en la matière.

Enfin, le chapitre 65-40, qui a pour objet l'aménagement des lotissements défectueux est également en augmentation. L'urbanisme périphérique, la création de villes nouvelles sont, dans ce budget, puissamment aidés par les crédits du chapitre 65-41 « Aide aux opérations d'aménagement concerté ». Ouverte pour la première fois dans le budget de l'année 1971, cette ligne est alimentée en cours d'année par les fonds nécessaires à la construction des équipements collectifs des zones d'aménagement concerté et a reçu, cette année, des dotations de différents ministères : éducation nationale, santé publique, jeunesse et sports.

Les villes nouvelles font l'objet d'un programme finalisé, c'est-à-dire « d'un ensemble homogène de mesures complémentaires au service d'un ou de plusieurs objectifs quantifiables et mesurables à travers des indicateurs de résultats qui permettent une gestion responsable ». Ce langage recouvre l'ensemble des mesures prévues pour la réalisation des villes nouvelles qui font appel à de nombreuses administrations et collectivités, ce qui suppose un effort particulier de cohérence.

C'est ce que le Gouvernement a compris : par arrêté du 23 décembre 1970, le Premier ministre a créé le groupe central des villes nouvelles. Le programme finalisé « Villes nouvelles » préparé par le commissariat général du Plan a été adopté le 2 juin 1971 par le conseil des ministres.

Mes chers collègues, vous trouverez dans mon rapport écrit une analyse des objectifs, des moyens financiers et juridiques mis à la disposition des réalisateurs pour atteindre les objectifs fixés. En particulier, les crédits pour la voirie des villes nouvelles sont en augmentation sensible ; un article nouveau à l'intérieur du chapitre 55-42 a permis d'engager les premiers travaux de voirie primaire ; un second article assure le financement des études et le fonctionnement des missions qui en ont la charge.

Enfin, les subventions ouvertes au chapitre 65-00 du budget des charges communes « Equipement de base des grands ensembles » permettent de compléter le financement des travaux d'infrastructure des grands ensembles : assainissement, voirie urbaine, voirie nationale et télécommunications.

En conclusion de cette première partie, on doit reconnaître que l'urbanisme a été très bien traité dans ce budget pour 1972. Le Plan semble respecté ; les études sont intensifiées, les villes nouvelles sont dotées des crédits nécessaires à la réalisation des travaux ; l'attaque lancée contre l'habitat insalubre paraît devoir réussir ; la constitution de réserves foncières bénéficie de moyens accrus, grâce à des dotations budgétaires à peine renforcées, mais aussi à de substantielles réserves d'emprunts qui sont demandées au fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme et surtout à la caisse d'aide aux collectivités locales. Le processus de débudgétisation, déjà amorcée en 1964, se poursuit.

Quoi qu'il en soit, l'urbanisme disposera cette année des moyens nécessaires pour faire face aux nombreuses et multiples tâches qui lui incombent. Telle est la première constatation importante qu'impose l'examen de ce budget.

Passons maintenant au deuxième chapitre de ce budget qui concerne le logement.

Mes chers collègues, le VI^e Plan a prévu la construction de 510.000 logements en moyenne par an pour arriver à la construction régulière de 560.000 logements en 1975 dont quelque 315.000 logements économiques et sociaux. D'autre part, le nombre des logements anciens à moderniser doit atteindre une moyenne annuelle de 250.000 unités.

Tels sont les objectifs du Plan pour assurer le logement d'un nombre accru de jeunes ménages, pour satisfaire dans l'immédiat la demande liée à l'urbanisation et, à plus long terme, pour assurer le renouvellement d'un parc immobilier qui, comme chacun le sait, est particulièrement vétuste.

Deux programmes particuliers font l'objet d'une déclaration de priorité, à savoir le « plan construction » et la recherche pour l'amélioration des statistiques concernant le marché du logement.

Voyons maintenant comment les crédits prévus dans le budget de 1972 peuvent tenir compte des recommandations du Plan.

En ce qui concerne les études et recherches, on peut dire que 1972 verra intervenir le démarrage effectif du « plan construction ». Le financement d'un certain nombre de contrats de recherche est prévu en 1972 et les moyens du centre scientifique et technique du bâtiment sont accrus sérieusement.

Quant à la construction proprement dite, nous devons rappeler que 1971 a vu d'importants crédits supplémentaires déblo-

qués du fonds d'action conjoncturelle (F. A. C.) au profit des habitations à loyer modéré (H. L. M.) et des constructions réalisées avec primes. De ce fait, les dotations de 1971 ont été augmentées après le vote du budget et les dotations prévues pour 1972 apparaissent donc en réduction par rapport à 1971, bien que l'ensemble du programme de logements aidés soit plus élevé que celui de 1971 de quelque 15.000 unités. Le secteur H. L. M. qui prévoyait, pour 1971, 192.600 logements devra, en 1972, réaliser 208.000 logements. Quant au secteur des primes, il est inchangé : 195.000 logements seront construits avec primes et prêts immédiats ou différés ou avec primes sans prêt.

Comment est-on arrivé à faire 15.000 logements de plus avec moins de crédits ? Il a fallu, à cet effet, modifier l'échantillonage des types de logements à construire. On a réduit le volume des programmes à loyer réduit (P. L. R.) et augmenté le programme d'H. L. M. ordinaires ainsi que celui des immeubles à loyer normal (I. L. N.). Le Gouvernement est ainsi parvenu à élaborer un plan lui permettant de construire plus de logements avec moins de crédits puisque les subventions en faveur de ces derniers types de logements sont moins fortes que pour les P. L. R. et les programmes sociaux de relogement.

A la suite des discussions qui se sont instaurées à l'Assemblée nationale, où ce fait a été particulièrement relevé, le Gouvernement a accepté de transformer 3.000 H. L. M. ordinaires en P. L. R. Ce transfert résulte de la réforme inscrite au « Plan » prévoyant la substitution progressive de l'aide à la personne à l'aide à la pierre grâce à la généralisation de l'allocation de logement.

La loi du 16 juillet dernier a, en effet, étendu le bénéfice de cette allocation à quelque 700.000 personnes âgées de plus de soixante-cinq ans et à quelque 210.000 handicapés et jeunes travailleurs. Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale accordera, de plus, le bénéfice d'une allocation aux jeunes ménages sans enfants ayant moins de cinq ans de mariage, aux chefs de famille ayant un enfant à charge ainsi qu'aux familles recueillant de proches parents invalides.

Ces allocations auront des taux modulés en fonction des ressources des bénéficiaires et les plus déshérités pourront ainsi aspirer un jour à être locataires d'une H. L. M. ordinaire en acceptant un prélèvement relativement modéré — 10 à 11 p. 100 — sur leurs ressources. M. le ministre a donné, à l'Assemblée nationale, des exemples précis quant à ces pourcentages.

C'est ainsi que l'extension de l'allocation de logement a justifié la transformation de certains P. L. R. en H. L. M. D'autre part, est mis en place un « secteur locatif intermédiaire » plus spécialement destiné aux jeunes cadres. En effet, les loyers des immeubles construits avec des prêts spéciaux immédiats du Crédit foncier étant trop élevés et les immeubles à loyer moyen (I. L. M.) ayant des normes trop réduites, un nouveau type de logement a été lancé avec un loyer adapté à des revenus un peu supérieurs aux plafonds H. L. M. Le programme 1972 comporte un certain nombre de logements de ce type et un certain nombre de logements de même type financés par primes et par prêts.

Enfin, notons la suppression des prêts familiaux différés et le report de l'économie faite sur les prêts spéciaux immédiats assortis d'un plafond de ressources. Vous trouverez dans mon rapport un tableau permettant de mesurer l'évolution des capitaux participant au financement de la construction. Vous constaterez que les capitaux publics qui représentaient 30 p. 100 du financement de la construction en 1967, ne représentent plus que 28 p. 100 en 1970. De même les capitaux collectés sur décisions publiques sont également en régression, bien qu'en valeur absolue, les uns et les autres soient en augmentation sensible.

Par contre, les capitaux privés qui ne représentaient que 41 p. 100 en 1967 des capitaux affectés au logement, ont dépassé en 1968-1969, 50 p. 100. Malheureusement, à la faveur des augmentations des taux des prêts, ils sont retombés à quelque 46 p. 100 en 1970.

L'importance des sommes engagées chaque année dans la construction va croissant et leur part relative varie assez largement en fonction de la conjoncture économique et monétaire. J'indiquerai simplement pour l'information de notre assemblée qu'en 1970, près de 31 milliards ont été affectés au logement, et que la formation brute de capital fixe pour le logement a porté sur plus de 42 milliards de francs.

Le montant des crédits engagés varie cependant souvent en fonction des décisions prises par la puissance publique, soit pour limiter la surchauffe de l'économie, soit pour relancer l'activité économique. On agit souvent comme si les besoins à satisfaire n'arrivaient qu'en deuxième position dans les préoccupations gouvernementales.

Par contre, il faut bien le dire, la recherche continue de mécanismes nouveaux de plus en plus perfectionnés et de plus en plus ingénieux pour attirer l'épargne ne manque pas d'avoir un effet très positif sur le volume des capitaux disponibles.

Dans mon rapport, j'ai analysé la réforme du financement de la construction par le Crédit foncier de France, réforme qui a eu un effet important sur les prêts spéciaux immédiats pour l'accession, dont le montant unitaire a été heureusement relevé de façon à représenter 70 p. 100 du prix de revient plafond des logements. Le taux d'intérêt est porté de 5,50 p. 100 à 6 p. 100.

L'aide budgétaire versée à l'emprunteur sous forme de bonification d'intérêts ne sera plus maintenue pendant toute la durée du prêt, mais seulement pendant une période de dix ou quatorze années.

En ce qui concerne les prêts spéciaux immédiats du secteur locatif le montant des prêts spéciaux sera également relevé de façon à représenter 55 à 60 p. 100 du prix de revient. Le financement principal sera assorti d'un prêt complémentaire accordé par les caisses d'épargne, ce qui portera le montant global du financement à 85 p. 100 du prix de revient maximum.

Le taux d'intérêt et la durée des prêts principaux de ce secteur seront maintenus à 4,75 p. 100 et à 30 ans, mais l'accès aux logements locatifs financés par ces prêts sera subordonné au respect d'un plafond de ressources de l'ordre de 150 p. 100 du plafond applicable à l'entrée dans les H. L. M. ordinaires.

En ce qui concerne les prêts spéciaux différés, une procédure d'agrément permettra d'accorder des avantages particuliers destinés à en réduire le coût. Le Crédit foncier n'interviendra plus qu'en deuxième ligne pour refinancer au bout de deux ans à un taux préférentiel une fraction prédéterminée des prêts accordés désormais par les banques.

En ce qui concerne le financement du secteur privé, il est à noter que le coût trop élevé des crédits et surtout les variations brutales de taux intervenues en 1970 ont limité le nombre de ménages qui pouvaient y accéder.

En ce qui concerne les mécanismes spécifiques du financement du logement, l'épargne-logement et les plans d'épargne-logement sont en progression très sensible. Enfin l'intervention du crédit agricole, des caisses de crédit mutuel et des caisses d'épargne va croissant. Le développement de ces circuits, en accentuant la concurrence entre les différents circuits de distribution des crédits au logement, est de nature à concourir sérieusement à l'abaissement du coût de l'ensemble du financement de la construction.

Enfin, en ce qui concerne l'amélioration de l'habitat ancien, la création de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat devrait permettre d'accélérer les opérations de restructuration et de restauration du patrimoine ancien et en particulier d'assurer le financement d'un certain nombre d'opérations groupées.

Il est encore trop tôt pour juger des résultats, le règlement d'administration publique ayant paru il y a très peu de temps et M. le secrétaire d'Etat au logement n'ayant mis que tout récemment en place l'organisme directeur.

En conclusion, on peut dire que si la demande de logements reste très forte, puisqu'il y a plus de 600.000 personnes qui ont obtenu en 1970 le permis de construire, le nombre de ceux qui abandonnent en cours de route est encore trop élevé. Le nombre des logements terminés, qui est passé de 414.000 en 1966 à quelque 455.000 en 1970 risque, au vu des résultats des neuf premiers mois de cette année de n'être qu'en très légère augmentation par rapport à 1970, c'est-à-dire de quelque 3,5 ou 4 p. 100.

La production de logements en 1971 devrait en effet se situer aux environs de 465.000 unités, soit quelque 10.000 de plus seulement par rapport à 1971. Les mises en chantier par contre dépasseront le demi-million.

Ce bilan, monsieur le secrétaire d'Etat, apparaît quelque peu décevant. Je dois dire qu'il n'est pas en rapport avec les efforts multiples déployés tant par le ministre de l'équipement que par vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat au logement et les services pour trouver des formules nouvelles et pour rentabiliser les fonds publics. Vous avez fait preuve de beaucoup d'imagination et stimulé les initiatives. Vous avez fait appel dans tous les secteurs à l'innovation. Après ces multiples réformes entreprises et achevées en 1971, après les efforts que vous avez déployés, malgré une insuffisance de crédits pour le secteur du logement, mais avec des crédits suffisants pour les études et pour l'urbanisme, nous pensons qu'en 1972, vous donnerez le coup d'accélérateur nécessaire pour que la situation dans ce domaine devienne réellement satisfaisante. (Applaudissements.)

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

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après avoir lu le rapport de mon collègue M. Bousch et entendu son exposé, je vous présenterai, au nom de la commission des affaires économiques, un rapport économique.

Vous ne m'entendez pas parler de chapitres budgétaires ni citer des chiffres de logements ; je vous exposerai simplement les thèmes essentiels qui ont retenu l'attention de la commission saisie pour avis ; je vous ferai part aussi de ses préoccupations,

de ses options et de ses regrets de voir que si l'on a construit beaucoup de logements, on a aussi fait paraître une forêt de textes qui enserrant l'acte de construire dans un maquis de règlements, ce qui a bloqué les mécanismes qui fonctionnaient encore. C'est peut-être un signe de décadence du droit car à trop réglementer, on paralyse, alors qu'il suffirait au droit d'instituer un cadre et d'offrir des moyens.

On ne peut reprocher au secrétaire d'Etat au logement ni au ministre de l'équipement et du logement, de manquer de tonus et d'imagination. Nous avons entendu à l'Assemblée nationale les formules du ministre contre le gigantisme, la ségrégation, la congestion des villes, l'ennui de notre temps. C'est bien là l'expression de la construction de notre époque, dans cette urbanisation galopante qui nous conduit aux années du début du **xxi** siècle.

Il ne faut pas être trop optimiste, il ne faut pas trop se griser de mots. Dans la conclusion de son intervention à l'Assemblée nationale je crains que le ministre ne se soit grisé de mots en disant que nous étions maintenant à égalité avec les autres pays d'Europe occidentale pour la construction de logements.

Je voudrais répondre à cette assertion par deux arguments. Dans une ville que je connais bien, qui compte 150.000 habitants, nous avons toujours 2.000 à 3.000 demandes d'H.L.M. non satisfaites. Cet exemple n'est pas unique. Les raisons de cette situation, nous les connaissons : ce sont la persistance du surpeuplement, les nouveaux besoins prévisibles, les 170.000 jeunes ménages qu'il faut loger chaque année, l'accélération du phénomène d'urbanisation, les besoins en main-d'œuvre étrangère, le problème de la mobilité de l'emploi lié à l'effort industriel.

D'autre part, si vous pouvez vous déclarer aujourd'hui satisfait par comparaison à ce qui existe sur le plan européen, c'est parce que nous avons « traîné » longtemps et que nous sommes partis très tard. Quand, en 1965, nous construisions 411.000 logements, l'Allemagne en construisait 591.000. En 1968, nous construisions avec peine 419.000 logements et l'Allemagne 520.000. Si nous nous trouvons maintenant à un rythme de construction comparable — il n'est pas question de nier les progrès accomplis — il faut dire que ceux-ci l'ont été souvent sous l'influence de circonstances extérieures, comme les événements sociaux de 1968 qui ont stimulé le placement dans la pierre.

La vérité est que d'autres pays ont accompli, au cours des années passées, un effort de construction sans comparaison avec celui effectué en France, ce qui leur permet maintenant de ralentir leur rythme.

Si vous me permettez, monsieur le ministre, une comparaison peut-être hardie inspirée des compétitions sportives, je dirais que nous ne serons peut-être pas, en 1972, la lanterne rouge. Essayez au moins de mériter, même si votre peine ne vous empêche pas d'être encore mal classé, la prime de compétitivité qu'on attribue à ceux qui persistent dans l'effort.

Que peut-on dire, globalement, de votre politique, tant en fonction de la législation ancienne que des récentes mesures intervenues en juin dernier ? Je ne veux pas revenir ici sur tous les éléments chiffrés qui ont été donnés dans le rapport de la commission des finances, mais insister sur les lignes de force qui apparaissent dans votre politique.

Notre commission des affaires économiques et du plan a distingué cinq lignes de force que je voudrais rapidement analyser : les mécanismes de financement, la réforme en cours du secteur H. L. M., le développement urbain, la politique foncière, enfin l'évolution technique de la construction.

En ce qui concerne les mécanismes de financement, les précisions données par M. Bousch me permettront d'être très bref.

Globalement, les financements de la construction ont augmenté d'année en année de 1967 à 1969 inclus, mais le taux de cette augmentation s'est réduit sensiblement d'une année sur l'autre. En 1970, le total des financements a, par contre, été inférieur à celui de 1969. On a constaté un certain nombre de phénomènes : la part des capitaux publics a diminué ; la part des capitaux collectés sur décision publique, qui avait baissé en 1968, est remontée à partir de 1969 ; la part des capitaux privés — que vous avez encouragés à s'investir dans la construction — a connu la plus forte croissance puisqu'elle est passée de 41 p. 100 en 1967 à 50,8 p. 100 en 1969. C'est ce phénomène qu'a évoqué notre collègue, M. Bousch.

Les modifications effectives ou en cours dans les structures de financement reposent en fait sur trois grands principes. D'une part, vous avez tenu à alléger les charges de l'Etat en débudgétisant le financement du secteur H.L.M. D'autre part, vous avez essayé d'encourager le financement du secteur privé par les mécanismes existants des crédits à court et moyen terme, et surtout de régulariser et de développer le marché hypothécaire qui, après un ralentissement en 1969 et 1970, a manifesté sa reprise dès le début de l'année dernière. Enfin, vous avez tenté de mettre en place un certain nombre de mécanismes nouveaux dont le 1 p. 100 patronal qu'en juin dernier, vous vous en souvenez, nous avons réduit au 0,90 p. 100 patronal puisque vous avez

dégagé un dixième pour l'allocation logement. Il s'agit d'une masse considérable qui représentait, en 1967, 1.500 millions de francs, et qui en représentera cette année 2.200 millions, soit près de 6 p. 100 du financement recensé de la construction.

Vous êtes en train de modifier, comme vous l'aviez prévu, l'emploi du 1 p. 100 en intéressant la classe ouvrière à la gestion de ce fonds et en le dirigeant vers des objectifs sociaux par l'intermédiaire des comités interprofessionnels du logement.

Cette croissance est intéressante car le 1 p. 100 constitue un moyen d'aider au financement de la construction sociale.

Vous avez également mis l'accent, avec bonheur, sur l'épargne-logement. Elle représente, elle aussi, une masse considérable puisque de 134 millions de francs en 1967 elle est passée à 950 millions de francs en 1970. Il est permis d'espérer, à la fin du VI^e Plan, soit en 1975, une masse de 3 milliards de francs, qui correspondrait en fait à 55 p. 100 du financement assuré par le Crédit foncier en année pleine.

Vous avez également encouragé les financements des caisses d'épargne. C'est un procédé qui nous semble intéressant dans la mesure où il crée une concurrence sur les circuits bancaires classiques. Il ne faut pas attendre des prêts personnels des caisses d'épargne un volume de financement très important. On estime néanmoins que leur montant global atteindra, au cours du VI^e Plan, 700 millions de francs en 1972 et peut-être de 1.100 à 1.200 millions de francs en 1975.

Une autre ligne directrice a été l'emploi du crédit agricole qui intervient de deux façons : d'abord, par la relance du crédit hypothécaire, ensuite par des prêts à des particuliers, qui ne sont pas simplement des agriculteurs ou des artisans, dans les communes de 5.000 habitants, ou à certaines fins, dans des zones de rénovation ou dans des zones forestières, pour des communes de moins de 50.000 habitants, ainsi que pour des résidences secondaires.

Vous préparez actuellement, nous l'avons appris par la presse, la réforme des prêts du crédit foncier dans deux directions : celle de l'accession à la propriété par une augmentation du volume du prêt qui pourra atteindre 70 p. 100 du prix plafond du logement, soit une majoration de 25 p. 100, le taux d'intérêt passant de 5,50 à 6 p. 100 ; celle du secteur locatif où, ainsi que vous l'avez indiqué il y a quelques jours, le montant des prêts principaux pourra atteindre 50 à 60 p. 100 des prix de revient, avec un concours complémentaire des caisses d'épargne permettant d'arriver à 85 p. 100 du prix maximum.

J'en aurai terminé avec les prêts lorsque j'aurai parlé des primes sans prêt sur lesquelles le ministre a insisté à l'Assemblée nationale. Ces prêts n'ont actuellement aucune valeur ni sociale, ni économique, car ils excluent la notion de plafond de ressources. Ils devraient définir un label permettant d'accéder à des prêts complémentaires et de financer ainsi son pavillon ou son appartement.

Comme vous le constaterez — j'y reviendrai dans mes conclusions — aucune simplification, aucune rationalisation n'est intervenue depuis 1970. On cherche de jour en jour, de mois en mois, à moduler, à modeler au coup par coup les mécanismes d'un certain nombre d'actions, qui sont certes sérieuses, mais qui n'en demeurent pas moins disparates.

Le deuxième volet de mon propos est relatif à la réforme du secteur H. L. M. Vous vous souvenez, mes chers collègues, de nos travaux laborieux du mois de juin dernier : pendant plusieurs jours, nous nous sommes penchés sur ces problèmes d'H. L. M. et quelque chose devrait prochainement sortir de nos efforts. Nous avons, à ce moment-là, essayé de faire « sauter » ensemble un certain nombre de carcans qui enserraient la politique d'H. L. M. dans notre pays. Au travers de vos préoccupations et des textes en préparation, un certain nombre de mesures pourraient effectivement, si elles sortaient rapidement, déboucher sur des solutions intéressantes.

L'expérience de programmation en valeur que vous avez tentée dans une région limitée, celle de la Basse Normandie et de l'Oise, où, à la place d'une dotation en nombre de logements H. L. M., vous accordez une dotation en valeur, c'est-à-dire en crédits, permet à des offices diligents, à des gens astucieux, de réaliser un peu plus de logements d'égale qualité avec des sommes identiques.

Cette pression sur les coûts, cette décentralisation au niveau des agglomérations ne manquent pas d'intérêt.

Vous avez également, dans le domaine des prix-plafond et en fonction de deux arrêtés du mois de juillet 1971, permis à des offices de s'intéresser aux équipements sociaux, de favoriser la construction de maisons individuelles et de préparer la réforme des offices publics d'aménagement et de construction, les O. P. A. C. On s'exprime beaucoup par sigles dans votre ministère ; un dictionnaire sera bientôt nécessaire, mais je crois qu'il est en cours d'élaboration. Ainsi nos offices feront aussi bien du logement qu'ils seront aménageurs.

La possibilité que vous offrez aux offices de s'intéresser également, dans les villes, à l'amélioration de l'habitat exist-

tant, mais pas en concurrence avec l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat — A. N. A. H. — est une formule intéressante.

Le troisième acte de votre politique concerne le développement urbain. C'est un sujet brûlant auquel vous avez fait allusion, monsieur le ministre, hier soir, à la télévision, dans une intervention polémique remarquée.

M. Maurice Coutrot. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. Je vous en prie.

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

M. Maurice Coutrot. Monsieur le ministre, nous trouvons singulier que vous ayez tenté de justifier votre position sur ce que la presse a appelé « deux dossiers exemplaires », après l'émission « A armes égales » d'avant-hier.

En effet, lorsque vous avez prétendu que les scandales immobiliers existaient avant 1958 et n'existent plus depuis, vous avez commis une erreur d'appréciation. En tout les cas, c'était une gageure.

Lorsque nous lisons dans la presse vos propos, nous sommes assez inquiets. En ce qui concerne le Domaine de la Grange, nous relevons la déclaration suivante : « Contrairement à ces informations inexactes, disiez-vous, on ne construira pas là où le terrain est inconstructible, en particulier dans le bois ».

Vous considérez donc que le site ne compte pas. Vous sauvegardez le bois, à croire que le schéma directeur du district de la région de Paris n'existe pas, à croire que les plans d'aménagement locaux n'existent pas non plus.

Votre ministère ne semble d'ailleurs pas faire beaucoup d'efforts pour ne pas sortir les plans d'aménagement locaux et les équipements en souffrent tant dans les communes que dans les départements.

Enfin, vous tentez de sauvegarder le bois, si j'en crois les personnes qui m'en ont informé. Le promoteur a indiqué que c'était un site privilégié pour la construction. Autrefois, la seigneurie, le clergé rehaussaient les sites par des constructions qui avaient du caractère. Aujourd'hui, les promoteurs les détruisent et j'ai l'impression que, dans votre intervention d'hier soir, vous ne nous avez pas donné des raisons d'espérer que le site serait sauvegardé.

Pour ce qui est du deuxième dossier, celui de la tour Kennedy... (*Exclamations à droite.*)

M. Louis Courroy. C'est incroyable !

M. Maurice Coutrot. ...vous dites que, dans l'hypothèse où l'avis du ministère des affaires culturelles serait négatif, vous réviseriez votre position et que vous iriez jusqu'à accorder une indemnité au promoteur puisqu'il a obtenu l'accord préalable.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous expliquer dans quelles conditions ces dossiers ont été soumis à votre ministère. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. En parlant de la télévision, qui est une tribune comme celle-ci, j'ai déclenché l'intervention de notre collègue Coutrot. Je pense que nous pourrions nous expliquer sur les problèmes qu'il a soulevés.

En matière de développement urbain, nous en sommes actuellement à monter tout un mécanisme de plans d'urbanisme — plans d'urbanisme publiés, plans d'urbanisme approuvés, plans d'urbanisme sommaires — mécanisme qui comporte les difficultés déjà signalées et d'autres aussi, qui complique la vie et les habitudes, mais qui devrait permettre d'élaborer, le plus rapidement possible, les documents opposables aux tiers, de fixer des plans d'occupation des sols, de faire cadrer la programmation des urbanistes et des techniciens avec celle des équipements.

Ces conceptions, si le Gouvernement tient ses promesses et vous suit, rassureront les élus locaux qui siègent dans cette assemblée.

La coordination de ces documents est difficile. Du schéma directeur, qui analyse les possibilités de développement dans chaque secteur, au plan d'occupation des sols, qui définit les engagements des collectivités et les possibilités immédiates de construction, au plan de modernisation et d'équipement, qui détermine les coûts, les échelonnements dans le temps et les moyens de financer les équipements, aux zones d'action concertées, formule d'avenir, qui implique la collaboration concertée des promoteurs privés et publics à l'œuvre des responsables locaux, toutes ces conceptions commencent à faire leur chemin, à entrer dans les mœurs.

La création de villes nouvelles, qui devrait permettre, au cours du VI^e Plan, la construction de plus de 100.000 logements en région parisienne et près de 40.000 en province, notamment

à Lille, Rouen, Lyon et Berre, s'inscrivent en filigrane de cette action volontariste.

La politique des espaces verts qui est poursuivie, mais que nous jugeons insuffisante puisque vous pensez la réduire maintenant à la seule acquisition des sols, laissant à la charge des collectivités locales d'équipement de ces sols que vous aurez aidés en partie à conquérir, cette politique, dis-je, est en recul sur vos prévisions des dernières années, tout comme l'est — ce qui nous inquiète beaucoup — votre politique en matière de rénovation urbaine, qui piétine depuis des années faute de moyens et de dynamisme. Le ministre lui-même l'a reconnu dans sa déclaration à l'Assemblée nationale, où il a indiqué qu'il essaierait de définir prochainement des nouvelles méthodes.

Evidemment, l'application de cette politique de rénovation urbaine est difficile. Le déroulement des opérations est très long : il s'étale en général sur cinq, huit ou dix ans. Les opérations buttent sur les procédures d'expropriation qui sont particulièrement coûteuses dans le cœur des villes à forte densité commerciale. Enfin, le niveau des charges foncières demandées aux constructeurs entraîne des difficultés pour la revente des terrains et, en conséquence, gêne la commercialisation des logements.

Cette politique doit être encouragée car nous ne pouvons pas continuer à vivre — c'est votre formule — dans des villes géantes, congestionnées et ennuyeuses.

L'avant-dernier volet de l'analyse de la commission a porté sur la politique des zones d'aménagement concerté — Z. A. C. — et je voudrais en faire une analyse rapide.

Depuis la loi d'orientation foncière, 324 Z. A. C. ont été réalisées. Je passe sur le détail des attributions, qu'elles soient industrielles, commerciales, prévues pour le tourisme, les bureaux ou les services. Pour les habitations, on a compté en fait 221 réalisations.

Il a semblé à la commission que les résultats de cette politique étaient une amorce intéressante pour l'avenir en matière foncière. Alors qu'au départ on avait pensé n'intéresser aux Z. A. C. que des collectivités locales, on y voit venir des promoteurs privés, qui deviennent à la fois des aménageurs et des constructeurs pour des ensembles d'habitations comportant de 1.000 à 1.500 logements, c'est-à-dire d'une dimension inférieure à celle des Z. U. P. Les Z. A. C. deviennent des opérations plus humaines, plus faciles à appréhender, à saisir que les grandes Z. U. P. que nous avions connues jadis.

Ce que nous pouvons reprocher à cette politique, c'est que les moyens de financement ne nous aient pas été accordés en même temps que les décisions de création. Certes, on s'est heurté à la résistance de certains ministères : l'éducation nationale, pour les écoles, ou la santé, pour les crèches, n'ont pas consenti de bonne grâce à donner leurs crédits à cette fameuse « ligne unique ».

La création de ces Z. A. C. a également subi des retards du fait qu'il s'agissait d'une législation nouvelle, longue à mettre en œuvre. Cependant la commission pense qu'il faut poursuivre dans cette voie et qu'en matière d'appréhension des terrains la formule des Z. A. C., si elle était encouragée par un engagement du Gouvernement de concourir au financement des équipements, pourrait déboucher sur des solutions intéressantes.

Deux autres actions se dessinent dans ce budget : la possibilité de constitution de réserves foncières, permettant aux collectivités locales d'acquérir des terrains dans les centres urbains des futures villes nouvelles et l'ébauche d'une procédure nouvelle, qui serait la concession d'usage des sols, c'est-à-dire qui permettrait non pas de céder à un prix élevé les sols que les collectivités locales auraient équipés dans le centre des villes, mais de les louer sous la forme de concession de baux à longue durée à leur futurs occupants.

J'en aurai terminé, mes chers collègues, lorsque je vous aurai exposé brièvement — c'est le dernier volet de ce rapport — les difficultés qui subsistent encore dans l'industrie du bâtiment, qui progresse certes, qui se rationalise et se cherche, mais que des formalismes à simplifier empêchent encore de donner sa pleine mesure.

Nous en sommes à tricher sur tout, sur les prix plafonds, sur les prix de la construction seule, sur les prix toutes dépenses confondues, et cette hypocrisie entretenue n'est pas de nature à modifier notre mission : donner des prix parfaitement vérifiés à la fois pour les prêts à construction et les plafonds de crédit, marchandant sur les adjudications infructueuses. Tout cela n'encourage ni le constructeur ni le maître d'œuvre tant que n'existera pas une règle du jeu valable pour tous et autour d'une table où personne ne trichera.

C'est là, monsieur le ministre, une préoccupation banale, mais si intensément ressentie que je devais vous la livrer ce soir.

Vous nous direz que le plan-construction et les travaux de la commission Delouvrier avaient pu mettre en lumière ces

problèmes et que l'expérience des « Chalandonnettes » — excusez la liberté de mon propos ; le mot n'est pas de moi — cette maison individuelle dont vous êtes l'instigateur, permettra, après des débuts difficiles, de donner la note en matière de coût et de qualité. Tout cela nous semble très théorique et très lointain, car pour beaucoup d'entre nous, praticiens de la construction, les difficultés en ce domaine sont les écueils de tous les jours et provoquent la désillusion chez les élus locaux.

La masse de documents et de faits qui figure dans mon rapport écrit vous fait toucher du doigt l'immensité du problème de l'urbanisation et de la construction dans notre pays.

La commission des affaires économiques a examiné, durant de longues séances, ces problèmes, et les suggestions ainsi que les inquiétudes des commissaires ont été nombreuses.

Approuvant ce rapport, elle a regretté, comme l'an dernier, que vous ne soyez pas encore en mesure de procéder à une élaboration globale de votre politique et que vous continuiez à procéder au coup par coup, par touches successives.

Je voudrais très simplement exprimer, en conclusion, les graves préoccupations de la commission. Si, en matière de logement, l'analyse sommaire que nous avons présentée montre l'ampleur du retard de notre pays, et les difficultés que la France arrive mal à surmonter pour satisfaire les besoins actuels et futurs des Français, la situation de l'urbanisme est caractérisée également par l'immensité des problèmes que nous avons à résoudre.

La France est actuellement le théâtre d'une gigantesque poussée d'urbanisation, dont l'ampleur et la rapidité sont extrêmes. La poussée démographique et le développement industriel sont les causes de ce véritable bouleversement géographique et socio-logique.

L'importance du phénomène, qui s'analyse comme le passage accéléré d'une économie à forte proportion rurale et agricole à une économie essentiellement industrielle, traduit le fait que la France a, jusqu'à la dernière guerre mondiale, connu un développement industriel plus tardif et plus lent que les autres pays développés.

Cette évolution conduira d'ailleurs au fait que le taux d'urbanisation de la population française rattrapera les taux atteints depuis longtemps dans les autres pays.

Mais ce rattrapage, par sa rapidité, pose à la France des problèmes d'une acuité extrême, si l'on considère que notre population urbaine est passée de 46 à 60 p. 100 de la population totale entre 1930 et 1968, alors que pour la même période, en Grande-Bretagne, elle n'est passée que de 79 à 81 p. 100.

On imagine aisément combien une variation aussi importante peut poser de problèmes en matière d'urbanisme, surtout dans un pays qui prend, depuis des décennies, du retard dans la construction des logements et des équipements collectifs.

La France de 1970 compte 30 millions d'habitants dans les villes. Il y en aura sans doute 45 millions en 1985, soit 73 p. 100 de la population, et 58 p. 100 en l'an 2000, soit 77 p. 100 de la population. La population urbaine va donc à peu près doubler en trente ans, et des villes comme Paris, Lyon, Marseille, qui se sont créées par une lente stratification au cours de plusieurs dizaines de siècles, seront à refaire en quelques dizaines d'années. L'échelle du temps va passer du millénaire à la génération. D'ailleurs, d'après les prévisions actuelles, se sont les villes moyennes et grandes de 50.000 à un million d'habitants qui vont subir l'urbanisation la plus rapide, et non les grandes capitales et les petites villes.

Cette énorme pression sera, en outre, compliquée par la nécessité d'éviter la poursuite de l'hyperconcentration humaine dans la région parisienne. A cette fin, certains jugent indispensable que les quinze plus grandes villes de France, autres que Paris, doublent leur population d'ici à la fin du siècle. On peut se demander si ce remède ne sera pas mauvais lui aussi. Doubler, en trente ans, la population d'agglomérations groupant déjà souvent de 500.000 à un million d'habitants, posera en effet de redoutables problèmes en matière de logements, d'équipements collectifs, de terrains et de moyens financiers. Au surplus, quels seront le cadre et les conditions de vie, en l'an 2000, dans des villes dont certaines approcheront les deux millions d'habitants ?

Tout au long des dix dernières années, en effet, un grave retard a été pris dans la réalisation des équipements de superstructure — écoles, équipements sportifs, socio-éducatifs, sanitaires — qui doivent accompagner la construction de nouveaux logements.

La totalité du tissu urbain souffre de l'insuffisance de certains équipements : de crèches, d'équipements sanitaires, d'espaces verts.

On est pris de vertige devant les sommes indispensables pour mettre en place les équipements.

A toutes ces difficultés s'ajoute encore le problème financier, dont la gravité se mesure encore mieux si l'on considère la part qui sera à la charge des collectivités locales dans le financement des équipements urbains. En effet, les finances locales,

particulièrement la fiscalité directe, sont très largement fondées sur une matière imposable à base essentiellement foncière, dont l'accroissement est, par définition, plus lent que le progrès économique et l'augmentation des besoins sociaux.

Le deuxième aspect qui a préoccupé la commission est le problème foncier. Celui-ci concerne la nécessité d'acquérir les sols nécessaires pour construire ces villes nouvelles.

Entre 1962 et 1970, l'urbanisation a porté sur 88.000 hectares. Jusqu'en 1985, 225.000 hectares vont devenir nécessaires, c'est-à-dire trois fois plus de terrains.

Je voudrais, pour conclure, élever ce propos en constatant que nous sommes loin de la cité nouvelle et qu'il existe véritablement une crise de l'urbanisme. Les ensembles urbains réalisés depuis la guerre, ces trop fameux grands ensembles, ont provoqué l'aggravation de la crise psychologique de la construction qui détourne le futur acquéreur de l'appartement collectif pour le tourner vers l'idéal pavillon de banlieue.

Là aussi, c'est le résultat de la pénurie et de la pseudo-organisation de la pénurie. Là encore, on attend une politique du logement, une organisation du phénomène urbain qui reste à faire, eu égard à la croissance urbaine qui va mener la population urbaine à 80 p. 100 de la population globale en l'an 2000.

Face à la concentration en Mégapopolis ou en Nébuleuse, il s'agit de mettre les villes à l'échelle de la vie moderne pour que les foules considérables qui sont attendues puissent y vivre et circuler sans menace d'étouffement.

Il faut construire davantage, construire plus facilement, de manière organisée. Il faut construire mieux parce que c'est l'avenir qui est en jeu, du fait de cette crise du logement inadmissible parce que nous nous trouvons en présence d'une évolution, d'une mutation urbaine sans précédent. (*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, une vaste parenthèse ayant été ouverte au milieu de l'exposé de MM. les rapporteurs, je suis obligé d'en ouvrir une moi-même, mais je pense qu'il vaut mieux le faire dès le début de mon exposé.

J'ai été mis en cause à la fois pour la politique de l'urbanisme et à titre personnel dans l'émission « A Armes égales » de lundi soir.

La télévision a considéré qu'il était d'actualité de venir m'interroger. Cela m'a donné l'occasion d'apporter une précision.

A un moment où l'on attaque le Gouvernement parce qu'il manquerait d'indépendance à l'égard d'intérêts privés, notamment ceux des promoteurs, il m'a paru bon de rappeler que si des fortunes immobilières que l'on peut qualifier de choquantes, sinon de scandaleuses, en raison de la rapidité avec laquelle elles se sont constituées, ont pu se réaliser, c'est en raison des lacunes fondamentales qui ont subsisté dans la législation concernant l'urbanisme élaborée dans les années d'après-guerre. De telles fortunes purent ainsi se constituer dans les années 50 et au-delà jusqu'à ce que l'on ait comblé ces lacunes et créé, par la modification de la loi, les « verrous » nécessaires. Grâce à ces verrous, prévus dans un certain nombre des textes votés depuis quelques années, il n'est plus possible aujourd'hui de faire fortune de façon aussi scandaleuse avec l'argent de l'Etat.

On a voulu également démontrer que la politique de l'urbanisme était une politique de dérogations systématiques pour favoriser tel ou tel promoteur au lieu de considérer le seul intérêt général. Ce n'est pas la première fois que j'entends dire cela et chaque fois qu'une telle réflexion est faite devant moi, je dis : « donnez-moi des preuves ». Or, jamais on n'a pu m'en fournir. J'en ai encore eu la démonstration éclatante avant-hier, à cette émission de télévision où l'on avait pensé m'apporter une preuve avec ce dossier dit des « Bois de la Grange ».

En réalité, que sera-t-il réalisé dans le bois de la Grange ? D'abord un espace vert public. Et vous savez que c'est une de mes préoccupations dominantes. J'ai annoncé depuis longtemps ma volonté de voir surgir dans ce secteur de l'Est parisien un nouveau bois public comme le bois de Vincennes ou le bois de Boulogne. Cela fait deux ans que j'en poursuis la réalisation avec opiniâtreté à travers de multiples difficultés juridiques. Eh bien ! j'y suis arrivé. Cet espace vert va devenir intégralement un espace vert public ! Je ne vois pas qu'il y ait là un abandon quelconque à des intérêts privés. C'est bien l'intérêt général qui a prévalu.

Quant aux terrains qui entourent ce bois, ils constituent une sorte de plaine à blé. Ils se prêtent admirablement à la construction c'est vrai, car ils sont tout proches d'une voie de communication moderne, le R. E. R. Il n'est pas tellement facile de trouver une situation aussi favorable ! Il n'en reste pas moins qu'au lieu des 6.500 logements annoncés, c'est 1.500 logements seulement qui s'édifieront sur ces 300 hectares, ce qui respectera la densité

prévue dans les zones rurales des plans d'urbanisme pourtant totalement démodés, puisqu'ils datent d'avant guerre.

Si l'on tient à prouver que le Gouvernement fait une politique de dérogation systématique en faveur des promoteurs privés, que l'on m'apporte une autre « preuve » que celle-là.

En ce qui concerne la tour Kennedy, aucune dérogation n'a été accordée quant à la densité. Le choix, pour les pouvoirs publics, est difficile et je mets au défi quiconque de dire le contraire : ou bien il faut un bâtiment de 250 mètres de long et de 38 à 40 mètres de haut, ou bien il faut faire une tour qui permettra de dégager 8.000 mètres carrés d'espaces verts. Voilà le dilemme : c'est l'un ou l'autre ! Quelle est la moins mauvaise solution ? Croyez-moi, on peut s'interroger. Ceux qui critiquent n'ont heureusement pas la décision à prendre.

Abordons maintenant, si vous le voulez bien, après MM. les rapporteurs, ce budget du logement et de l'urbanisme. J'ai exposé ici même au printemps la politique dans ce domaine. Vous avez voté un certain nombre de réformes qui vous ont été présentées, en même temps d'ailleurs que vous avez voté au cours de cette session de printemps le VI^e Plan. Je vais ce soir, très rapidement, vous montrer comment ce budget prolonge la politique qui a été définie devant vous et s'inscrit parfaitement dans le cadre des réformes qui ont été adoptées ainsi que dans celui des objectifs du Plan. Je le ferai très brièvement, puisque MM. les rapporteurs viennent d'analyser de manière approfondie ce budget.

Le budget du logement est un gros budget en apparence stagnant et en réalité en progression, c'est ce que je vais m'efforcer de montrer ; le budget de l'urbanisme, en revanche, est un petit budget qui est en forte et visible augmentation.

Le budget du logement est en progression à la fois par son enveloppe et par son contenu. Un paradoxe apparaît dès l'abord : c'est un budget dont on ne peut contester le dynamisme, alors que l'on constate une légère diminution des autorisations de programme ; en réalité, si l'on regarde le fond des choses, on constate qu'il y a un effort accru aussi bien en nombre de logements qu'en volume de crédits.

En ce qui concerne le nombre des logements, on doit noter que pour la première fois sera franchi le cap des 400.000 logements aidés, 403.000 exactement. Quant aux logements dits économiques — en réalité des logements sociaux — leur nombre affleure pratiquement les 300.000 pour la première fois. C'est un léger dépassement par rapport au VI^e Plan qui prévoit 315.000 logements sociaux pour 1975. La réalisation du Plan aurait impliqué une augmentation pour 1972 de 11.000 logements. Or, l'augmentation par rapport à 1971 est de 15.000. C'est dire que l'on a résolument pris une avance par rapport aux objectifs du VI^e Plan.

Il y a accroissement non seulement du nombre de logements mais également du volume des crédits. Le budget du ministère de l'équipement, en effet, ne prend pas en compte la totalité des crédits consacrés au logement. Il y a tout ce qui est aux charges communes et tous les crédits de caractère bancaire, provenant notamment de la Caisse des dépôts et du Crédit foncier.

Prenons d'abord les crédits budgétaires. Pour les H. L. M., la subvention de la caisse des prêts passe de 2.490 millions de francs à 2.580 millions de francs ; au sujet des charges communes, du fait des bonifications pour les différés d'amortissement des prêts pour les H. L. M. locatives, du fait des prêts pour les H. L. M. accession, et du fait des prêts Minjoz consentis par les caisses d'épargne, la charge budgétaire du programme 1972, sera de 180 millions environ, comparés à 138 millions environ pour le programme de 1971. Quant au Crédit foncier, il y a apparemment stagnation ; mais en réalité il y a augmentation des crédits car les autorisations de programme n'ont qu'un caractère fictif.

Le Crédit foncier est amené chaque année à payer par des subventions de l'Etat la différence entre le taux d'intérêt des prêts aux acquéreurs et le coût de l'argent. Or, compte tenu de ces charges, l'effort supplémentaire de l'Etat vis-à-vis du Crédit foncier sera pour le programme 1972 d'environ 100 millions de francs supérieur au coût du programme 1971. Voilà pour ce qui est de caractère budgétaire.

En ce qui concerne les prêts, la Caisse des dépôts voit ses charges augmenter de 6,7 milliards de francs à 8,5 milliards de francs.

Quant au Crédit foncier, il lui faut consentir des prêts qui passeront de 5.220 millions de francs à 6 milliards de francs. C'est, d'une année sur l'autre, un effort extra-budgétaire sensiblement plus fort que celui de l'année précédente.

En ce qui concerne son contenu, ce budget marque un progrès qui n'est plus seulement numérique, mais également qualitatif ; le contenu social de ce budget est en effet accentué. De profonds changements interviennent en effet dans la répartition des différentes formes d'aides de l'Etat. Les plus importants sont, grâce à la généralisation de l'allocation logement, qui est en cours,

la transformation des P. L. R. en H. L. M., le développement de l'accession sociale, le renforcement d'un secteur locatif intermédiaire, la transformation des prêts spéciaux du Crédit foncier en un outil d'action économique pour essayer de faire baisser les taux des prêts bancaires au logement.

Le premier aspect de cette réforme est l'extension de l'allocation de logement. Vous avez voté au printemps dernier une réforme qui étend à plus de 900.000 personnes l'allocation de logement; il s'agit des personnes âgées principalement, des jeunes travailleurs et des handicapés. Bientôt, un projet de loi vous sera soumis, qui concerne la famille et qui étendra cette allocation de logement à de nouvelles catégories. Ainsi, nous assisterons pratiquement à une généralisation de l'allocation de logement à tous les Français dont les revenus sont inférieurs à un certain niveau.

Le deuxième aspect de cette réforme est la modulation des barèmes de l'allocation de logement dans un sens plus social, permettant de rendre cette allocation d'autant plus importante que les revenus des bénéficiaires sont plus faibles.

Le troisième aspect est l'institution du chèque-logement qui permet d'affecter l'aide au logement à sa fin véritable.

En conséquence, on pourra à l'avenir n'avoir qu'un seul type de logement social l'H. L. M. locative ordinaire. C'est bien là un progrès, parce que cela permet d'abord d'améliorer la qualité du logement, on reprochait en effet aux programmes à loyer réduit P. L. R. d'être des H. L. M. au rabais, maintenant on ne pourra plus faire ce reproche. De plus, grâce au jumelage de l'allocation de logement avec l'aide H. L. M., il sera possible de diminuer l'effort fait par les plus modestes pour se loger. Voici deux ou trois exemples tout à fait significatifs. Pour des personnes âgées, disposant de 700 francs par mois et logées dans un F1, le taux d'effort sur le revenu, en programmes à loyer réduit, est de 17 p. 100. Avec la réforme, en habitation à loyer modéré, il sera de 11,5 p. 100. Un ménage âgé disposant de 750 francs par mois et logé dans un F2 doit consentir un taux d'effort P. L. R. de 19 p. 100; cet effort sera demain en habitation à loyer modéré, de 11 p. 100. Enfin, pour une famille ayant deux enfants et 1.200 francs de ressources, logée dans un F3, le taux d'effort, initialement de 15 p. 100, baissera à 10 p. 100.

Voilà donc une réforme qui permet à la fois d'améliorer la qualité du logement offert aux familles à revenus modestes tout en permettant de diminuer l'effort qu'elles font sur leurs revenus.

Le deuxième aspect de ce budget est le développement de l'accession sociale, d'abord par le nombre de logements de ce type qui passera de 62.000 à 70.000 d'une année sur l'autre et, d'autre part, par le financement ou les barèmes de prêts qui voient leur quotité passer à 85 p. 100 pour le régime H. L. M. accession 1970, 70 p. 100 pour les H. L. M. accession 1966, et à 70 p. 100 pour les prêts spéciaux immédiats du crédit foncier.

Le troisième aspect du budget concerne le renforcement d'un secteur locatif intermédiaire.

Nous savons bien que les besoins pressants qui se manifestent dans les zones urbaines ne peuvent pas être satisfaits par les H. L. M., qui ne sont pas assez nombreuses, non plus que par l'accession à la propriété. Par conséquent, ne serait-ce que pour faciliter la mobilité géographique et professionnelle et pour loger les nombreux jeunes ménages, il faut continuer à construire des logements locatifs en nombre suffisant et conserver ainsi un équilibre entre la location et la propriété. Or, jusqu'à maintenant, il n'existait pas de catégorie de logements financés par l'Etat répondant à cette nécessité. D'un côté, les prêts spéciaux immédiats avaient perdu leur caractère social et étaient trop chers et, d'un autre côté, les I. L. M. avaient des normes trop réduites, malgré un loyer plus élevé, et étaient peu appréciés.

La solution nouvelle qui est proposée consiste à créer un nouveau type de logements qui se substituera aux P. S. I. locatifs et aux I. L. M. Les prix plafonds se situent entre ceux des H. L. M. et ceux du Crédit foncier et la quotité de financement sera portée à 85 p. 100 du prix plafond ce qui permettra d'affirmer le caractère social de ce type de financement. J'ajoute que le plafond de ressources sera fixé à 150 p. 100 des plafonds fixés pour les H. L. M.

En traduction budgétaire, il y a de ce fait 13.000 I. L. M. financés au lieu de 6.000 en 1971 et 25.000 logements sur les anciens prêts du Crédit foncier, soit un total de 38.000 logements locatifs de caractère véritablement social qui seront ainsi offerts sur le marché et s'ajouteront aux H. L. M.

Quatrième aspect du budget: transformation des prêts spéciaux différés en un outil d'action économique pour abaisser le coût du crédit bancaire.

Il est évident qu'à partir d'un certain niveau de prix et de revenus les candidats au logement doivent cesser de faire appel à l'Etat, qui doit réserver son aide aux catégories de condition modeste. Encore faut-il que ces acquéreurs ou ces locataires

éventuels trouvent le moyen de se loger dans des conditions financières compatibles avec leurs revenus.

D'où la nécessité de réformer les modes de financement bancaire, qui fonctionnent encore dans des conditions imparfaites au regard de ce qui existe dans des pays similaires au nôtre. D'où la décision de scinder le volume des prêts spéciaux différés du Crédit foncier en deux parts: l'une qui va rejoindre les prêts spéciaux immédiats, l'autre qui va servir à une pression constante sur les coûts du crédit bancaire.

Ainsi sera déterminé à l'avenir un taux plafond au-delà duquel il ne pourra pas y avoir intervention de cette masse de manœuvre mise à la disposition du crédit foncier en faveur des banques qui financeront des prêts. Au-dessous de ce seuil, la mise en œuvre de la concurrence devra faire baisser progressivement les coûts.

Ainsi, l'on peut espérer faire très sensiblement baisser les coûts actuels du crédit bancaire et disposer d'une forme de financement intermédiaire permettant aux classes moyennes d'acquiescer le logement auquel elles ont droit, elles aussi.

Ce système aura également le mérite de simplifier les procédures de financement puisqu'à l'avenir, pour la première fois, existera un prêt unique aussi bien pour le promoteur que pour l'acquéreur, ce qui constituera un grand progrès par rapport à l'extrême complexité des mécanismes actuels.

Reste un dernier aspect qui n'est pas encore définitivement clarifié, je veux parler de la création éventuelle d'un financement particulier pour le secteur diffus, c'est-à-dire en fait pour la « ruralité ». Si cette réforme aboutissait, elle comblerait sans doute les aspirations de beaucoup de sénateurs. Il s'agirait de transformer la prime sans prêt, qui est accordée actuellement sans aucune restriction, et par conséquent à des gens qui n'en ont pas besoin, ce qui entraîne un énorme stock de demandes insatisfaites. La prime sans prêt pourrait être remplacée par une prime avec prêt, c'est-à-dire par une prime dont la délivrance serait liée à l'attribution de prêts à un certain taux, ceux des caisses d'épargne ou du Crédit agricole et, éventuellement, des banques qui voudraient s'aligner sur ceux-ci. Ces prêts seraient naturellement assortis d'un plafond de ressources.

Un relèvement du montant unitaire de la prime serait accordé, mais la durée pendant laquelle la prime serait versée serait en revanche raccourcie.

Voilà le principe d'une réforme qui, si elle pouvait aboutir, permettrait de disposer d'un système de prêts bonifiés répondant de façon satisfaisante à nombre de demandes qui apparaissent dans ce secteur diffus et qui, aujourd'hui, bien souvent, ne sont satisfaites que dans des délais extrêmement longs.

Voilà les traits essentiels de ce budget du logement. Bien sûr, on peut souligner que, dans notre pays, existe encore une crise du logement, encore que ses données se modifient très sensiblement, mais il n'en reste pas moins que, pour la première fois, nous allons mettre en chantier cette année plus de 500.000 logements. Si nous avons fait cela depuis vingt ans, il va de soi que la crise du logement serait résolue.

Bien sûr, M. Laucournet a raison de souligner que cette crise existe encore et il ne s'agit pas du tout de la nier. S'il ironise sur le fait qu'on puisse aujourd'hui se vanter de ne plus être la lanterne rouge de l'Europe au point de vue de la construction de logements et s'il n'est pas question de se délivrer des témoignages d'autosatisfaction, c'est tout de même l'attestation de notre effort et de notre combativité.

N'oublions pas que la crise du logement résulte, dans ce pays, d'un retard accumulé depuis 1920, c'est-à-dire depuis plus de cinquante ans, et que nous ne pouvons donc pas la résorber brutalement, d'autant que nous ne sommes parvenus que depuis très peu de temps à un niveau de production satisfaisant.

Parmi les pays industrialisés, nous sommes celui qui consent le plus d'efforts en ce domaine quant au nombre de logements construits par habitant.

S'agissant des éléments du confort, nous avons fait et nous allons faire de 1962 à 1975 des progrès spectaculaires. Le nombre de logements en état de surpeuplement accentué passera de 13 p. 100 à 4 p. 100 et le nombre de logements ne disposant pas de tous les éléments de confort passera de 79 p. 100 à 35 p. 100.

C'est dire que nous faisons de très grands efforts de production et que nous ne pourrions aller bien au-delà sans mettre en cause d'autres investissements, d'autres réalisations de caractère aussi primordial que le logement.

Grâce à une production accrue, nous allons pouvoir réaliser, dans les années qui viennent, des progrès considérables dans ce domaine. Avec la réforme du financement, avec des budgets qui continueront à refléter l'esprit du budget de 1972, nous pourrions très vraisemblablement aller vers la mise en chantier progressive de 575.000 logements, ce qui est l'objectif final du VI^e Plan.

Je ne me déclarerai pas pour autant satisfait de l'état de choses auquel nous sommes parvenus. Si la France a accompli dans

le domaine de la construction un remarquable redressement, elle souffre, comme tous les pays développés, de la détérioration du cadre de vie qu'apporte avec elle une urbanisation rapide. Et l'opinion est de plus en plus sensibilisée à ce sujet. Je suis donc conduit à traiter du budget de l'urbanisme, vers lequel vont toutes mes préoccupations.

Vous avez voté des dispositions importantes au printemps dernier, les décrets d'application qui les concerneront sortiront rapidement d'ici à la fin de l'année et ces textes deviendront, par conséquent, opérationnels.

Ainsi, la puissance publique, et je ne pense pas seulement à l'Etat mais aux collectivités locales, disposera de moyens juridiques pour suivre la politique d'urbanisme dont le Gouvernement a fixé les orientations. Des moyens financiers sont nécessaires et ce budget constitue, à cet égard, un progrès appréciable. Sans doute est-il d'ampleur limitée, mais son effet d'entraînement sur l'ensemble de ce secteur peut être important.

La progression des crédits budgétaires est de 26 p. 100 et, si l'on considère en outre les dotations du F. N. A. F. U.-Trésor, elle atteint 20 p. 100, puisque le total des ressources atteindra 634 millions de francs en 1972 contre 492 millions de francs en 1971.

Les grands chapitres de ce budget concernent les études, les réserves foncières et la rénovation, mais je dois évoquer aussi deux autres chapitres, celui des opérations d'aménagement concerté et celui des villes nouvelles. Mon propos sera d'ailleurs rapide car M. Bousch et M. Laucournet ont analysé avec la minutie nécessaire ces différents sujets. Les crédits pour les études augmentent de 33 p. 100 et il faudra continuer cet effort car les plans d'occupation des sols sont en cours d'élaboration et devront sortir le plus vite possible. L'engagement d'études au niveau régional est un fait nouveau. Quant aux agences d'urbanisme, il en existe quatorze et quatre ou cinq sont en préparation dans de grandes villes.

Un fait nouveau est le développement des villes moyennes, que le Gouvernement veut favoriser dans les années à venir.

L'action foncière, si fondamentale, repose bien sûr sur la possibilité de créer des réserves foncières. L'année 1971 aura marqué un grand tournant puisque de nouvelles ressources sont apparues : d'une part les ressources du budget et du F. N. A. F. U.-Trésor, d'autre part celles de la caisse d'aide aux collectivités locales, qui pourra accorder des prêts. Deux cents millions de francs ont été affectés à ce titre dans l'exercice 1971 et l'effort sera poursuivi l'année prochaine puisque, pour le premier poste, l'augmentation sera de 20 p. 100 et que, si l'enveloppe de prêts de la caisse d'aide aux collectivités locales n'a pas encore été fixée, on peut penser qu'elle sera, elle aussi, en augmentation sensible.

On observe la même progression des crédits pour les espaces verts : ils sont passés de 3 millions de francs à 13 millions de francs de 1970 à 1971 et ils atteindront 16.800.000 francs en 1972.

Au total, par conséquent, toutes mesures confondues, c'est une augmentation spectaculaire, puisque nous passons de 180 millions de francs en 1970 à 495 millions de francs en 1971 et à 600 millions de francs en 1972 au titre de la politique des réserves foncières.

Quelle doit être la destination de ces crédits ? Ils seront orientés en majeure partie vers les réserves périphériques de nos villes, petites ou grandes, mais une part devra être réservée à des acquisitions au centre des villes afin de favoriser les rénovations.

Cette politique a posé quelques problèmes lors de sa mise en route, du fait de sa nouveauté et de l'information insuffisante des collectivités locales ou de l'inadaptation des structures communales dans les agglomérations urbaines ; mais elle est maintenant en place et tout doit fonctionner normalement l'année prochaine.

C'est une politique radicalement nouvelle et tout à fait décisive. Dans l'approche du problème foncier, elle doit nous permettre enfin d'appliquer les schémas directeurs et surtout de contrôler les prix dans les dix ou vingt ans qui viennent.

On ne peut certes pas s'en remettre uniquement à une politique de réserves foncières ; d'autres armes doivent être utilisées. Certaines ont été acceptées par le Sénat lors de votre session du printemps. Il s'agit notamment des zones d'aménagement différé (Z. A. D.).

Une autre doit être mise en œuvre, à savoir le développement de la concession d'usage des sols. A partir du moment où la collectivité publique, quelle qu'elle soit, acquiert le sol, il est normal qu'elle en conserve la propriété et que, si l'on doit construire sur ce sol, cela se fasse dans le cadre de concessions de droit d'usage et non pas de cessions.

Mais ce n'est pas encore suffisant ; il faut perfectionner cet outil qu'est l'expropriation. Un projet de loi a été élaboré ; il a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale, sa discussion a commencé. Il doit revenir devant elle dans les jours

qui viennent et j'espère qu'il sera adopté afin que votre assemblée puisse elle-même s'en saisir dans les mois qui viennent.

Je ne peux, naturellement, faire le tour de ces moyens d'action dans le domaine foncier sans évoquer, après les rapporteurs, la taxe d'urbanisation. Je suis un partisan convaincu de cette taxe. Sur le plan technique, malgré l'opposition des experts, elle constitue en réalité la seule façon de résoudre le problème foncier dans un pays libéral où existe par la propriété foncière.

Si la puissance publique peut dominer le problème foncier grâce à l'acquisition des sols et au mécanisme des Z. A. D., dans toutes les zones dites périphériques, là où les sols ne sont pas équipés et vont se prêter à l'urbanisme massif, en revanche, dans tous les secteurs intermédiaires situés entre le centre des villes et ces zones périphériques, il est beaucoup plus difficile de faire appel à l'acquisition foncière parce que cela nécessiterait trop d'argent. Il est difficile également d'utiliser là le mécanisme des Z. A. D. C'est donc dans ces secteurs que l'on a besoin d'une taxe d'urbanisation pour équilibrer le marché et assurer une offre suffisante des terrains face à une demande sans cesse accrue.

Il ne suffit pas cependant de disposer des terrains. Il faut encore les équiper, d'où la nécessité des opérations de rénovation. Nous savons qu'elles piétinent depuis longtemps et que les crédits, depuis plusieurs années, sont hypothéqués par les opérations déjà engagées. Aucune opération nouvelle n'a pu être tentée.

Les crédits progressent de 19 p. 100 dans ce budget. Dès 1972, on pourra engager de nouvelles opérations de rénovation.

Ce que je m'efforce de faire en ce moment, c'est de chercher une nouvelle approche du problème. Les orientations que j'envisage reposent essentiellement sur deux idées.

La première est celle de la décentralisation ; je considère que ce sont vraiment les collectivités locales qui, seules, sont bien placées pour faire des opérations de rénovation. Ce sont, en effet, les seules qui puissent définir légitimement les objectifs très complexes de ce type d'opérations et en prendre la responsabilité devant les populations.

Ce sont également elles qui sont certainement les mieux placées pour en garantir la meilleure exécution au plan social et au plan financier.

Il faut, par conséquent, s'orienter vers une décentralisation plus authentique des opérations de rénovation en leur faveur. Cela ne signifie pas que l'Etat veuille se désengager. Il devra continuer à apporter son aide, qui sera, je l'espère, de plus en plus efficace et importante, à ce type d'opérations. Mais il ne devra l'offrir à l'avenir, qu'en fonction de critères bien précis et non globalement, comme il l'a fait jusqu'à maintenant.

Dans mon esprit, ces critères particuliers pourraient être d'abord l'allègement de la charge foncière — notamment pour les logements sociaux, à édifier au cœur des villes, pour les équipements publics à réaliser ou pour les espaces verts — et ensuite une subvention également spécifique pour la destruction de tout ce qui est en rapport avec l'habitat insalubre.

Telle pourrait être la nouvelle politique dans le domaine de la rénovation.

Je dois maintenant dire un mot des zones d'aménagement concerté et des villes nouvelles car 1971 aura été la première année de fonctionnement de la ligne budgétaire unique pour les équipements de superstructures dans les zones d'aménagement concerté.

Cette expérience aura été salutaire puisqu'elle a mis en évidence le retard dramatique — on peut employer le mot — des crédits d'équipement sur les dotations de logements dans les zones à aménagement concerté et, aussi, les difficultés résultant de la lourdeur des procédures pour assurer la mise en place effective des crédits en temps utile, dans ces zones d'aménagement concerté.

Ce problème est maintenant résolu, aussi bien en ce qui concerne le financement des équipements que les procédures.

En 1972, l'équilibre entre les besoins d'équipement des superstructures dans les zones d'aménagement concerté et les logements qu'on envisage de créer sera réalisé ; les dotations de ce nouveau chapitre budgétaire seront sensiblement le double de celles de 1971.

Les villes nouvelles sont favorisées dans le budget de 1972, c'est-à-dire qu'elles reçoivent les dotations nécessaires pour pouvoir se créer.

Pratiquement, 200 millions de francs y seront consacrés aux équipements de superstructures et autant aux infrastructures.

C'est dire que les objectifs que le Gouvernement s'est assignés dans ce domaine, aussi bien dans la région parisienne que pour les villes nouvelles de nos grandes métropoles, pourront être atteints.

M. Etienne Dailly. Me permettez-vous 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. Dailly, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Etienne Dailly. Je me permets de vous interrompre un instant sur ce point précis des villes nouvelles qui ne peut pas laisser insensible le représentant d'un département dans lequel vont précisément s'implanter deux des cinq villes nouvelles prévues dans la région parisienne.

Si je comprends bien, vous nous dites qu'il va y avoir, dans le budget, des crédits spéciaux pour les équipements de ces villes nouvelles. Je souhaiterais que vous me donniez l'assurance que ces lignes spéciales vont bien permettre de couvrir le financement de la totalité de ces équipements.

Vous avez évoqué les superstructures et les infrastructures, mais je préfère parler des équipements collectifs.

Prenons un exemple, celui des équipements scolaires. Pouvons-nous être assurés — je ne veux pas faire de particularisme et ce qui se produit en Seine-et-Marne peut exister ailleurs demain, mais, encore une fois, nous héritons de deux villes nouvelles sur les cinq prévues — pouvons-nous, dis-je, être assurés que sera prévue dans le budget l'intégralité des crédits nécessaires aux constructions scolaires de ces deux villes nouvelles, de même que des crédits d'assainissement, de réseau d'eau, etc., et que, par conséquent, les dotations traditionnelles du département ne seront pas réduites du même coup et resteront au moins les mêmes que précédemment ?

Telle est l'assurance formelle que je voudrais vous entendre confirmer.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Vous voulez savoir si les 200 millions dont je viens de parler pour les équipements de superstructures couvriront tous les besoins d'équipement des villes nouvelles. Cela va de soi.

Il s'agit d'appliquer — j'ai toutes les raisons de le faire pour les villes nouvelles — les règles que j'ai décidées en matière de zones d'aménagement concerté.

Grâce à la ligne budgétaire unique, le financement de tous les équipements de superstructure nécessaires devait être assuré et, lorsqu'il ne pouvait l'être, il fallait différer le lancement de tels programmes.

Cette directive a été donnée à tous les préfets de France. Elle est appliquée et il va de soi que, s'agissant, non plus simplement d'une zone d'action concertée, mais d'une opération beaucoup plus vaste comme une ville nouvelle, le même principe a encore beaucoup plus de raisons d'être appliqué.

M. Etienne Dailly. Me permettez-vous de vous interrompre de nouveau, monsieur le ministre ?

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Volontiers !

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

M. Etienne Dailly. Si je vous ai posé la question, c'est parce que, dans le domaine scolaire, par exemple, notre conseil général qui, comme chaque année, a dû, conformément à la loi, établir le classement chronologique des groupes scolaires à construire, a bien été saisi d'une proposition particulière du préfet concernant les villes nouvelles.

Par contre, les propositions du préfet inséraient les constructions scolaires des Z. A. C. dans le classement général.

Or, vous venez de dire, monsieur le ministre, que vous aviez donné des directives précises pour que les Z. A. C. soient l'objet, elles aussi, de crédits particuliers. Il n'en est rien.

Je prendrai l'exemple des zones d'aménagement concerté de la caisse des dépôts qui sont des Z. A. C. parapubliques.

Eh bien ! en matière scolaire, les constructions scolaires nécessaires à ces Z. A. C. sont prélevées sur les attributions normales du département et cela ne nous permet plus de construire les groupes scolaires qui sont pourtant nécessaires à l'expansion normale de nos villes, de nos bourgs. Nous y sommes contraints, dans le tableau chronologique, faute de crédits spécifiques pour les groupes scolaires nécessaires à ces Z. A. C. parapubliques.

C'est pourquoi je m'étais permis de vous poser ma question. Certes, j'ai maintenant l'assurance que, pour les villes nouvelles, il y aura des crédits spécifiques et suffisants, mais, comme vous dites avoir donné des instructions pour les Z. A. C., et que *a fortiori* il en sera de même dans les villes nouvelles, je tiens à vous faire remarquer que, dans les Z. A. C., il n'en est pas ainsi.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. La différence entre les villes nouvelles et les Z. A. C., c'est que, pour celles-ci, il y a effectivement concurrence, au sein du département, entre les besoins du secteur diffus et les besoins dans les zones d'aménagement différé et que les villes nouvelles disposent d'une dotation tout à fait à part qui ne vient pas en concurrence avec ce qui est donné aux départements.

La puissance publique dispose maintenant de moyens juridiques beaucoup plus puissants — ils le seront encore plus demain, je l'espère — et aussi les moyens financiers qui ne cessent de croître, comme on le constate dans ce budget.

Cela suffira-t-il à résoudre cet énorme problème qui nous est posé aujourd'hui ? La poussée de l'urbanisation est certainement un phénomène qui choque profondément les populations, lesquelles commencent à en mesurer l'importance et les conséquences.

Devant l'ampleur de ce phénomène, il ne sert à rien de se rebeller, de vouloir le nier ou le refuser. Il faut l'accepter comme une donnée. Devant ce problème, nous devons avoir des réactions différentes de celles que nous avons jusqu'à maintenant.

La conclusion pratique qu'il faut tirer de tout cela, c'est la nécessité d'encadrer, avec une vigueur beaucoup plus grande, je dirai même avec, dans certains cas, une rigidité beaucoup plus forte, l'utilisation du sol, sans pour autant stériliser les initiatives, ni porter atteinte à la liberté de chacun.

Tel est le grand problème de l'urbanisme. Cette action doit être menée à une époque où — nous le constatons tous les jours — la contrainte est supportée de plus en plus mal. Or le rôle de l'urbanisme est bien d'assurer cette harmonie entre ce qui peut être construit et ce qui doit rester à l'état de nature, entre le logement et tout ce qui est nécessaire à la vie.

Seule la puissance publique, gardienne de l'intérêt général, peut garantir ces équilibres fondamentaux de la société. C'est pourquoi, je n'hésite pas à dire que l'urbanisme est devenu un véritable service public.

Cela implique, par conséquent, la promotion politique de l'urbanisme. Choix essentiellement collectif, l'urbanisme entraîne toujours, à l'égard des intérêts particuliers, une décision qui comporte pour eux une part d'arbitraire. Cela est inévitable. Cette décision quelque peu arbitraire, de caractère discrétionnaire, n'est tolérée par les citoyens que s'ils l'estiment légitime, c'est-à-dire si elle émane d'une autorité responsable devant eux.

Or, qui est responsable devant eux, si ce n'est exclusivement l'homme politique ? C'est pourquoi on ne saurait concevoir un urbanisme de caractère technocratique, dont les décisions seraient livrées à la seule responsabilité de l'administration et des fonctionnaires.

La seule voie possible, en réalité, pour exercer ce service public, c'est la décentralisation. A côté de ce qui doit naturellement rester au niveau du Gouvernement, au niveau du ministre et des services travaillant directement sous ses ordres, il doit y avoir — et c'est le plus important — ce qui incombe aux collectivités locales et en particulier aux communes. Aux unes et aux autres doivent être donnés des moyens juridiques et matériels qui leur permettront d'exercer ces responsabilités. Mais c'est bien dans cette redistribution des rôles que réside la bonne solution à cet immense problème que va poser l'urbanisation de ce pays, c'est-à-dire, comme on le rappelait, le doublement de nos villes dans les vingt-cinq à trente années qui viennent.

Telle est la philosophie profonde de la politique du Gouvernement. Elle doit aboutir, à mon sens, à cette décentralisation. Vous avez donné, par vos votes, à plusieurs occasions, des moyens nouveaux de toute sorte. Vous serez amenés, prochainement, à vous prononcer sur de nouvelles réformes permettant d'accroître encore ces moyens. J'espère que vous le ferez. En tout cas, dès aujourd'hui, ce que le Gouvernement attend de vous, c'est de lui donner les moyens matériels nécessaires pour assurer cette tâche. C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir voter le budget de mon département. (*Applaudissements.*)

M. Jean Colin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jean Colin pour répondre à M. le ministre.

M. Jean Colin. Je suis amené à revenir sur un point de l'intervention de M. Dailly. M. le ministre vient de définir une politique des villes nouvelles. Il nous a donné l'assurance qu'un contingent d'équipement sera accordé notamment pour les constructions scolaires. En ce qui concerne mon département, l'Essonne, je souhaiterais que cette règle fût appliquée rétroactivement car le contingent de constructions scolaires qui nous a été attribué en 1971 a été amputé à la base d'une dotation que l'on retrouve à la ligne consacrée aux villes nouvelles. En conséquence, je souhaiterais que M. le ministre de l'éducation nationale veuille bien revoir avec vous cette question.

M. le président. Conformément aux propositions de la conférence des présidents que le Sénat a approuvées, nous allons suspendre maintenant la discussion du budget de l'équipement et du logement.

Elle pourra se poursuivre le samedi 4 décembre 1971, journée qui a été retenue pour l'examen des budgets dont la discussion n'aura pu être achevée dans les délais fixés.

— 6 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Henri Caillavet et Etienne Restat une proposition de loi tendant à permettre aux chiropracteurs titulaires du diplôme de docteur en chiropractie d'exercer leur art.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 37, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 25 novembre 1971, à dix heures :

1. Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1972, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 26 et 27 (1971-1972). — M. Yvon Coudé du Foresto, 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 :

— Agriculture :

M. Paul Driant, rapporteur spécial (rapport n° 27, tome III, annexe n° 4) ;

M. Octave Bajeux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 29, tome I) ;

M. René Tinant, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 28, tome VIII).

Ligne 9 de l'état E concernant la taxe de statistique sur les céréales (article 30).

Articles 43, 44 et 44 bis.

2. Scrutins pour l'élection :

1° De douze juges titulaires de la Haute Cour de justice ;

2° De six juges suppléants de la Haute Cour de justice.

(Ces scrutins auront lieu successivement, à partir de quinze heures, pendant la séance publique, dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement. Ils seront ouverts pendant une heure.)

(La prestation de serment des douze juges titulaires et des six juges suppléants aura lieu aussitôt après la proclamation du résultat des scrutins.)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 25 novembre 1971, à une heure cinq minutes.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.*

**Décision du Conseil constitutionnel sur une requête
en contestation d'opérations électorales.**

Il résulte d'une communication adressée à M. le Président du Sénat que le Conseil constitutionnel a rendu en date du 23 novembre 1971 la décision suivante :

DÉCISION N° 71-574 DU 23 NOVEMBRE 1971

Le Conseil constitutionnel,

Vu l'article 59 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

Vu le code électoral ;

Vu la requête présentée par M. François Dhomps, demeurant à Lavelanet (Ariège), ladite requête enregistrée le 1^{er} octobre 1971 au secrétariat général du Conseil constitutionnel et tendant à ce qu'il plaise au Conseil statuer sur les opérations électorales auxquelles il a été procédé le 26 septembre 1971 dans le département de l'Ariège pour la désignation d'un sénateur ;

Vu le mémoire en défense présenté par M. Jean Nayrou, sénateur, ledit mémoire enregistré comme ci-dessus le 13 octobre 1971 ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Oùï le rapporteur en son rapport ;

Considérant que le requérant soutient que M. Guy Dubuc, remplaçant du candidat proclamé élu, M. Jean Nayrou, ne remplissait pas les conditions d'éligibilité prévues par le code électoral, dès lors qu'il exerçait les fonctions de directeur du centre d'information et d'orientation de l'Ariège, assimilables, selon lui, à des fonctions qui, en vertu des dispositions de l'article L. O. 133 du même code, entraînent l'inéligibilité de leur titulaire ;

Considérant qu'aux termes de l'article L. 299 du code électoral, le remplaçant d'un candidat au Sénat « doit remplir les conditions d'éligibilité exigées des candidats » ; que les fonctions exercées par M. Dubuc ne sont pas au nombre de celles limitativement énumérées à l'article L. O. 133 du même code — dont les dispositions sont, en vertu de l'article L. O. 296, applicables à l'élection des sénateurs — comme entraînant l'inéligibilité de leur titulaire ; que, dans ces conditions et à supposer même que, comme le soutient M. Dhomps, elles seraient comparables à des fonctions mentionnées à l'article L. O. 133, le requérant n'est pas fondé à soutenir que les fonctions de directeur du centre d'information et d'orientation de l'Ariège exercées par M. Dubuc faisaient obstacle à ce que ce dernier fût désigné en qualité de remplaçant de M. Nayrou ; qu'il suit de là que la requête susvisée ne saurait être accueillie,

Décide :

Art. 1^{er}. — La requête susvisée de M. Dhomps est rejetée.

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

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 23 novembre 1971, où siégeaient MM. Gaston Palewski, président ; Monnet, Rey, Sainteny, Goguel, Dubois, Coste-Floret, Chatenet, Luchaire.

Le président,
GASTON PALEWSKI.

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS
(Art. 19 du règlement.)

COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

M. Golvan a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 34, session 1971-1972), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation des amendements à la Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures adoptés le 21 octobre 1969 à Londres.

M. Golvan a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 35, session 1971-1972), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, ouvertes à la signature à Bruxelles le 29 novembre 1969.

M. Mistral a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 36, session 1971-1972), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la mise en valeur pastorale dans les régions d'économie montagnarde.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Louis Martin a été nommé rapporteur pour avis, en remplacement de M. Peridier, du projet de loi (n° 26, session 1971-1972), adopté par l'Assemblée nationale.

Loi de finances pour 1972, avis n° 30 (tome III : Affaires étrangères - Coopération), dont la commission des finances est saisie au fond.

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 24 NOVEMBRE 1971

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite du 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. »

*Fonctionnement du service de documentation
et d'études du contre-espionnage.*

10888. — 24 novembre 1971. — **M. Dominique Pado** demande à **M. le Premier ministre** ce qu'il pense des révélations ou accusations, précises et graves, formulées par un haut fonctionnaire français, ancien ambassadeur, et qui, à propos d'une actuelle affaire de trafic de drogue, mettent en cause, devant l'opinion publique, le fonctionnement du service de documentation et d'études du contre-espionnage (S. D. E. C. E.), la moralité de ses membres, les règlements de comptes qui y auraient lieu, et le fait même que, sans que le public en ait été informé, certains membres aujourd'hui épurés aient été suspectés de haute trahison. Il lui demande devant le trouble ainsi créé, autour d'un service intéressé à la sécurité du pays, si le Gouvernement ne doit pas faire au plus tôt une déclaration publique pour infirmer ou confirmer ces révélations et donner en tout cas les informations qu'il détient au sujet de cette affaire.

Construction de parkings d'entreprises (patentes).

10889. — 24 novembre 1971. — **M. Etienne Dailly** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que pour l'obtention du permis de construire de leurs sièges sociaux en particulier dans la région parisienne, il est fait obligation aux entreprises de construire en sous-sol des parkings destinés aux collaborateurs du siège social qui y garent leur automobile personnelle pendant les heures ouvrables. L'utilisation de ces parkings souterrains n'étant donc pas directement liée à l'activité proprement dite de l'entreprise, il lui demande s'ils sont passibles de la contribution des patentes.

Estimation de prix de terrains.

10890. — 24 novembre 1971. — **M. Victor Golvan** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, ayant fait procéder à l'estimation des prix des terrains par l'administration des domaines en vue d'une acquisition amiable ou par expropriation, une collectivité locale peut insérer dans les actes de ventes amiables une clause relevant ces prix, si ceux obtenus par voie d'expropriation ont été

plus avantageux pour les propriétaires qui y ont eu recours. Trop souvent les personnes qui vendent à l'amiable sont pénalisées par rapport à celles qui ont refusé cette solution, conduisant de plus en plus de propriétaires à choisir l'expropriation.

*Collectivités locales
(dépenses de fonctionnement des collèges).*

10891. — 24 novembre 1971. — **M. Marcel Lambert** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le fonctionnement des collèges d'enseignement général et d'enseignement secondaire fait supporter aux collectivités locales des charges importantes; que la commune siège de l'établissement ne peut à elle seule supporter l'intégralité de ces dépenses; que l'inscription d'office au budget des communes avoisinantes de la participation aux frais de construction et de fonctionnement de l'établissement les oblige à prévoir des crédits importants quelquefois supérieurs aux frais relatifs aux bâtiments scolaires communaux. Il lui demande comment il entend faire passer dans les faits la promesse faite au Sénat le 12 octobre 1971 par M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur lorsqu'en réponse à une question de M. Monory il annonçait « que le Gouvernement avait décidé que l'Etat... accélérerait la nationalisation des collèges d'enseignement secondaire et des collèges d'enseignement général municipaux ».

Statut des assistantes sociales de la fonction publique.

10892. — 24 novembre 1971. — **M. Roger Poudonson** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur les conditions statutaires, et notamment de rémunération et de travail des assistantes sociales de la fonction publique. La médiocrité de leur rémunération est telle qu'une assistante sociale diplômée d'Etat débute dans la fonction publique avec un salaire très inférieur à ce qu'elle percevrait dans un service semi-public ou privé; en cours de carrière, cette différence ne fait que s'accroître. Les conditions de travail sont en outre devenues très pénibles. De ce fait, le recrutement ne cesse de devenir plus difficile. Il lui demande s'il ne projette pas de mettre en œuvre une réforme du statut et par là même de la carrière des assistantes sociales des services départementaux.

Situation de l'emploi dans une entreprise (Seclin-Nord).

10893. — 24 novembre 1971. — **M. Hector Viron** attire l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur la situation d'une entreprise nouvellement installée dans la zone industrielle de Seclin. Cette entreprise vient de décider de licencier une partie de son personnel (25 personnes) et d'en réduire une autre au chômage partiel (200 personnes). Cette situation est d'autant plus anormale que cette entreprise située auparavant à Rambouillet a bénéficié pour une somme de 1.300 millions d'anciens francs de toutes aides financières publiques accordées actuellement pour les transferts dans les nouvelles zones industrielles, ainsi que des primes accordées par le département pour les créations d'emplois. Il faut du reste souligner que l'engagement de créer 1.000 emplois dans un premier temps pour aller à 2.000 dans une seconde période n'est pas tenu puisque actuellement 502 personnes seulement travaillent dans l'entreprise. Dans ces conditions, il lui demande de bien vouloir lui indiquer: 1° les instructions qu'il compte donner pour qu'à aucun prix les licenciements n'aient lieu, compte tenu des possibilités qui existent de regrouper des productions à Seclin et de mieux répartir les heures de travail entre les différents services; 2° les mesures qu'il compte préconiser pour que les engagements pris en ce qui concerne le nombre d'emplois à créer soient tenus, compte tenu des aides financières accordées à ces entreprises; 3° les dispositions qu'il pense devoir mettre en application pour faire accélérer les créations d'emplois, notamment dans la zone industrielle de Seclin, car il apparaît un retard certain sur les objectifs prévus pour 1973 qui sont de 3.000 emplois (actuellement 1.700).

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Emission télévisée sur Thouars.

10722. — **M. Jacques Ménard** expose à **M. le Premier ministre** que l'Office de radiodiffusion-télévision française a présenté sur la première chaîne de télévision, le mardi 31 août 1971, sous le titre « Les Provinciales », une émission concernant la ville de Thouars dont il est conseiller municipal et conseiller général. Cette émission

a provoqué les protestations unanimes et un mécontentement extrêmement vif non seulement des Thouarsais mais également de tous les auditeurs du département des Deux-Sèvres. Il souhaiterait connaître le coût total de cette émission. (*Question du 15 septembre 1971.*)

Réponse. — La responsabilité des programmes de télévision appartient à l'Office de radiodiffusion-télévision française. La direction générale de l'Office de radiodiffusion-télévision française, à qui la question de l'honorable parlementaire a été transmise, a fait savoir que le montant global des dépenses (cachets, frais de tournage, de laboratoire et de montage) de l'émission de la série *Provinciales* intitulée *Thouars*, par exemple, s'est élevé à 143.380 francs. Eu égard aux réactions dont fait état l'honorable parlementaire, il doit être précisé que cette émission tournée en 1969 n'a jamais été présentée comme un documentaire sur la ville de Thouars. En l'espèce, cette cité n'a servi que de cadre à une œuvre de fiction. En aucune façon, les auteurs de l'émission n'ont songé à mettre en cause son renom.

EDUCATION NATIONALE

*Collèges d'enseignement général
et collèges d'enseignement secondaire (locaux et organisation).*

10514. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'état gravement défectueux d'un grand nombre de collèges d'enseignement général et de collèges d'enseignement secondaire. Il lui demande quand les dispositions nécessaires seront prises pour que tous les élèves puissent être accueillis dans des locaux scolaires décentes; pour que soient évitées les solutions de fortune, telles que classes dispersées dans une même localité, salles vétustes, locaux préfabriqués inconfortables et coûteux; pour que soit assurée la réfection des bâtiments anciens dans le respect des règles de sécurité; pour qu'une meilleure insonorisation des classes soit assurée et que tous les établissements soient rapidement équipés à la fois en salles spécialisées et en matériel nécessaire à l'enseignement de toutes les disciplines. Il lui demande par ailleurs quelles dispositions sont envisagées pour que la nationalisation des collèges soit accélérée de façon à réduire les inégalités existant entre les établissements. Il lui demande enfin quelles mesures sont prévues en vue de l'attribution de décharges de service pour animation de foyers socio-culturels dans les collèges ainsi qu'en faveur des professeurs délégués de l'O. N. I. S. E. P. (*Question du 8 juin 1971.*)

Réponse. — 1° Le ministère de l'éducation nationale est conscient des besoins qui restent à satisfaire en matière d'équipement scolaire, mais il convient de ne pas sous-estimer l'ampleur de l'effort accompli. Les crédits inscrits au budget de 1971 (autorisations de programme) s'élèvent, recherche scientifique exclue, à 3.200 millions de francs, auxquels sont venus s'ajouter 100 millions de francs du fonds d'action conjoncturelle débloqués le 28 janvier dernier. La plus large part (64 p. 100) est consacrée à l'enseignement du second degré, particulièrement aux collèges d'enseignement secondaire (38,5 p. 100 du total des crédits) et aux collèges d'enseignement technique. 400 millions de francs ont, par ailleurs, été prévus pour l'enseignement du premier degré permettant la création de 4.500 classes primaires et maternelles et de 400 classes de perfectionnement. Le V^e Plan, quant à lui, a consacré 1.832,5 millions de francs au premier degré, 4.909 millions de francs au premier cycle du second degré et 3.864 millions de francs au second cycle du second degré. Le VI^e Plan, face à des prévisions d'effectifs supplémentaires de l'ordre de 397.000 élèves pour le premier cycle, prévoit de créer 706.000 places, dont 309.000 au titre du renouvellement de bâtiments vétustes, pour une enveloppe totale de 4.667 millions de francs d'autorisations de programme. Pour le second cycle du second degré, les prévisions d'effectifs supplémentaires étant de l'ordre de 285.000, le VI^e Plan prévoit de créer 354.000 places, dont 69.000 au titre du renouvellement, pour un coût total retenu de 1.271 millions de francs d'autorisations de programme. Mais l'entretien de cet important patrimoine immobilier ne doit pas, pour autant, être négligé. Il convient de rappeler, à cet égard, que les modalités de financement des dépenses d'entretien varient en fonction de la nature des travaux à effectuer, selon que la loi ou l'usage les mettent à la charge de l'occupant ou à celle du propriétaire, de la nature juridique de l'établissement intéressé (municipal ou départemental, nationalisé ou d'Etat) et de la collectivité propriétaire. En ce qui concerne plus précisément les crédits d'aménagement d'entretien et de grosses réparations incombant à l'Etat, un effort particulier a été accompli au cours de ces dernières années, puisque, en deux ans, le montant des crédits a été multiplié par deux: 11 millions de francs en 1969, un peu plus de 23 millions de francs en 1971; 2° d'autre part, tous les établissements neufs du second degré, quel que soit leur régime juridique, reçoivent de l'Etat un premier équipement en matériel et mobilier répondant aux exigences pédagogiques. Lorsqu'il s'agit de compléter ou de renouveler

ce matériel, cette dépense incombe, suivant qu'il s'agit d'établissements municipaux ou nationaux, soit aux collectivités locales, soit à l'Etat. Les crédits inscrits à cet effet au budget de l'éducation nationale se sont accrus de 8 p. 100 entre 1970 et 1971 ; 3° si la nationalisation des établissements de premier cycle figure au nombre des objectifs poursuivis par l'éducation nationale, sa réalisation demeure subordonnée aux contraintes budgétaires. Ainsi, ces dernières années l'accent a-t-il été mis sur les constructions scolaires, ce qui a permis l'ouverture d'un grand nombre d'établissements neufs ; mais le volume des contingents budgétaires de nationalisations n'a pu suivre le rythme des créations. Ce décalage explique les délais imposés aux collectivités locales pour la nationalisation de leurs établissements. Ce problème n'a pas échappé à l'attention du Gouvernement qui a proposé dans le projet de budget pour 1972 un nombre de nationalisations trois fois plus élevé que l'année dernière ; 4° la circulaire ministérielle n° 71-183 du 21 mai 1971, relative à la surveillance dans les établissements du second degré, prévoit la participation des professeurs à l'entreprise éducative. Une expérience sera faite dans ce sens à la prochaine rentrée dans quelques établissements. Les professeurs participant à cette expérience seront déchargés d'heures d'enseignement (de quatre à six heures) pour leur permettre de se consacrer à l'animation et à l'éducation. Dans chaque établissement du second degré un professeur est en principe désigné comme délégué de l'Office national d'information sur les enseignements et les professions (O. N. I. S. E. P.). Les travaux supplémentaires effectués à ce titre sont rémunérés conformément aux dispositions du décret n° 64-851 du 13 août 1964. En l'état actuel de la réglementation, il ne peut donc pas être accordé de décharge de service.

Principaux de collèges.

10727. — **M. Georges Cogniot** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'il y avait cette année 500 postes de principaux de collèges à pourvoir. Alors que la liste d'aptitude des licenciés comportait 403 noms, 273 ont été nommés, la nomination de 30 non licenciés a été d'autre part effectuée. Il reste donc à la rentrée, en chiffre ronds, 200 postes non pourvus d'un titulaire. Il lui demande en vertu de quelle doctrine deux postes sur cinq doivent être attribués à un directeur « faisant fonction » de principal sans en percevoir le traitement et quand cessera ce régime d'économies sur le dos du personnel. (*Question du 18 septembre 1971.*)

Réponse. — 466 postes de principaux de collège d'enseignement secondaire étaient à pourvoir à la dernière rentrée scolaire. Les nominations ont permis d'en pourvoir 303 (273 licenciés et 30 non licenciés). Que le tiers des postes n'ait pu être confié à des personnels titulaires résulte à la fois du nombre insuffisant de candidatures de fonctionnaires licenciés d'enseignement, de la sélection qui doit nécessairement être faite avant de confier des responsabilités de chef d'établissement, et aussi du fait que certains postes ne sont pas sollicités en raison de leur situation géographique. On voit mal que l'administration puisse pallier cet état de choses autrement qu'en procédant à la désignation d'interimaires : cette action, dictée par la nécessité, n'est aucunement le fait d'une « doctrine » tendant à « faire des économies sur le dos du personnel ». Laissant à l'honorable parlementaire la responsabilité de cette interprétation polémique de mesures dont il semble oublier le caractère positif et indispensable, le ministre de l'éducation nationale lui rappelle que, si les « faisant fonctions » ne perçoivent pas, outre la rémunération afférente à leur grade, la bonification indiciaire prévue en fonction du classement de l'établissement dirigé, ils bénéficient néanmoins de l'indemnité de charges administratives fixée par l'article 13 du décret n° 66-920 du 6 décembre 1966.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Aménagement des Bois de la Grange et de Notre-Dame (Val-de-Marne.)

10709. — **M. Roger Gaudon** signale à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que lors du débat du 22 juin 1971, en réponse à sa question sur l'avenir des bois de la Grange et de Notre-Dame dans le Val-de-Marne, il lui précisait que ces espaces boisés seraient utilisés pour constituer un grand parc public ; qu'au mois d'août, un hebdomadaire a publié un article sur cette question en précisant que deux promoteurs avaient acquis ces domaines boisés ; qu'un accord serait intervenu pour y construire 6.400 logements ; que ces révélations, si elles s'avéraient exactes, remettraient en cause la déclaration ministérielle du 22 juin. En conséquence, il lui demande : 1° s'il est exact que ces deux domaines boisés ont été achetés par deux promoteurs ; 2° dans l'affirmative, quelles mesures il envisage pour que soient restitués à la collectivité et dans leur totalité les bois de la Grange et de Notre-Dame afin de les aménager en parc urbain. (*Question du 8 septembre 1971.*)

Réponse. — A la question posée par l'honorable parlementaire sur la destination de deux domaines boisés du sud-est parisien, il convient, tout d'abord, de répondre par un bref énoncé de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière d'espaces verts ou d'espaces boisés en région parisienne : 1° dans les zones déjà urbanisées, la réalisation d'espaces verts publics nouveaux doit être recherchée ; pour cela les dispositions des plans d'occupation des sols doivent assurer la réservation des terrains aptes à cette destination, les collectivités locales les acquérant au fur et à mesure de leurs possibilités et bénéficiant des subventions de l'Etat prévues au chapitre 65-44 de la loi de finances ; 2° dans les zones en cours d'urbanisation, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme doivent définir avec netteté les zones qu'il convient de soustraire à l'urbanisation pour constituer des zones de discontinuité de celles-ci. Le plus souvent, ces coupures vertes sont constituées par des espaces boisés qui seront classés et protégés comme tels dans les plans d'occupation des sols. Mais, appartenant à des personnes privées, ces espaces boisés ne sont généralement pas ouverts à l'accès du public. Lorsque leur ouverture au public paraît souhaitable, l'Etat peut envisager soit leur acquisition pure et simple — et la politique de réserves foncières réalisée sur fonds budgétaires et sur fonds F.N.A.F.U. - Trésor le permet —, soit leur incorporation au domaine privé de l'Etat par usage de l'une des dispositions de l'article 19 de la loi d'orientation foncière. Rappelons que cette législation autorise l'Etat à accepter soit l'échange de la propriété boisée contre un terrain à bâtir équivalente, soit l'octroi d'une autorisation de construire sur moins de un dixième de la surface boisée en échange d'une cession de la partie restante (au moins neuf dixièmes), le principe de l'équivalence de valeur étant respecté ; 3° les cas particuliers cités concernent le massif boisé du sud-est parisien (bois de la Grange, bois Notre-Dame, Gros-Bois). L'Etat a décidé de les incorporer à son patrimoine dans le souci d'éviter toute menace ultérieure des destructions qu'une urbanisation mal contrôlée par la puissance publique pourrait provoquer. En outre, il sera alors possible d'ouvrir au public cet espace boisé. Si ces bois appartiennent effectivement à des sociétés immobilières, ils n'ont, à la connaissance de l'administration, fait l'objet d'aucune transaction récente. La situation est la suivante : bois Notre-Dame : l'acquisition des 480 hectares de ce massif boisé sera réalisée sous quelques mois par l'Etat ; domaine, dit du bois de la Grange : cet ensemble n'est boisé que sur une partie des terrains. Des discussions sont en cours en vue d'assurer la cession à l'Etat de la partie boisée (dont la surface est voisine de 400 hectares). Il n'est pas exclu que certains programmes de logements soient admis sur les parties non boisées ou par une application strictement limitée de l'article 19 de la loi d'orientation foncière. Mais l'importance de ces programmes éventuels semble devoir être notablement plus réduite que celle ressortant des chiffres cités par l'honorable parlementaire. On peut citer également le domaine de Gros-Bois dont les 150 hectares sont sur le point d'être cédés à l'agence foncière et technique de la région parisienne. Ainsi c'est un ensemble d'un seul tenant de plus de 1.000 hectares, à proximité du terminus du réseau express régional qui se trouvera constitué. A titre de comparaison, on peut rappeler que le bois de Vincennes a une superficie de 934 hectares.

Lotissement de la gare d'Osny (Val-d'Oise).

10805. — **M. Fernand Chatelain** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** quelle est, du point de vue de son aménagement, la situation du lotissement de la gare d'Osny (2^e partie) situé sur le territoire de la commune d'Osny dans le Val-d'Oise. Ce lotissement a été reconnu le 19 février 1971, mais l'association syndicale qui le gère s'est vu signifier qu'elle ne pouvait obtenir de subvention au titre de l'aménagement des lotissements défectueux. Il lui signale que ce lotissement est situé dans le périmètre de la ville nouvelle Cergy-Pontoise et qu'il est difficilement compréhensible pour ses habitants que des travaux importants soient engagés pour l'équipement de la ville nouvelle et que les lotissements anciens ne disposent pas d'une aide pour terminer leur aménagement. Il lui demande quelles dispositions seront prises pour permettre à l'association syndicale de la gare d'Osny (2^e partie) de réaliser les travaux qu'elle a prévus. (*Question du 28 octobre 1971.*)

Réponse. — Les lotissements de la gare (2^e partie) à Osny est un ancien lotissement jardins transformé en lotissement d'habitations desservi actuellement en eau potable et en énergie électrique. Une subvention de 42.020 francs, en valeur actuelle, a été versée en 1956 à l'association syndicale autorisée des propriétaires au titre de la législation sur l'aménagement des lotissements défectueux, pour la réalisation des travaux d'électricité. L'association syndicale sollicite actuellement une subvention pour l'exécution d'un nouveau programme de travaux. Or, le caractère de défectuosité des lotissements visés par la législation précitée est déterminé par comparaison avec les équipements existant dans les quartiers voisins. En l'occurrence, seuls seraient susceptibles

d'être subventionnés les travaux de voirie qui se révéleraient nécessaires pour permettre de classer les voies du lotissement dans la voirie communale. Il ne pourrait en être de même pour les ouvrages d'assainissement prévus, les voies communales voisines n'étant pas encore dotées de tels équipements. En conséquence, il semble qu'après classement des voies du lotissement dans la voirie communale et sous réserve, bien entendu, que les travaux envisagés soient indispensables compte tenu notamment de la densité des constructions, l'installation d'un réseau d'assainissement dans le lotissement doit être réalisée aux mêmes conditions que dans les autres quartiers de la commune.

PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Esthétique communale.

10650. — M. Roger Houdot demande à **M. le ministre, délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement**, si au titre de l'esthétique communale, des propriétaires ayant touché des indemnités importantes de l'Etat ou du département pour destructions d'arbres et de haies de clôture, suite à l'aménagement de croisements dangereux de voies départementales, peuvent remplacer ces arbres et haies s'inscrivant dans l'aspect général des propriétés voisines, dont il a été tenu compte pour fixer l'indemnité, par un mur en plaques de fibrociment tout à fait inesthétiques sans qu'il soit sollicité de permis de construire. (*Question du 3 août 1971.*)

Réponse. — Il y a effectivement lieu de déduire de la nouvelle rédaction du 2^e alinéa de l'article 84 du code de l'urbanisme et de l'habitation, tel qu'il a été modifié par l'article 1^{er} de la loi n° 69-9 du 3 janvier 1969, que les clôtures ne sont plus soumises à permis de construire. Toutefois, la suppression de toute autorisation administrative ne dispense nullement le constructeur de respecter strictement, d'une part l'alignement, d'autre part les modalités de construction de clôtures définies, soit par un plan d'urbanisme ou un plan d'occupation des sols, soit encore par un arrêté préfectoral pris en vertu de l'article 25 du décret n° 61-1298 du 30 novembre 1961 dit règlement national d'urbanisme. Tout manquement aux obligations fixées par ces documents constituerait alors une infraction, visée dans le premier cas à l'article 83 du code de l'urbanisme et de l'habitation et dans le deuxième cas à l'article 103 du même code, donc susceptible de mettre en œuvre les poursuites pénales. Enfin, dans les zones protégées par les législations relatives aux sites et aux monuments historiques, les autorisations spéciales ou déclarations préalables prévues par ces législations doivent être sollicitées ou effectuées spécialement, puisqu'elles ne résultent plus de l'instruction d'un permis de construire, comme c'était le cas avant l'adoption de la nouvelle rédaction de l'article n° 84 du code de l'urbanisme et de l'habitation.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 10815 posée le 4 novembre 1971, par **M. Henri Caillavet**.

TRANSPORTS

Contrôle de l'espace aérien.

10688. — M. Henri Caillavet demande à **M. le ministre des transports** ce qu'il faut conclure de la récente déclaration des syndicats des contrôleurs français de la navigation aérienne qui ont affirmé, d'une part, que beaucoup d'accidents dans le monde étaient dus surtout à une mauvaise coordination entre les vols civils et militaires, d'autre part, qu'en France cette coordination était d'autant plus médiocre que la situation de notre espace aérien atteignait la limite raisonnable. Est-il par ailleurs exact qu'en 1969 une commission réunissant des techniciens compétents aurait déjà conclu à l'impérieuse et urgente nécessité de créer un organisme commun de la navigation aérienne ayant précisément pour but d'assumer pleinement cette indispensable coordination? Dans cette hypothèse, quelles ont été les raisons qui ont pu faire différer cette mise en œuvre. Plus particulièrement, comme l'encombrement du ciel ne cesse de s'accroître aux abords des aéroports, ne faudrait-il pas envisager de développer les moyens de guidage appropriés et recruter du personnel qualifié pour mieux contrôler la navigation aérienne et, partant, tenter de prévenir des catastrophes semblables à celles qui se sont produites dernièrement. (*Question du 24 août 1971.*)

Réponse. — Les déclarations auxquelles se réfère l'honorable parlementaire ont un caractère imprécis auquel il est préférable de substituer des éléments objectifs, tirés des statistiques mondiales

de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.). En effet, l'abordage aérien est un risque certes toujours latent, mais fort heureusement extrêmement faible; la plupart des accidents qui endeuillent l'aviation commerciale se produisent au cours des phases de décollage et d'atterrissage. Les collisions qui sont observées dans le monde depuis 10 ans mettent en cause dans plus de 80 p. 100 des cas, des aéronefs de l'aviation générale. Les abordages entre avions de transport et avions militaires sont extrêmement rares. Bien que de tels accidents ne se soient jamais produits en France, où l'occupation de l'espace aérien est très inférieure à celle rencontrée aux Etats-Unis notamment, les problèmes posés par la coordination des circulations aériennes civile et militaire ont été régulièrement examinés par le Gouvernement. Le double souci de la sécurité aérienne et de la meilleure utilisation de l'espace a animé les travaux du comité permanent pour la sécurité de la navigation aérienne (C.P.S.N.A.) créé en 1960, sous l'autorité directe du Premier ministre. Cet organisme a pour mission, entre autres, de coordonner l'action de la direction de la navigation aérienne et de la direction de la circulation aérienne militaire. Pour promouvoir les réformes exigées par le développement du trafic aérien, des performances des aéronefs et des systèmes de contrôle, ce comité sera prochainement transformé en comité interministériel de l'espace aérien, chargé de définir la politique d'organisation et d'utilisation de l'espace aérien et de s'assurer de sa mise en œuvre. Ce comité disposera d'une délégation à l'espace aérien, chargée d'appliquer ses directives. Ces dispositions ont été inscrites dans le protocole conclu le 16 juillet 1970 entre certains syndicats des personnels de la navigation aérienne et le Gouvernement et plus récemment portées à l'ordre du jour des travaux du comité technique paritaire de la navigation aérienne le 23 septembre 1971.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 19 novembre 1971.

(*Journal officiel* du 20 novembre 1971, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 2038, 2^e colonne, 3^e et 4^e ligne de la réponse à la question écrite n° 10774 de **M. Robert Schwint**, au lieu de: « ... principal de collège... », lire: « ... principal de collège d'enseignement secondaire... ».

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 24 novembre 1971.

SCRUTIN (N° 12)

Sur l'article 56 du projet de loi de finances pour 1972. (*Classement de certaines routes nationales dans la voirie départementale.*)

Nombre des votants.....	274
Nombre des suffrages exprimés.....	272
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	137
Pour l'adoption.....	204
Contre	68

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Auguste Billiemaz.	Robert Bouvard.
Ahmed Abdallah.	Jean-Pierre Blanc.	Jacques Boyer-
Hubert d'Andigné.	Jean-Pierre Blanchet.	Andrivet.
André Armengaud.	Maurice Blin.	Jacques Braconnier.
Jean de Bagnaux.	Raymond Boin.	Louis Brives
Octave Bajoux.	Edouard Bonnefous.	Martial Brousse
Pierre Barbier.	Georges Bonnet.	(Meuse).
Hamadou Barkat	Roland Boscardy-	Pierre Brousse
Gourat.	Monsservin.	(Hérault).
Edmond Barrachin.	Charles Bosson.	Pierre Brun (Seine-et-
Maurice Bayrou.	Jean-Marie Bouloux.	Marne).
Joseph Beaujannot.	Pierre Bouneau.	Raymond Brun
Jean Bénard	Amédée Bouquerel.	(Gironde).
Mousseaux.	Pierre Bourda.	Robert Bruyneel.
Jean Bertaud.	Philippe de Bourgoing	Henri Caillavet.
Jean Berthoin.	Jean-Eric Bousch.	Pierre Carous.

Maurice Carrier.
Charles Cathala.
Jean Cauchon.
Marcel Cavaillé.
Léon Chambaretaud.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Albert Chavanac.
Pierre de Chevigny.
Jean Cluzel.
André Colin
(Finistère).
Jean Colin (Essonne).
Jean Coltery.
Francisque Collomb.
Jacques Coudert.
Louis Courroy.
Mme Suzanne
Crémieux.
Pierre Croze.
Etienne Dailly.
Roger Deblock.
Claudius Delorme.
Jacques Descours
Desacres.
Henri Desseigne.
Gilbert Devèze.
Emile Didier.
André Diligent.
Paul Driant.
Hector Dubois (Oise).
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Charles Durand
(Cher).
Hubert Durand
(Vendée).
Yves Durand
(Vendée).
François Duval.
Fernand Esseul.
Yves Estève.
Pierre de Félice.
Charles Ferrant.
Jean Filippi.
Jean Fleury.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean Francou.
Henri Fréville.
Pierre Garet.
Lucien Gautier
(Maine-et-Loire).
Jacques Genton.
François Giacobbi.
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Victor Golvan.
Lucien Grand.
Jean Gravier (Jura).

Robert Gravier (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumeot.
Jacques Habert.
Baudouin de Haute-
clocque.
Jacques Henriet.
Gustave Héon.
Roger Houdet.
Alfred Isautier.
René Jager.
Pierre Jourdan.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Michel Kauffmann.
Alfred Kieffer.
Michel Kistler.
Pierre Labonde.
Jean de Lachomette.
Maurice Lalloy.
Marcel Lambert.
Emmanuel Lartigue.
Charles Laurent-
Thouvery.
Arthur Lavy.
Jean Lecanuet.
Jean Legaret.
Modeste Legouez.
Edouard Le Jeune.
Marcel Lemaire.
Robert Liot.
Georges Lombard.
Ladislas du Luart.
Marcel Lucotte.
Pierre Mailhe (Hautes-
Pyrénées).
Pierre Maille
(Somme).
Paul Malassagne.
Georges Marie-Anne.
Louis Martin (Loire).
Marcel Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Pierre Marzin.
Pierre-René Mathey.
Jean-Baptiste
Mathias.
Michel Maurice-Boka-
nowski.
Jacques Maury.
Jacques Ménard.
André Messenger.
Jean Mézard.
André Mignot.
Paul Minot.
Michel Miroudot.
Max Monichon.
Gaston Monnerville.
René Monory.
Claude Mont.

Geoffroy de Monta-
lembert.
Lucien De Montigny.
André Morice.
Jean Natall.
Jean Nègre.
Marcel Nuninger.
Pouvanaa Oopa
Tetuaapua.
Louis Orvoen.
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Gaston Pams.
Sosefo Makape
Papilio.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
Marcel Pellenc.
Paul Pelleray.
Jacques Pelletier.
Albert Pen.
Lucien Perdereau.
Guy Petit.
Jules Pinsard.
Jean-François Pintat.
Auguste Pinton.
Jacques Piot.
Roger Poudonson.
Henri Prêtre.
Pierre Prost.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Ribeyre.
Victor Robini.
Eugène Romaine.
Jacques Rosselli.
Roland Ruet.
Maurice Sambron.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Henri Sibor.
Albert Sirgue.
Michel Sordel.
Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Pierre-Christian Tait-
tinger.
Bernard Talon.
Henri Terré.
René Tinant.
René Touzet.
René Travert.
Raoul Vadepiéd.
Amédée Valeau.
Jacques Vassor.
Jacques Verneuil.
Jean-Louis Vigier.
Joseph Voyant.
Raymond de Wazières.
Michel Yver.
Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM.

Charles Alliès.
André Aubry.
Clément Balestra.
Jean Bardol.
André Barroux.
Aimé Bergeal.
Serge Boucheny.
Marcel Brégégère.
Jacques Carat.
Marcel Champeix.
Fernand Chatelain.
Félix Ciccolini.
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.
Léon Eeckhoutte.
Marcel Gargar.
Roger Gaudon.
Abel Gauthier
(Puy-de-Dôme).
Jean Geoffroy.
Pierre Giraud (Paris).
Mme Marie-Thérèse
Goutmann.
Léon-Jean Grégory.
Marcel Guislain.
Raymond Guyot.
Henri Henneguelle.
Maxime Javelly.
Jean Lacaze.
Robert Lacoste.
Mme Catherine
Lagatu.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laucournet.
Edouard Le Bellegou.
Fernand Lefort.

Jean Lhospied.
Marcel Mathy.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Gabriel Montpied.
Louis Namy.
Jean Nayrou.
Paul Pauly.
Jean Périquier.
Maurice Pic.
Fernand Poignant.
Mlle Irma Rapuzzi.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Edouard Soldani.
Marcel Souquet.
Edgar Tailhades.
Louis Talamoni.
Henri Tournan.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Hector Viron.
Emile Vivier.

Se sont abstenus :

MM. Pierre Marcilhacy et Jean Sauvage.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Yvon Coudé du Foresto, Léopold Heder, Henri Lafleur et Bernard Lemarié.

Excusés ou absents par congé :

MM. André Picard, Etienne Restat et Joseph Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. André Méric, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Hubert Durand à M. Marcel Lambert.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.