

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.)

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 26, Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15. — Tél. : 306 - 51 - 00
Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h. 30 à 12 h. et de 13 h. à 17 h.

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 27° SEANCE

Séance du Mardi 5 Décembre 1972.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 2686).
2. — Décès de M. Edouard Le Bellegou, sénateur du Var (p. 2686).
3. — Retrait d'une question orale avec débat (p. 2686).
4. — Renvoi pour avis (p. 2686).
5. — Loi de finances pour 1973. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2686).

Aménagement du territoire (début) :

MM. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial ; André Barroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme ; Marcel Lucotte, Jean Gravier, Fernand Chatelain, Raymond Brun, Pierre Brousse, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Girault.

Suspension et reprise de la séance.

6. — Eloge funèbre de M. Pierre-René Mathey, sénateur de la Haute-Marne (p. 2700).

MM. le président, Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER

7. — Loi de finances pour 1973. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2701).

Aménagement du territoire (fin) :

MM. Jacques Henriot, Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Équipement :

MM. André Dulin, rapporteur spécial ; Raymond Brun, 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) ; Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme ; Marcel Martin, Paul Malassagne, Philippe de Bourgoing, Adolphe Chauvin, Fernand Chatelain, Jacques Braconnier, René Touzet.

Art. 52 :

Amendement n° 68 de M. Auguste Billiemaz. — MM. Auguste Billiemaz, Edouard Bonnefous, président de la commission des finances ; le ministre. — Rejet.

Amendement n° 69 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre, Adolphe Chauvin. — Rejet.

Amendement n° 71 de M. André Dulin. — MM. André Dulin, le ministre, le président de la commission. — Irrecevabilité.

Adoption de l'article.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ MÉRIC

Logement :

MM. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Léon Jozeau-Marigné, Fernand Chatelain, Philippe de Bourgoing, Lucien de Montigny, Marcel Gargar, Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme; Christian Bonnet, secrétaire d'Etat au logement.

Adoption des crédits.

Art. 43, 44 et 45 : adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

8. — **Ordre du jour** (p. 2736).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix 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 —

DECES DE M. EDOUARD LE BELLEGOU,
SENATEUR DU VAR

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le profond regret de vous faire part du décès, survenu cette nuit, de notre collègue Edouard Le Bellegou.

Je prononcerai son éloge funèbre au début de l'une de nos prochaines séances.

— 3 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. M. Pierre Giraud a fait connaître qu'il retire la question orale avec débat n° 24, posée à M. le Premier ministre, transmise à M. le ministre délégué chargé de la protection de la nature et de l'environnement, et qui avait été communiquée au Sénat le 3 octobre 1972.

Acte est donné de ce retrait.

— 4 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires sociales demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la mise en œuvre de l'actionnariat du personnel dans les banques nationales et les entreprises nationales d'assurances (n° 86, 1972-1973), dont la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation est saisie au fond.

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

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1973

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 1973, adopté par l'Assemblée nationale. (N° 65 et 66 [1972-1973].)

Aménagement du territoire.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme : a) dispositions relatives à l'aménagement du territoire.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en 1973 les crédits de paiement du ministère chargé de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire les crédits qui pourront être dépensés au cours de l'année 1973, atteindront un total de 329.580.357 francs, alors qu'ils se sont élevés, en 1972, à 289.501.561 francs.

J'indique, dans mon rapport écrit, sous la forme de tableau, la répartition et les détails de ces crédits. En bref, les dépenses ordinaires, c'est-à-dire celles qui sont inscrites au titre III et au titre IV, ne constituent qu'un très faible montant des crédits, soit 1 à 2 p. 100 environ de l'ensemble des crédits de paiement.

Quelle en est l'explication ? La délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (D. A. T. A. R.) est une administration très légère qui a un rôle de conception, d'animation et de coordination.

Le taux moyen d'accroissement de ses dépenses par rapport à 1972 est, vous le verrez dans mon rapport écrit, de 9 p. 100. Il est constitué par les frais de déplacement qui en absorbent la moitié ; le reste correspond à l'application, en année pleine, des mesures de revalorisation des rémunérations publiques et au recrutement d'un seul agent contractuel.

J'ai constaté, une fois n'est pas coutume, une diminution de 12.000 francs au chapitre 44-01. Comme il s'agit de crédits destinés à subventionner les conseils généraux qui assurent le soutien logistique des quatre commissaires à la rénovation rurale, cette diminution m'a inquiété.

Les budgets de fonctionnement et d'études de nos départements vont donc se trouver amputés de cette somme ainsi que les comités régionaux d'expansion économique. C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous aimerions avoir, sur ce point, une explication de votre part.

Au titre VI, dépenses en capital, il en va tout autrement. L'augmentation des crédits de paiement proprement dits atteint 13,8 p. 100 par rapport à 1972, en raison du doublement de la dotation consacrée au fonds de rénovation rurale, qui passe de 24,9 millions de francs à 49,9 millions de francs, et du montant des crédits du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire (F. I. A. T.) qui passe de 259 millions de francs à 274 millions de francs.

A ce point de mon exposé, je crois nécessaire de présenter une observation. En 1972, à la suite de divers arrêtés de transfert, des crédits ont été prélevés sur les fonds du F. I. A. T. pour financer des dépenses de fonctionnement, notamment du personnel des services généraux du Premier ministre, pour un montant de 255.000 francs, une subvention d'exploitation à la S. N. C. F. de 8 millions et une subvention de fonctionnement au centre national d'études spatiales de 7,2 millions. Au total, 15 millions d'autorisations de programme ont été ainsi annulées en 1972, ce qui représente une somme supérieure à l'augmentation du crédit du F. I. A. T. de 1972 à 1973.

Je rappellerai à cette occasion que les crédits du F. I. A. T. et ceux du fonds de rénovation rurale ne sont pas programmés d'avance, que leur emploi est décidé en cours d'année, et selon les besoins, pour le F. I. A. T. par décision du comité interministériel, sur proposition de la D. A. T. A. R. et, pour le fonds de rénovation rurale, après accord du comité central de rénovation du territoire.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, il m'apparaît indispensable que le Gouvernement, à l'avenir, respecte encore plus scrupuleusement la destination des crédits sur lesquels le Parlement ne peut, bien évidemment, exercer qu'un contrôle *a posteriori*.

Je sais que de nombreux collègues sont intéressés par la répartition régionale et géographique des crédits. A leur intention, et grâce à l'intelligente collaboration des services de la commission des finances, un tableau a été inséré dans mon rapport écrit ; chacun pourra utilement s'y reporter, car il est matériellement impossible, à l'occasion de la discussion de ce budget, de présenter des commentaires à ce sujet en séance.

J'en arrive aux autorisations de programme. Alors que, pour les crédits de paiement, la progression est forte, le montant des autorisations de programme — c'est-à-dire des crédits suscep-

tibles d'être engagés, et non pas dépensés, j'insiste bien sur ce point — n'est que de 3,2 p. 100. Sans doute ce taux pourra-t-il être modifié en cours d'année, par le déblocage de la fraction inscrite au fonds d'action conjoncturelle, et par des crédits provenant de fonds de concours prévus au chapitre 62-02. Il m'est impossible à l'heure actuelle, je le regrette, d'apporter sur ce point plus d'éclaircissements.

Ma réserve n'est pas une critique, entendez-le bien, quant à la philosophie même de la méthode adoptée car je l'ai à maintes reprises déclaré, je ne me réjouis nullement, et mes collègues de la commission des finances font de même, de la progression des dépenses publiques qui risque de faciliter bien évidemment la regrettable tendance inflationniste que nous subissons. Mais je dois à la vérité de constater que, plus que jamais, au cours de l'année 1973 il y aura une impérieuse nécessité à veiller à la meilleure utilisation possible des crédits, à éviter tout chevauchement, tout double emploi, à coordonner, en un mot, tous les efforts.

L'enjeu est d'importance, car ce n'est pas une mince affaire que l'aménagement du territoire. Quand j'ai eu l'honneur d'être nommé rapporteur de ce budget par la commission des finances, il y a quelques années déjà, celui-ci m'apparaissait comme un petit budget et je m'aperçois maintenant qu'il s'agit d'un rouage essentiel dans notre société moderne.

Par un raisonnement extrême, j'en conviens, on pourrait considérer que tous les crédits en capital finançant la réalisation d'équipements en un point quelconque du territoire sont des crédits d'aménagement.

Si l'on se reporte à la récapitulation qui figure fort à propos — c'est pour nous, parlementaires, un grand progrès qui nous facilite la lecture du budget — en dernière page du fascicule budgétaire des services généraux du Premier ministre, on constate qu'en plus des crédits spécifiques de l'aménagement du territoire, des crédits sont inscrits au budget des services généraux du Premier ministre, au budget des charges communes, au budget de l'agriculture et à divers autres budgets. Ainsi, le total de l'ensemble des autorisations de programme consacré à des opérations d'aménagement se monte, pour 1973, à 1.085 millions de francs, chiffre qui n'apparaît pas au premier abord, si nous nous bornons à examiner les crédits propres au seul aménagement du territoire.

Je voudrais maintenant présenter quelques observations sur le développement industriel régional et je demande à mon collègue M. Dulin d'être tout spécialement attentif car, souvent, à la commission des finances nous échangeons des propos à ce sujet. Je lui demande donc de m'écouter comme je l'écoute souvent moi-même.

M. le président. Il le fait toujours.

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial. Toute exception confirme la règle, monsieur le président. *(Sourires.)*

Je voudrais donc maintenant présenter quelques observations sur le développement industriel régional. Mis en œuvre, on l'oublie, en 1955 — c'est déjà ancien — pour freiner la croissance excessive de la région parisienne, il s'est depuis étendu et développé car son but est de faciliter les implantations nouvelles et les extensions sur place.

Au début de 1972, monsieur le ministre, nous le reconnaissons volontiers, des instruments financiers nouveaux, un cadre administratif plus élaboré étaient créés, et plusieurs opérations d'envergure annoncées.

Sur l'ensemble du territoire, un système d'incitations financières comportant des primes, des prêts, des exonérations fiscales et autres avantages a été mis en place et paraît efficace.

Mais une réforme du régime des primes est intervenue, c'est-à-dire qu'une prime unique dite de développement régional remplace les anciennes primes. Je crois qu'en principe ce système est préférable.

Par ailleurs, les zones aidées restent les mêmes, mais s'y ajoutent un certain nombre de villes. Une disposition nouvelle concerne les villes moyennes. Mais la définition exacte de celles-ci n'est pas encore parue et je pense qu'il serait opportun de la donner.

En vérité, sans méconnaître l'intérêt de la réforme, on peut cependant affirmer que le système des primes est encore trop complexe et on peut se demander s'il ne serait pas plus efficace de rechercher en ce domaine d'autres moyens, par exemple des moyens d'incitation fiscale.

Pourquoi, d'autre part, n'avoir pas saisi l'occasion de la réforme pour envisager de confier aux commissaires de l'industrialisation des pouvoirs de décision plus étendus en ce domaine. Ces commissaires ont, en effet, tous pouvoirs dans leur zone de

compétence pour négocier avec les industriels, mais ils n'en ont pas pour attribuer les primes, ce qui nuit, me semble-t-il, à l'efficacité de leur action.

De grandes opérations d'industrialisation, telles que Fos et Dunkerque-Calais, qui constituent l'aspect le plus spectaculaire de la politique d'aménagement du territoire sont des objectifs certes ambitieux. Ils sont à réaliser au cours du VI^e Plan et nous serions heureux d'apprendre de vous, monsieur le ministre, que les échéances des réalisations prévues seront dans l'ensemble respectées, malgré les difficultés et les heurts locaux qui se manifestent toujours devant un nouveau style de vie et d'aménagement.

Mes chers collègues, je dirai maintenant quelques mots sur la décentralisation des activités tertiaires.

Il s'agit là d'un secteur qui absorbe, on l'oublie trop souvent, les trois quarts des créations d'emplois, lesquelles spontanément s'orientent vers la région parisienne. En effet, en 1971, cette région a recueilli un tiers des emplois créés dans ce secteur.

Fort opportunément, le dispositif du contrôle des implantations a été renforcé et des avantages financiers accordés aux entreprises qui s'installent en province.

Dans mon rapport écrit, je donne de nombreuses précisions sur ces mesures. Mais la question reste posée. Ces mesures sont-elles suffisantes pour obtenir l'équilibre souhaitable entre Paris et la province ? La D.A.T.A.R. souhaite, je le sais, multiplier les contrats pluriannuels d'implantation signés entre l'Etat et les entreprises. C'est une excellente intention que nous approuvons. Mais il importe de ne pas oublier que l'Etat doit au premier chef donner lui-même l'exemple.

Sans trop d'illusions, cependant, je me suis réjoui en lisant dans le rapport de la D.A.T.A.R. sur les principaux éléments de la politique suivie pour l'aménagement du territoire, qu'il « convenait » — je cite — « de souligner que près de la moitié des emplois du secteur tertiaire dépendait du secteur public lui-même et de garder à l'esprit que la centralisation économique de la France avait trouvé son origine dans la centralisation administrative. La réussite de la politique de décentralisation du tertiaire exige avant toute chose un effort de l'Etat sur lui-même ».

Je ne saurais mieux dire, et je pense être ainsi l'interprète fidèle de la commission des finances et du Sénat tout entier.

Je laisse à mon excellent collègue, rapporteur de la commission saisie pour avis, le soin de traiter plus spécialement à cette tribune les questions qui touchent à la politique de rénovation rurale, à l'aménagement urbain, aux villes nouvelles, au développement des métropoles régionales d'équilibre, ainsi qu'à celui des villes moyennes et à l'aménagement touristique du territoire.

La commission des finances n'est pas, quoi qu'on en dise quelquefois, omnipotente. De plus, je veux éviter des redites — vous trouverez d'ailleurs tous les renseignements nécessaires sur ces sujets dans mon rapport écrit — pour respecter le temps de parole qui m'est imparti.

J'en arrive donc à ma conclusion, après avoir appelé, sur des points précis, l'attention du Gouvernement et du Sénat tout entier, en regrettant toutefois que, lors des débats budgétaires, nous soyons toujours restés fidèles à une mauvaise tradition dont, comme beaucoup d'autres, j'ai moi-même souffert sous les III^e et IV^e Républiques.

Il serait certainement plus efficace de consacrer en dehors des débats budgétaires un jour ou deux à l'examen d'un rapport aussi important que celui de l'aménagement du territoire. Ainsi, en bonne collaboration avec le Gouvernement et notre assemblée, nous serions sur un terrain plus efficace pour « décortiquer » les problèmes, les rendre compréhensibles à tous et faire un meilleur travail. Aussi étrange que cela paraisse, en ces temps où la critique de tout est de mode, je me permets d'indiquer que, lorsqu'on étudie ce budget, les motifs de satisfaction ne manquent pas.

Si à une certaine époque l'aménagement régional a donné lieu à plus d'études et de discussions que de réalisations, cette politique a cessé depuis plusieurs années de n'être qu'un catalogue d'idées ou de recommandations pour entrer dans l'ère des réalisations. Les métropoles d'équilibre connaissent une activité croissante, les équipements d'infrastructure s'y développent, des zones industrielles sont en cours d'aménagement ou d'extension et les relations aériennes, routières, téléphoniques avec la capitale et les grandes villes françaises et européennes ont été améliorées.

Tout n'est pas parfait, mais ce que je dis est vrai et je défie qui que ce soit de prétendre le contraire.

L'anarchie du développement des activités industrielles et tertiaires a fait place à des réalisations plus harmonieuses et mieux équilibrées.

L'expansion démesurée de la région parisienne paraît être mieux contrôlée. Je le dis parce qu'on entend souvent affirmer le contraire, et je vais, à ce sujet, citer quelques chiffres. Les migrations entre la province et Paris évoluent vers un équilibre des échanges de population : de 1962 à 1968, les départs annuels — 109.000 — ont presque atteint le niveau des arrivées : 120.000. Il faut le reconnaître.

Les dix régions situées à l'Ouest d'une ligne Le Havre—Marseille qui avaient perdu 400.000 personnes actives entre 1954 et 1962, en ont gagné 200.000 entre 1962 et 1968.

Les agglomérations de province de plus de 200.000 habitants ont vu leur population augmenter presque deux fois plus vite que celle de la région parisienne.

Corrélativement, l'industrie que l'on croyait condamnée à se concentrer dans la région parisienne et les régions déjà industrialisées commence à créer de nouvelles usines dans les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest. Il suffit de parcourir la France pour s'en rendre compte.

L'évolution du transport maritime, le retour à une conception plus modeste de la taille des usines, l'abondance de la main-d'œuvre dans les régions rurales, mais également les aides financières à la décentralisation ont permis de mieux répartir les zones de production.

Cela ne veut pas dire, certes — je le répète — que tout soit parfait. Dans mon rapport écrit, vous remarquerez que je fais des réserves, que je mentionne des erreurs et que je constate des insuffisances. Dans la vie, il est évidemment bon de voir ce qui ne va pas, mais rien n'empêche de remarquer ce qui semble aller vers le mieux. Pourquoi toujours mettre en honneur le pessimisme et ne jamais conserver une petite dose d'optimisme ?

Peut-être est-ce en raison de l'âge que je suis plus confiant dans l'avenir que bien des jeunes qui l'envisagent avec crainte. S'ils se rappelaient, ces jeunes, tout ce que notre pays a connu de difficultés et de drames, ils pourraient se dire que, malgré les difficultés actuelles et en raison même des efforts à accomplir, la vie vaut d'être vécue à condition que nous tentions ensemble d'aboutir au but que nous recherchons sans aucun doute les uns et les autres dans notre nation si belle, si féconde et qui, je le crois, n'est pas arrivée au terme de son expansion.

C'est peut-être là une philosophie dépassée, exprimée dans un langage et un style que certains qualifieront peut-être de « vieux jeu ». C'est, en tout cas, ma pensée profonde que je suis heureux d'exprimer dans cette assemblée qui, vous le savez, m'est très chère.

Pour redresser ces erreurs et remédier à ces insuffisances, de bonnes raisons d'espoir — je viens de le dire — ne manquent pas.

La première, je la trouve dans le rapport présenté par la D. A. T. A. R. Permettez-moi encore cette citation : « L'avenir de l'action entreprise dépend dans une large mesure du rôle et de l'autonomie qui seront donnés aux collectivités locales et régionales. Sans doute s'agit-il là d'un problème politique qui doit être réglé en fonction de considérations politiques. Mais l'importance que les décisions qui seront prises à cet égard pourront avoir pour l'aménagement du territoire doit être soulignée. Le seul moyen de réussir une politique est d'en confier la réalisation à ceux qui ont intérêt à ce qu'elle réussisse, c'est-à-dire en l'occurrence aux représentants des collectivités, et ce ne sont pas des états-majors parisiens, si dévoués soient-ils, qui pourront assumer indéfiniment le développement de toutes les parties du pays. Les adaptations nécessaires de la politique d'équipement et de la politique économique aux besoins de chaque région se seraient produites mieux et plus vite si les autorités locales avaient eu plus de liberté, de moyens et d'encouragements. »

M. André Dulin. C'est bien dommage qu'on n'ait pas appliqué une telle politique depuis des années !

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial. « La réforme régionale intervenue depuis quelques mois et qui doit entrer l'an prochain en application, aussi mesurée soit-elle, peut jouer à cet égard un rôle décisif. »

Votre commission ne peut que souscrire à ces vues estimant que, si elles reçoivent application, un grand pas aura été fait pour permettre une meilleure utilisation des ressources de chaque région et, en même temps, pour résoudre les déséquilibres de l'emploi qui sont la préoccupation constante de tant de Français.

Ma seconde raison d'espoir, la voici et je m'adresse à vous, monsieur le ministre, tout spécialement. Par décret du 12 juillet 1972, le ministre de l'équipement et du logement a pris le titre de ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Il exerce, à ce titre, les attributions précédemment dévolues au ministre de l'équipement et du logement et les directions et services qui relevaient de ce ministre sont placés sous son autorité. Le nouveau ministre exerce, en outre, par délégation du Premier ministre, les attributions relatives à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et, pour ce faire, dispose de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

Cette nouvelle organisation peut constituer une solution partielle au problème de la coordination de certaines grandes opérations d'aménagement du territoire, problème sur lequel, reprenant au nom de la commission des finances les inquiétudes exprimées par votre rapporteur, M. Coudé du Foresto, rapporteur général, avait, par lettre du 4 novembre 1971, attiré l'attention de M. le Premier ministre de l'époque, M. Jacques Chaban-Delmas.

Monsieur le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, vous vous êtes expliqué à plusieurs reprises, notamment lors de votre audition, le 14 novembre, devant notre commission des finances sur les conceptions qui ont conduit au regroupement de l'administration de l'aménagement du territoire et de celle de l'équipement et du logement, ainsi que sur les perspectives qui s'en dégagent.

A votre avis, c'est un progrès technique et politique qui a été réalisé. Progrès technique, d'abord, en ce sens que, pour des raisons historiques et pratiques, aucun ministère n'est plus intimement lié à l'aménagement du territoire que celui de l'équipement et du logement.

Aménager, c'est, en effet, appréhender l'ensemble des processus de développement économique afin de rechercher l'harmonie de la croissance entre les régions ; c'est également assurer la cohérence entre la localisation des activités et l'environnement que ces activités requièrent, en termes d'équipements publics, de logement, de moyens de formation. Le développement est une affaire globale et, pour une bonne part, « aménager le territoire », c'est aménager des coïncidences et des convergences qui multiplient l'effet positif de plusieurs séries de réalisations indépendantes.

Quant au progrès politique, monsieur le ministre, vous nous avez affirmé qu'« il naissait du parallélisme des progrès de la démocratie locale et de l'essor des équipements collectifs ».

En guise de conclusion, je ne saurais vraiment mieux dire. C'est pourquoi, sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits destinés à l'aménagement du territoire.

Cette formule, je l'emploie bien que je ne l'approuve guère car elle ne marque pas une prise de responsabilité. Je me permets d'y ajouter un avis personnel, à savoir que le Sénat me paraîtrait bien inspiré s'il approuvait ce budget. (*Applaudissements.*)

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

M. André Barroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la place de l'aménagement du territoire au sein des structures gouvernementales vient de subir un nouvel avatar. Après avoir été confié, en même temps que le Plan, à un ministre délégué auprès du Premier ministre, il est maintenant rattaché à un énorme ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Il est vrai que le ministre responsable de cet immense secteur fut, voilà près de dix ans, le premier délégué à l'aménagement du territoire.

Cependant, vous me permettez de m'inquiéter de l'ampleur des responsabilités qui vous sont confiées et qui mêlent des tâches de gestion administrative traditionnelle à une autre d'une nature très particulière : je veux parler de l'aménagement du territoire dont on nous a toujours dit qu'il s'agissait d'une administration de mission, chargée d'inciter, d'animer, mais aussi de coordonner l'action des différents ministères qui concourent au développement régional.

Je m'interroge sur les possibilités que vous avez, en tant que ministre technique, de coordonner l'action d'autres ministères techniques. Je regrette aussi que le Plan ne soit plus lié à l'aménagement du territoire dans la répartition des attributions gouvernementales. J'aimerais obtenir de vous, monsieur le ministre, des réponses et des assurances précises sur tous ces points.

Je n'examinerai pas ici les décisions des derniers comités interministériels d'aménagement du territoire, ni l'utilisation des crédits budgétaires destinés à financer cette politique : mon

excellent collègue M. de Montalembert vient, au nom de la commission des finances, de le faire avec le talent que nous lui connaissons et que nous apprécions tant.

Je voudrais, par contre, m'arrêter aux grandes actions sectorielles engagées dans le cadre de l'action régionale.

Dans le secteur primaire, la politique de rénovation rurale conserve un caractère de souplesse caractéristique de la politique d'aménagement du territoire depuis ses origines. Elle est maintenant prévue pour une durée justifiée par le fait qu'une action de ce genre n'a d'effets qu'au bout de plusieurs années. Il s'agit, on le sait, d'associer une modernisation de l'agriculture au développement d'une industrie petite et moyenne et du tourisme, en accordant aux régions bénéficiaires des crédits spécifiques qui s'ajoutent aux dotations normales. Cette formule ne peut pas ne pas avoir une certaine efficacité.

Nous nous permettrons cependant de soulever deux objections. D'abord, malgré une aide financière accrue, l'ampleur des retards accumulés est telle qu'au rythme actuel l'action entreprise devra certainement se prolonger bien au-delà du VI^e Plan et même du VII^e. Ensuite, en raison même de cette durée et puisque l'on nous affirme qu'il est nécessaire de réserver le bénéfice de la rénovation rurale à quelques régions privilégiées, on peut craindre que les autres zones où se posent les mêmes problèmes ne doivent attendre bien longtemps avant de pouvoir recevoir un début d'aide qui leur permettra enfin d'amorcer à leur tour un décollage économique.

Je sais bien que votre éminent collaborateur, le délégué à l'aménagement du territoire, a dit un jour qu'il ne fallait pas confondre aménagement du territoire et assistance sociale. Bien sûr, mais reconnaissez que, dans un pays où tout est concentré sur la capitale, le pouvoir et l'argent, il est bien difficile de promouvoir le développement économique sans solliciter Paris. La Bretagne, que le Gascon que vous êtes, monsieur le ministre, connaît bien maintenant (*Sourires.*), a, nous dit-on, enfin modifié le sens d'une évolution ancienne d'une manière plus favorable pour les hommes et les activités, mais elle n'a pu réussir cela que grâce à une aide importante et multiforme de l'Etat.

Dans le domaine industriel, il est indéniable que les deux volets de votre politique — décentralisation et reconversion des activités — sont marqués depuis plusieurs années par des efforts qui commencent à porter leurs fruits, mais il est bien évident qu'il faudra encore beaucoup de temps pour rendre vraiment satisfaisante une situation qui s'était parfois dégradée en plusieurs décennies.

D'ailleurs, malgré les réalisations déjà obtenues, elle demeure préoccupante en bien des régions et parfois, c'est l'ampleur des évolutions économiques et techniques qui crée un problème considérable : déclin des industries charbonnières et textiles dans le Nord et le Pas-de-Calais, restructuration de la sidérurgie en Lorraine.

Ailleurs, c'est un phénomène regrettable de compensation qui peut être constaté : les créations d'emplois nouveaux sont balancées par des fermetures d'entreprises anciennes ou par des licenciements. Au total, des résultats certes, mais nous sommes encore loin du succès assuré et général.

J'en viens maintenant à ce que j'appellerai l'ultime condition *sine qua non* d'un aménagement du territoire réussi. Je veux parler de la décentralisation des activités tertiaires.

Au début, on songeait uniquement à l'industrie qui paraissait à tous le moteur du décollage économique. Aujourd'hui, on a pris conscience du caractère partiel et insuffisant de cette optique. Le développement régional ne réussira que si la province voit se créer de très nombreux emplois tertiaires, et à tous les niveaux. N'oublions pas que relèvent du secteur tertiaire trois sur quatre des emplois qui se créent actuellement en France, et surtout que le territoire englobe un grand nombre d'activités nobles ou prépondérantes : direction des entreprises et recherche notamment.

Mais il ne suffit de créer des emplois tertiaires nouveaux en province ; il faut également lutter contre une tendance multi-séculaire et bien française à la concentration, en éloignant de Paris de nombreux emplois existants qui s'y sont concentrés sans autre raison que d'être près du « soleil » et d'une capitale démesurée.

Un autre axe de la politique d'aménagement du territoire me paraît essentiel : je veux parler de l'action qui consiste à ordonner géographiquement le phénomène d'urbanisation qui touche si fortement notre pays.

Au début, la D. A. T. A. R. et le Gouvernement, mus sans doute par le seul souci de créer des contrepoids à Paris, ont lancé la politique dite des métropoles d'équilibre. Malgré une capitale tentaculaire, la France possédait quelques grands villes

assez bien réparties sur l'ensemble du territoire. C'est donc elles qu'on voulait développer au maximum pour en faire des petits Paris.

Mais on s'est aperçu qu'à vouloir faire d'autres Paris, même plus petits, on risquait de recréer à terme, un nouveau phénomène de concentration excessive sur le site de ces métropoles, avec tous les inconvénients que cela comporte.

M. Victor Robini. C'est exact !

M. André Barroux, rapporteur pour avis. L'idée même de créer des villes nouvelles alentour n'est sans doute pas excellente ; c'est aérer la démesure urbaine, ce n'est pas l'éviter.

D'où l'idée récente de promouvoir le développement des villes moyennes, celles de 20.000 à 200.000 habitants, idée qui me paraît bonne. En effet, si la France a toujours été pauvre en très grandes villes — et, finalement, quand on voit ce que cela donne, je dirai que c'est tant mieux — notre pays dispose d'un remarquable réseau de villes moyennes : villes anciennes, villes charmantes qui ne demandent qu'à vivre et à travailler et dont le développement peut ne pas détruire la douceur de vivre.

Cette politique des villes moyennes me paraît donc bonne. Je regrette qu'elle vienne bien tard. Je donnerais sans hésiter toutes les villes nouvelles qu'on réalise actuellement autour de nos métropoles au profit de la revitalisation combien préférable de villes existantes qui sauront demeurer à l'échelle humaine. Je regrette surtout — et très vivement — que la politique en faveur des villes moyennes demeure davantage au niveau des discours dominicaux et des congrès de spécialistes qu'elle n'entre effectivement dans les faits de votre politique.

Monsieur le ministre, nous avons un moment espéré que des programmes d'action efficaces seraient mis en œuvre dès le début de cette année dans plusieurs villes, qui attendaient et espéraient. Finalement, seule la ville d'Angoulême a bénéficié de mesures particulières. J'en suis heureux pour cette charmante agglomération mais, monsieur le ministre, permettez-moi de vous demander : pourquoi Angoulême et pourquoi elle seule ?

Avant de terminer cet exposé, je voudrais vous dire, monsieur le ministre, que j'ai lu avec beaucoup d'intérêt le fascicule sur la régionalisation du budget de l'équipement et de l'aménagement du territoire, car ce document contient d'excellentes remarques que je tiens à reprendre pour les souligner en vous félicitant d'avoir eu le courage de les publier.

Il est dit dans ce rapport que « l'idée de faire des choix d'équipements publics ailleurs qu'à Paris avec la participation des représentants de la population n'est pas complètement entrée dans les mœurs » et que « quelques administrations ont tendance à se dégager des contraintes régionales en ignorant les propositions des régions ou en ne leur donnant pas les moyens ou le temps de faire des propositions valables ».

Monsieur le ministre, je tiens à vous dire que je souscris pleinement à ces propos. Mais je me permets de vous rappeler que le Gouvernement auquel vous avez l'honneur d'appartenir fait peu pour que cela change et que la loi sur les régions n'y contribuera guère.

Votre excellent rapport souligne également — vous ne pourrez m'accuser de critiquer systématiquement, puisque c'est vous qui l'écrivez — que « la fragilité des résultats obtenus » — je vous accorde qu'il y en a — « apparaît d'autant plus grande que les problèmes à résoudre sont plus pressants » et que « l'Ouest et le Sud-Ouest vivent encore en grande partie de l'agriculture » ; d'où vous déduisez fort logiquement que « si le développement des autres secteurs n'y est pas réalisé en l'espace d'une génération, les efforts qui pourront être faits ensuite risquent de n'avoir aucune chance d'aboutir puisqu'une partie des régions atlantiques seraient alors tombées en-deçà du seuil de population nécessaire pour bâtir une économie viable ».

Monsieur le ministre, je suis, là encore, tout à fait d'accord avec vous. Mais je vous pose la question : pensez-vous que le développement des secteurs autres que l'agriculture pourra être réalisé en l'espace d'une génération dans la moitié Ouest du pays, si vous considérez le rythme et l'ampleur des évolutions obtenues jusqu'ici par la politique d'aménagement du territoire de votre Gouvernement ?

Enfin, votre propre rapport traite d'un « problème plus grave encore » : celui de l'agglomération parisienne. Vous indiquez qu'« il faut y dépenser en investissements publics, par habitant supplémentaire, deux fois plus environ, que pour équiper un citadin provincial. La construction d'un kilomètre de voirie rapide coûte à l'heure actuelle trois fois plus à Paris que dans une métropole d'équilibre. Le métro express régional représente le coût d'environ mille kilomètres d'autoroute de

rase campagne. Au total, la région parisienne dans son ensemble absorbe à l'heure actuelle près de la moitié des crédits consacrés à l'équipement urbain ».

Monsieur le ministre, ces problèmes que pose l'agglomération parisienne sont effectivement graves. Ce qui me paraît le plus inquiétant, c'est qu'après dix ans de politique d'aménagement du territoire, ils aient encore une telle acuité. Serait-ce l'indice de l'échec ou, à tout le moins, de l'insuffisance de cette politique ?

Il me paraît donc indispensable de revoir cette politique qui, je tiens à le redire, est bonne dans son principe, mais qui doit être considérablement renforcée et amplifiée.

Comme il n'est naturellement pas souhaitable de vous priver des modestes moyens mis à votre disposition, la commission des affaires économiques et du Plan propose d'adopter les crédits relatifs à l'aménagement du territoire. (Applaudissements.)

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je suis en fait fort heureux que l'examen des fascicules budgétaires commence par la discussion de celui de l'aménagement du territoire. Certes, ce budget, on l'a rappelé, n'est pas le plus impressionnant par sa masse, mais je suis de ceux qui pensent que les budgets sont surtout importants par la politique qu'ils veulent exprimer.

L'aménagement du territoire est un domaine qui dépasse très largement mes compétences, ces compétences techniques qu'a évoquées M. Barroux tout à l'heure en des termes élogieux, et je l'en remercie. Mais je lui rappelle que j'exerce celles de l'aménagement du territoire en vertu des pouvoirs interministériels qui m'ont été délégués par le Premier ministre.

Je crois que le débat d'aujourd'hui, qui traite d'un sujet qui anime toutes les administrations françaises, a un double intérêt : tout d'abord, il nous permet d'examiner comment le Gouvernement fait face à ce souci ; ensuite il nous permet de mieux situer dans leur dimension politique des actions très diversifiées qui relèvent de mon ministère et que nous aurons l'occasion du reste d'examiner plus avant en poursuivant l'examen des fascicules pendant toute la journée.

Je ne veux pas dire que tout se ramène à l'aménagement du territoire. Mais enfin si nous construisons des infrastructures de transports, si nous mettons appartements ou maisons à la disposition des Français, si nous donnons aux villes les moyens réglementaires et éventuellement l'aide nécessaire pour organiser leur croissance, tout cela doit se faire en harmonie avec une certaine image de la France : celle que nous avons depuis une dizaine d'années progressivement tracée avec le sentiment qu'elle s'approche peu à peu de la réalité de notre pays.

Cette image est un peu comme celle qu'un homme doit se faire de lui-même : un peu plus belle que lui pour qu'il soit tendu vers son progrès ; pas trop différente pour que le progrès soit possible.

La politique d'aménagement du territoire est le modelage d'une société meilleure, c'est-à-dire plus unie et où personne n'est sacrifié.

Elle est née, vous le savez, de la constatation qu'il se créait en France des zones de sous-développement et du refus de cette évolution. Nous avons réagi en Français à ce fait, en Français dont le sentiment national passe par des patriotismes très locaux. Nous avons su démontrer la fécondité de cet échange entre la région et la nation, puisque la nation est le centre de ces solidarités et que la région ne rêve pas de se construire contre elle. Elle veut participer à part entière au progrès national.

En France, le régionalisme est national. C'est bien pourquoi il n'a pas à susciter la crainte, dès l'instant qu'il s'affirme en termes de responsabilités et d'action concrète.

Nous avons constaté et nous avons combattu le déséquilibre entre la croissance de l'agglomération parisienne et celle des autres centres urbains. Nous constatons et nous combattons le déséquilibre que créerait le vide rural. Ces déséquilibres réels ou menaçants, nous les combattons, non pas seulement en renforçant l'élément affaibli, mais en vivifiant les complémentarités, les alliances, en cherchant à appuyer le faible sur le fort, la ville moyenne sur la métropole, la vie rurale sur la vie citadine, etc.

Nous sommes, nous Français, assez doués pour le bonheur de vivre. Et pourtant, on a parfois l'impression que le corset de trop de règlements, l'uniformité et la brutalité des modernisations indispensables font disparaître cet art national. Eh bien, nous voulons, nous, que le cadre de la vie assure mieux les conditions du bonheur, simplement en laissant à chacun plus de responsabilité dans sa définition. Depuis quelques années

nous multiplions les occasions de choisir : il y a une démocratie concrète qui consiste à pouvoir choisir, par exemple, entre la maison individuelle et le logement collectif, entre le centre de la ville et la banlieue rurale, entre l'autoroute et la route, ou, quand le choix dépasse l'individu, et c'est souvent le cas, en confiant cette responsabilité de choix aux élus. Je l'ai dit à plusieurs reprises depuis mon arrivée dans ce ministère : les collectivités locales jouent un rôle croissant dans l'effort national d'équipement. Cela est bon pour leurs membres parce qu'il est bon de rapprocher la décision du besoin, donc de l'usager. Cela est bon aussi, vous me permettez de l'ajouter, pour la vie de la démocratie locale parce que cela l'enracine dans le concret. Et cela est bon pour l'Etat dont la santé ne réside pas dans l'épaississement.

Tels sont nos principes directeurs et je prends, je le dis tout de suite, pour une critique constructive toute critique qui s'appuierait sur eux.

Ces principes, je les applique avec un certain nombre de moyens au service de quelques objectifs. Parlons d'abord de ces moyens.

Nous disposons de deux catégories de crédits, les uns qui sont spécifiquement liés à l'aménagement du territoire, les autres qui y contribuent.

L'action de tous les ministères — votre rapporteur spécial de la commission des finances l'a fort bien définie — contribue plus ou moins à une répartition équilibrée des activités sur le territoire ; au premier chef vient l'action d'équipement dont j'ai, en tant que ministre technique, la responsabilité. Les crédits d'équipement, dont nous reparlerons, augmentent dans des proportions importantes ; mais il ne faut pas oublier que certains crédits, gérés par d'autres départements ministériels, servent plus particulièrement à des opérations d'aménagement. Marseille-Fos, Dunkerque, la rénovation rurale, les villes nouvelles font appel pour plus d'un milliard de francs à ces crédits réservés dont la masse a doublé depuis 1969.

Quant aux moyens propres à la D.A.T.A.R., ils lui permettent d'inciter et d'amorcer des opérations dont le financement normal est supporté par les différents budgets d'équipement. Il s'agit donc d'un budget d'entraînement, mais il ne faut pas, je crois, mesurer son efficacité à sa progression mathématique. C'est pourquoy je ne vous propose qu'une augmentation, en effet assez modeste, de 3,3 p. 100 tout en tenant compte du fait que, depuis 1969, ces crédits auront plus que doublé.

Que ce soit pour les missions touristiques, pour les primes de développement industriel, pour le F.I.A.T., pour le fonds de rénovation rurale, pour les missions régionales ou pour la mission méditerranéenne, je considère qu'actuellement nous disposons des crédits nécessaires à une action efficace.

J'en viens aux objectifs que servent ces moyens et, tout d'abord, à l'industrialisation ou à la décentralisation industrielle. M. de Montalembert a rappelé, en s'en félicitant, que le Gouvernement avait très largement adapté le régime des aides en réaffirmant à cette occasion les priorités qui ont déjà été décidées en faveur de l'Ouest et des zones de conversion.

Avec notre nouveau régime d'aides, les conditions de calcul ont été révisées dans un sens favorable. La prime de développement régional va de 12 à 15 p. 100 des investissements réalisés ; elle s'élèvera à 25 p. 100 dans les zones les plus critiques. Le plafond d'aide par emploi a été relevé et assoupli. La carte des aides n'a pas été bouleversée, car il faut une certaine stabilité pour mener une politique industrielle, mais le nouveau régime permet de résoudre les difficultés ponctuelles quand elles se présentent.

Cette politique, nous la mettons très largement entre les mains des préfets de région.

Désormais, d'ailleurs, la décentralisation industrielle ne signifie plus la « déparisienisation » de l'industrie car c'est à l'étranger aussi bien qu'en France que nous allons prospecter les investissements. Nous avons ouvert des bureaux très actifs à New York, Francfort, Berne, Londres, Stockholm et Tokyo, et leurs succès prouvent que notre pays réunit désormais les conditions d'une bonne et saine industrialisation.

Quant à Paris, nous restons vigilants. Mais notre action n'est pas seulement négative. Nous avons redéfini le régime de limitation en région parisienne pour qu'il serve aussi à maîtriser le développement urbain et à y orienter les implantations vers les zones prioritaires de l'Est de la région parisienne et vers les villes nouvelles.

De cette action, nous pouvons maintenant dresser un bilan rapide. Le rythme des demandes de primes et le rythme des primes accordées sont en progrès constants.

Au cours de l'année 1971, 356 primes accordées ont entraîné la création de 45.000 emplois. Mais je considère que ces réalisations globales ne suffisent pas. Il y a pour nous des zones privilégiées parce que plus en péril que d'autres. C'est le cas de l'Ouest. En 1971, sur 45.800 emplois attendus des programmes aidés, 28.600 intéressent ces régions.

Dans le Nord, en cinq ans, plusieurs dizaines de milliers d'emplois nouveaux ont pu être créés, notamment dans l'automobile, et les 18.000 emplois industriels nouveaux qui seront créés dans la zone Calais-Dunkerque, au cours du VI^e Plan, marquent notre volonté de continuer cette politique.

Cela est vrai aussi pour la Lorraine où, en 1972, plus de 3.000 emplois aidés ont été créés, ce qui est reconfortant.

Nous constatons un peu partout que la province attire d'elle-même et que la décentralisation est devenue un peu une habitude, un comportement ordinaire de la part des industriels. C'est du reste le résultat que nous recherchons.

Dans le domaine des activités tertiaires, dont votre rapporteur a souligné l'importance tout à l'heure, nous avons renversé le mouvement de l'industrialisation concentrée sur Paris. Nous voulons maintenant renverser le mouvement naturel des implantations tertiaires.

Actuellement, la région parisienne exerce une attirance quasi mécanique. Les emplois tertiaires privés créés à Paris représentent, en 1971, la moitié de tous ceux qui ont été créés en province. Or, l'essentiel du problème est là : entre 1965 et 1975, 300.000 emplois industriels auront été créés en France contre 1.400.000 emplois tertiaires. Décentraliser les usines ne suffit donc plus, il faut décentraliser aussi les bureaux.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Nos moyens d'action sont maintenant définis et mis en place. Ils visent à freiner, à inciter, à négocier.

Ils visent à freiner la construction de bureaux, comme les extensions en région parisienne. Nous avons désormais un régime d'autorisation et l'autorisation doit être l'exception, sauf s'il s'agit d'équiper la banlieue Est et les villes nouvelles.

Ils visent à inciter par des primes de localisation. Le champ géographique de la prime est étendu. Son taux varie de 10 à 20 p. 100 mais si les programmes à financer dépassent les 10 millions de francs, les taux sont libres et résultent d'un accord avec l'administration.

Enfin, ils visent à négocier. Nous avons amorcé une approche contractuelle du problème. Notre contrôle sera plus efficace et plus souple s'il s'exerce dans le cadre de véritables contrats pluriannuels.

C'est dans cet esprit que nous engageons une vaste restructuration des locaux nécessaires au rôle international de Paris dans le domaine financier. En même temps qu'elle donnera à la capitale les moyens d'être la place financière qu'elle doit être, cette restructuration contractuelle que nous avons amorcée nous permettra d'orienter environ 500.000 mètres carrés de bureaux supplémentaires vers la province d'ici à 1980.

J'ajoute que l'Etat donnera l'exemple. Il est directement, ou indirectement par les établissements publics, maître d'un grand nombre d'emplois tertiaires ; ce qu'il fait, ce qu'il fera pour se décentraliser lui-même sera certainement un encouragement important pour le secteur privé.

Nous pouvons déjà afficher les premiers résultats de cette politique. Mais, plutôt que de vous citer des chiffres ou de dresser devant vous une liste fastidieuse, et d'ailleurs déjà connue, des opérations réussies, je voudrais simplement vous dire que ce qui nous encourage le plus, c'est le sentiment que l'action de l'Etat donne finalement une occasion aux sociétés bancaires, aux sociétés d'assurances, aux sociétés de services et d'études de remodeler leur fonctionnement et que cette occasion est volontiers saisie. A la prise de conscience nationale et politique de l'hypertrophie parisienne répond une prise de conscience des responsables économiques eux-mêmes. C'est là une grande satisfaction pour ceux qui mènent cette politique.

Cela étant, la revitalisation de la province ne consiste pas seulement à la faire participer au développement des secteurs modernes de l'économie. Il ne peut y avoir de vitalité provinciale sans vitalité rurale. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il ne s'agit pas de traiter le problème rural en soi ; il s'agit de trouver un nouveau mode de rapports entre ville et campagne, entre citadins et ruraux, un mode de rapports qui s'appuiera sur le fait qu'il devient de plus en plus facile d'être de la

ville sans vivre dans la ville. D'ores et déjà on peut dire que l'urbanisme doit compter avec l'espace rural, l'intégrer à ses projets.

Ce n'est pas du tout dire que l'avenir de l'espace rural se trouve dans sa colonisation par les villes. Il n'y a pas de bon mariage sans équilibre et pour que le mariage ville-campagne soit fécond, il faut que le partenaire rural soit assez fort.

C'est pourquoi nous cherchons les moyens de lutter contre la dépopulation très rapide de certaines zones car il se constitue petit à petit des terres mortes, des zones vides. L'aménagement du territoire, ce doit être déjà la prise de conscience de ce péril et c'est une des raisons qui ont amené le Gouvernement à créer récemment une subvention d'installation aux jeunes agriculteurs.

La politique de la montagne, par exemple, s'inspire très largement de ces préoccupations, car le problème y a déjà pris un tour aigu. Vous avez voté, l'an passé, des mesures que je considère comme très importantes car elles peuvent arrêter la dépopulation du territoire montagnard. Elles reconnaissent que l'agriculteur de montagne remplit une sorte de service public au profit de la collectivité nationale, et nous l'aidons en conséquence.

Nous menons le même genre de politique en matière de rénovation rurale. Commencée pendant le V^e Plan, la politique de rénovation rurale a été confirmée par le VI^e Plan. Elle est particulièrement localisée dans l'Ouest, le Limousin et l'Auvergne. Il ne s'agit pas d'une action modeste : depuis sa création, 1,2 milliard de francs y ont été consacrés, qui ont permis d'engager 2,5 milliards de travaux. La création, l'année dernière, du fonds de rénovation rurale confirme notre intention de poursuivre l'effort engagé.

J'indique à M. de Montalembert, qui s'est inquiété d'une diminution de 12.000 francs au chapitre 44-01, que cette diminution représente notre contribution à une demande pressante d'économie forfaitaire de la part du ministère de l'économie et des finances. Mais cette diminution n'affectera en aucun cas les subventions versées aux comités régionaux d'expansion.

Cette politique de rénovation rurale présente pour moi un autre intérêt : c'est une sorte de banc d'essai de mesures qui sont ensuite étendues à d'autres zones présentant des caractéristiques voisines. C'est ce que nous avons fait pour la promotion de l'artisanat rural et pour l'attribution de l'indemnité viagère de départ.

J'en viens maintenant à une partie essentielle de notre politique qui me concerne à un double titre : en tant que responsable de l'aménagement du territoire et en tant que chef d'une administration chargée de l'équipement, du logement et du tourisme.

La liaison entre ces deux responsabilités est intime — je m'en suis déjà expliqué devant votre Assemblée — et la nouvelle organisation gouvernementale l'a renforcée, je crois, en la reconnaissant. Aménager le territoire, c'est, sur le tissu continu de l'espace rural, concevoir le réseau diversifié des centres d'activités économiques et de vie urbaine. Cela suppose une politique urbaine diversifiée, qui soit apte à régler, ou à aider à régler, les problèmes spécifiques de l'agglomération parisienne, des grandes métropoles, des villes nouvelles et des villes moyennes. C'est alors que l'aménagement devient urbanisme, et se repose sur lui. Or le développement urbain a deux aspects : un développement vers l'extérieur de la ville, en fonction des infrastructures disponibles, et un développement interne : c'est le problème des centres de villes. Ainsi l'urbanisme met-il en cause la politique des infrastructures et la politique du logement. Et il est lui-même animé par une vision du territoire.

Nous voulons d'abord un urbanisme maîtrisé. Cette maîtrise passe par la politique foncière.

Les moyens de cette politique se développent. En 1971, la réforme des Z. A. D. — zones d'aménagement différé — l'ouverture de crédits pour la constitution de réserves foncières sont des éléments importants.

Actuellement, notre objectif est de compléter ces moyens-là partout où le problème foncier dépasse la compétence des communes prises isolément.

Parfois ce ressort est encore trop limité. C'est pourquoi nous essayons, ici ou là, d'étendre une formule qui a fait ses preuves, par exemple dans la Basse-Seine, et qui y a fortement aidé à la réalisation du schéma d'aménagement : cette formule est celle d'un établissement public foncier. La métropole lorraine aura bientôt le sien, vous le savez.

Enfin, nous explorons et nous proposons quelquefois aux collectivités locales une formule qui permet de mobiliser le patrimoine de l'Etat ou des collectivités locales sans l'aliéner : celle de la concession d'usage des sols.

Nous voulons un urbanisme maîtrisé, mais concerté. L'urbanisme, c'est l'affaire des villes, donc de leurs élus. La sensibilité publique s'est considérablement affinée et aiguisée au cours des années récentes en ce domaine, et je ne suis pas de ceux qui s'en plaignent. Il est indispensable que, de plus en plus, des décisions soient prises au niveau où cette sensibilité peut s'exprimer utilement.

C'est pourquoi le projet de budget donne une priorité à l'accroissement des crédits d'études, cela afin de tenir compte de l'objectif de 1975 pour l'établissement des plans d'occupation des sols.

Je crois qu'ainsi mieux maîtrisé, et mieux concerté — si vous me permettez cette expression — notre urbanisme respectera mieux que par le passé l'échelle humaine parce qu'il sera voulu par des hommes responsables au lieu d'être, comme trop souvent, la résultante d'actions administratives quelquefois soucieuses avant tout de leur logique propre.

L'Etat a répondu à ce souci d'un urbanisme à l'échelle humaine en veillant à limiter ce qui la dépassait et à fortifier ce qui la respectait.

C'est ainsi que nous avons appliqué cette politique que j'évoquais tout à l'heure concernant la région parisienne, et que nous poursuivons le développement — corrélatif, monsieur Barroux — des métropoles d'équilibre pour en faire des centres de décision et les doter d'un secteur tertiaire majeur. Nous voulons, enfin, mener à bien cette politique des villes moyennes, dont j'ai entendu tout à l'heure votre rapporteur pour avis approuver les principes et critiquer les modalités.

Messieurs, si les villes moyennes sont un mythe, comme on l'a dit, je crois pour ma part qu'elles sont un mythe extrêmement positif et sain. Je considère que le développement de notre politique passera par sa « contractualisation » et que c'est avec les municipalités que nous devons définir cette politique des villes moyennes. Je le crois d'autant plus que je sais qu'elles sont un lieu d'élection de la démocratie locale et que c'est la concertation avec les municipalités qui pourra seule m'aider à les aider.

Quant à l'habitat proprement dit — nous en reparlerons cet après-midi ou ce soir — j'évoquerai simplement deux problèmes qui sont qualitatifs et qui s'inscrivent donc dans la politique d'aménagement du territoire.

Tout d'abord, nous ne devons pas nous résoudre à ce que la seule invention de notre siècle dans ce domaine soit le grand ensemble ; ensuite, il faut empêcher que nos villes, qui datent presque toutes du XIX^e siècle, soient marquées, comme le sont trop de banlieues, par la ségrégation sociale.

Le logement social doit être présent dans le cœur des villes, car, finalement, le problème du logement social en France tend à devenir celui de sa médiocre implantation.

J'ai gardé pour terminer ce qui concerne les relations entre les infrastructures et l'aménagement du territoire. Il faut y porter une grande attention car, en équipant le pays, nous esquissons déjà les grandes tendances de répartition de l'activité économique de demain.

C'est pourquoi je considère qu'il est essentiel de ne pas satisfaire aveuglément les besoins d'équipement collectif tels qu'ils se présentent en ce moment. Il faut choisir parmi ces services ceux dont la satisfaction aura un effet conforme aux objectifs d'aménagement du territoire. Il faut même parfois équiper là où aucun besoin ne s'est encore fait sentir avec acuité, car nous savons tous l'attraction qu'une autoroute, un port, exercent sur l'implantation des activités.

Messieurs, je sais qu'en agissant ainsi, nous agissons à long terme, que les effets des infrastructures ne se font pas sentir du jour au lendemain. Mais une politique d'équipement digne de ce nom ne peut pas être une politique opportuniste. Ce doit être une politique de choix.

Choix en matière de ports et de voies navigables, par exemple. Vous savez que nous concentrons nos efforts dans une proportion très importante — je vous le dirai cet après-midi — sur trois sites : Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos.

Choix en matière de routes et d'autoroutes, choix d'une meilleure répartition des responsabilités entre l'Etat et les départements.

Choix d'un réseau de liaisons rapides qui ne reproduise pas la toile de l'araignée parisienne. Il me suffira de vous rappeler l'importance du plan routier breton, de la liaison Centre-Europe-Atlantique, de vous dire qu'autour de Lille se constitue un réseau autoroutier digne de la métropole du Nord, et cela

est également vrai de Lyon et de Marseille, pour que vous constatiez qu'en matière de routes notre politique est celle des choix.

C'est vrai aussi en matière de transports. M. Galley et moi-même allons proposer bientôt au Gouvernement un schéma directeur des infrastructures nécessaires aux liaisons aériennes intérieures.

Je n'ai pas à rappeler l'action qu'a menée la D. A. T. A. R. en aidant l'ouverture de lignes d'affaires interrégionales et internationales à partir des grandes villes de province. La D. A. T. A. R. a également beaucoup fait pour l'aérotrain qui va devenir opérationnel entre La Défense et Cergy-Pontoise et, demain — je le souhaite — sur Paris-Orléans.

Nous avons déjà débattu du tourisme ; je n'y reviendrai pas. Le fascicule budgétaire qui vous est soumis prévoit, en effet, des crédits importants pour les missions touristiques de l'Aquitaine, du Languedoc-Roussillon et de la Corse. Il est bon que nous ayons ainsi fait prendre conscience du fait majeur que constitue l'activité touristique pour le développement de nos régions.

Je tiens d'ailleurs à rappeler à cette occasion que dans mon esprit le système des missions touristiques telles que je les ai créées est provisoire. Une fois les grands équipements achevés, il conviendra de revenir à la procédure normale, c'est-à-dire à la concertation, sous l'impulsion du commissariat général au tourisme, entre les administrations et les collectivités concernées.

Voilà donc à quoi nous utiliserons les crédits que nous vous demandons. L'ensemble des politiques d'aménagement que nous poursuivons et qui, peu à peu, ont permis de donner un nouveau visage à l'espace français a aussi une conséquence essentielle, je dirai même capitale, dont je voudrais que l'importance ne soit pas sous-estimée.

Renforcer le potentiel industriel des régions, développer les activités tertiaires, donner aux grandes villes des pouvoirs de décision, favoriser la création de métropoles capables d'équilibrer le poids de la région parisienne, accroître le potentiel touristique, maîtriser la conversion rurale, tout cela conduit inmanquablement à développer rapidement les pouvoirs des régions et des collectivités locales.

Je crois que, ce faisant — ainsi que je viens de le rappeler — nous avons préparé le succès de la réforme régionale que vous avez votée récemment, car, après avoir reçu de l'Etat les moyens d'une politique d'équipements, puis d'une politique de développement industriel, les régions vont avoir ceux d'une politique globale.

Je parle de la politique d'équipements collectifs. Pourquoi ? Parce qu'au début de l'année 1972, nous avons vu se terminer la procédure de régionalisation du VI^e Plan avec le dépôt et la discussion devant les conseils généraux et les commissions de développement économique régional des programmes régionaux de développement et d'équipement élaborés par les instances régionales.

Ainsi chaque région dispose-t-elle pour la durée du Plan d'un programme d'équipements qui, tout en restant dans chacun des secteurs d'investissements publics, cohérent avec les choix nationaux, traduit plus précisément un certain nombre d'orientations particulières.

Ces choix ont été pris en compte pour l'élaboration du budget de 1973 et, par ailleurs, la déconcentration intervenue depuis 1970 permet aux instances régionales de procéder à des choix précis de localisation.

Ainsi, en amenant les régions à réfléchir à leur problème de développement et à opérer des arbitrages en matière de localisation d'équipements collectifs, et en avançant dans la voie de la déconcentration, nous avons mis en place des instruments et des méthodes qui améliorent la prévision et l'exécution des programmes d'équipements, mais ce n'est pas tout.

Les programmes régionaux de développement et d'équipement ont fait prendre conscience aux régions que leur expansion économique ne doit pas s'arrêter à la programmation des équipements publics, mais qu'il lui faut prendre en compte la totalité du développement économique régional.

Vous savez que nous allons résolument dans ce sens depuis plus d'un an et que l'échelon régional dispose d'un véritable pouvoir dans les localisations d'entreprises par le biais du permis de construire et de l'octroi des aides au développement industriel qui sont — je vous le rappelle — traitées au niveau régional pour les deux tiers.

Elles sont traitées, monsieur de Montalembert, par le préfet et elles ne peuvent pas l'être par le commissaire à la conversion industrielle, qui n'est pas ordonnateur. Mais je sais bien comment le système marche pour l'avoir mis en place dans plusieurs

régions et je peux vous dire que l'avis du commissaire à la conversion industrielle est déterminant auprès des préfets de région dans ce genre d'affaires.

C'est ainsi que la politique régionale va devenir globale, car ces pouvoirs d'initiative en matière d'équipement et de développement vont se concrétiser dans un budget qu'on peut imaginer de trois types différents : un budget d'assistance pour les collectivités ; un budget de substitution à l'Etat pour certains équipements programmés, ou un budget volontariste pour des équipements non inscrits au Plan.

Ces trois types de budgets se conjugueront sans doute ; c'est inévitable. Mais pour que le budget de la région soit comme celui de la nation : la traduction d'une politique, il faut que les régions soient assez fortes et prospères pour pouvoir influencer sur leur propre développement. C'est assurément le cas de certaines, qui ont atteint le seuil du décollage et de l'autonomie économiques, mais pas de toutes ; c'est la raison pour laquelle une certaine centralisation des grandes décisions d'aménagement du territoire reste nécessaire. Est-il paradoxal de dire que l'aménagement du territoire qui a tant fait pour la prise de conscience régionale reste aujourd'hui le garant de l'équité et finalement de l'unité, de notre communauté nationale ?

C'est, mesdames, messieurs, cette garantie et cette politique que je vous demande aujourd'hui d'approuver. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1972 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 : 19 minutes ;
- Groupe de la gauche démocratique : 15 minutes ;
- Groupe communiste : 11 minutes ;
- Groupe des républicains indépendants d'action sociale : 10 minutes.

Etant donné le nombre des orateurs inscrits, je demande à tous ceux qui interviendront de bien vouloir abréger leurs discours et de poser leurs questions sans longs développements ; sinon, il serait difficile de tenir notre horaire.

Cela dit, la parole est à M. Lucotte.

M. Marcel Lucotte. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, répondant à l'invitation de notre président, et compte tenu de la qualité des travaux de nos rapporteurs et du très large exposé de M. le ministre, je m'abstiendrai de considérations d'ordre trop général pour aborder quelques points qui, dans mon esprit, restent obscurs, poser quelques questions et formuler quelques observations.

Qu'il me soit tout d'abord permis, monsieur le ministre, de dire que nul ne peut nier que des résultats positifs aient été obtenus en matière d'aménagement du territoire, une action à laquelle, depuis de longues années, vous avez attaché votre nom. L'élu de Saône-et-Loire, que je suis, qui constate l'efficacité d'un certain nombre de mesures, notamment du démarrage de la reconversion du bassin minier, tient à vous en rendre hommage.

Permettez-moi de signaler tout d'abord les difficultés soulevées par la décentralisation du secteur tertiaire. Je ne reviens pas sur les chiffres : 1.400.000 emplois du tertiaire seront créés en dix ans contre seulement 300.000 emplois industriels. Et encore, un très grand nombre de ces emplois sont ou seront créés dans la région parisienne. Outre ces créations d'emplois du tertiaire, il y a l'implantation des centres de décision et, monsieur le ministre, quand je regarde, en tant que président du comité d'expansion du département de Saône-et-Loire, le nombre des emplois industriels créés, je suis bien obligé de constater que les trois quarts dépendent de centres de décision qui sont tous parisiens et que cela provoque infiniment de problèmes.

On pourrait également regarder le problème de la répartition des équipements et constater — sans pour autant entrer dans un conflit qui serait vain, car il faut bien que la France « se paie » une capitale de taille internationale — que l'Etat consacre à Paris, selon les secteurs d'activité, entre la moitié et le tiers des crédits d'équipements urbains.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Marcel Lucotte. Avec les seuls crédits du R. E. R. — M. Barroux l'a rappelé, et vous-même, monsieur le ministre, vous le précisez dans le document que vous nous avez présenté —

on aurait pu faire mille kilomètres d'autoroutes de rase campagne. Enfin, les équipements coûtent deux à trois fois plus cher à Paris qu'ailleurs.

Que constatons-nous aujourd'hui ? Incontestablement, on a tenté de stopper l'industrialisation de la capitale elle-même et on y a réussi en partie. Mais, dans le même temps se développe à la périphérie, et d'une manière souvent démentielle, la couronne parisienne, ce qui n'est pas sans poser de graves problèmes. On a ajouté, pour tenter de maîtriser ce développement, la création de villes nouvelles, mais on s'est aperçu que tout cela ne faisait le bonheur de personne, et en tout cas pas celui des énormes masses de population qu'il fallait loger à la hâte, qui se trouvent généralement très loin de leur lieu de travail et sont astreintes à des déplacements fatiguants et coûteux.

De là cette idée de créer les emplois qui manquent dans cette couronne parisienne. Mais, au bout de ce processus, il y a inéluctablement un nouvel accroissement de la lourdeur de la tête parisienne et un certain dépérissement du corps provincial.

Il n'est, monsieur le ministre, pour se rendre compte de cette réalité, que de parcourir, comme nous le faisons, nous, provinciaux, les autoroutes autour de Paris pour constater que cette décentralisation des entreprises ne se fait de préférence que dans un rayon de 20 à 30 kilomètres autour de Paris, guère plus loin.

Cela a fait imaginer, et réussir en bonne partie, la politique des métropoles d'équilibre. Mais que de déséquilibres nouveaux, car bien souvent, que se produit-il ? La création de « petits Paris » qui tirent une bonne partie de leur propre vitalité de la région, ce qui est normal, mais aussi d'un environnement dans lequel on crée des « désertifications » nouvelles.

Alors vient d'être imaginée une politique dite des villes moyennes ; même si le terme est modeste, l'idée nous convient et cela nous change de l'habitude française des petites choses, petites maisons, petits jardins, petites autos.

Nous en sommes donc maintenant à l'idée des villes moyennes. Vous-même, monsieur le ministre, ouvrant le congrès des économies régionales à Nice, vous avez souligné à quel point cette notion vous paraissait essentielle. M. le Premier ministre, clôturant ce même congrès, a apporté également sa caution à la politique du Gouvernement.

Nous nous en réjouissons, car en réalité on n'invente rien, on découvre la réalité française, ce pays fait de villes moyennes, voire de petites villes. Il y a moins d'un siècle, Paris excepté et une ou deux métropoles régionales, la France n'était qu'un pays de villes moyennes. Plus de la moitié des Français aujourd'hui vivent dans de telles villes ; ce sont elles qui ont enregistré la plus grande croissance démographique au cours des dix dernières années et on sait que le coût des équipements publics y est incontestablement moins lourd. On constate, en outre, que l'évolution des structures industrielles actuelles s'accorde à la dimension des villes moyennes et il est vrai que l'on constitue maintenant des unités de production de plus petite taille que naguère.

Enfin, la ville moyenne constitue presque toujours un pôle d'attraction, mais aussi, pour un secteur donné, un pôle de service. C'est sans doute dans cette notion de service qu'il faudrait chercher une définition de la ville moyenne.

Mais, disons-le, cette ville moyenne ne porte pas toutes les vertus en elle. Par exemple, on vit mieux, dit-on, dans les villes moyennes. C'est généralement vrai et pour des raisons clairement perçues que je n'énumère pas, mais on peut aussi, avouons-le, s'y ennuyer à mourir, ce qui pose tout le problème des équipements urbains et conduit à remettre en cause cette sorte de monopole qui a été trop longtemps celui de Paris en matière culturelle.

Par ailleurs, si on n'y prend garde, le développement des villes moyennes peut à nouveau se faire au détriment de leur environnement. Parlant des villes que je connais, que constatons-nous ? Qu'au-delà de quinze kilomètres — cela paraît être la donnée habituelle — les populations rurales ont accéléré leur départ vers les villes moyennes. Sans doute, tôt ou tard, seraient-elles parties. Les jeunes, les premiers, en sont partis, mais un certain nombre de ménages adultes ne seraient jamais allés ni à Paris ni vers la grande ville. Ils se sont fixés sur la ville moyenne ; ils ont gardé la maison de campagne comme résidence secondaire. Que se passe-t-il alors ? La désertification de ce secteur s'est accélérée, mais, par contre coup, les communes suburbaines, à moins de 15 kilomètres, connaissent un urbanisme sauvage et souvent un engorgement.

La ville nouvelle n'a donc pas en elle-même toutes les vertus. Ces deux seules observations, monsieur le ministre, m'amènent à préciser quelques questions concernant la manière dont on pourrait conforter dans l'avenir le développement des villes moyennes.

Il convient tout d'abord, c'est évident, de faciliter les créations d'emploi et spécialement d'emplois tertiaires car, actuellement, monsieur le ministre, non seulement le tertiaire ne vient guère dans les villes moyennes, mais il arrive même qu'il s'en aille. A cet égard, c'est l'Etat lui-même qui a déclenché le mouvement — peut-être ne pouvait-il pas faire autrement — mais nous avons enregistré un certain nombre de départs, par exemple à la suite de la réforme judiciaire; l'Etat, en supprimant un grand nombre de tribunaux, a entraîné le départ de la majorité des auxiliaires de la justice. C'est aussi le regroupement dans vos propres services des directions départementales de l'équipement qui ont fait disparaître les arrondissements. Il y aurait maints exemples de ce type de mesures qui entraînent le départ du tertiaire.

Ensuite, monsieur le ministre, et vous le savez bien, se pose le problème des finances locales. Je n'insiste pas, mais vous savez que la fiscalité locale atteint actuellement la limite du supportable, ou de l'insupportable. Elle s'accroît chaque année d'une manière considérable et on ne pourra plus longtemps éluder la réforme nécessaire.

Permettez-moi, bien que cela relève plutôt de la compétence de M. le ministre de l'économie et des finances, de dire combien la patente joue, en matière d'industrialisation, un rôle néfaste. Cet impôt est fort injustement réparti; il crée des déséquilibres sur le plan national devant lesquels on ne pourra peut-être pas toujours fermer les yeux.

Nous pourrions vous donner — j'ai les documents dans mon dossier — l'exemple d'entreprises qui nous ont fait constater que, pour un emploi à Paris, elles payaient en moyenne deux ou trois fois moins de patente qu'en province. Ce n'est pas niable et cela est vrai, d'ailleurs, de toute la gamme des impôts locaux, bien que ce soit plus marqué pour la patente qui constitue un frein non discutable à la décentralisation.

Autre difficulté — vous y avez fait allusion — le problème de la maîtrise des sols dans ces villes moyennes. Aucun développement n'est possible sans politique de réserve foncière et les dispositions actuelles de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales n'ont pas porté tout leur effet bénéfique du fait qu'elles nécessitaient la mobilisation d'une quote-part de la commune souvent très lourde et pour plusieurs années.

Enfin, monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il faut imaginer de nouvelles méthodes administratives ?

Il nous semble tout à fait impensable de promouvoir une politique des villes moyennes sans une politique d'aménagement de l'espace rural — vous l'avez justement soulignée. Faute de quoi, on aggravera les distorsions ville—campagne et on multipliera, sans bénéfice pour personne, les petits déserts français.

Par ailleurs, ne serait-ce que parce que chaque ville moyenne ne pourra pas se payer tous les équipements — socioculturels, d'enseignement, hospitaliers — il faudra réaliser la complémentarité de ces villes moyennes et même des petites villes qui les entourent et les confortent.

Cela peut vouloir dire que des méthodes nouvelles de travail devront être envisagées, évitant les chevauchements de compétence, les tiraillements entre direction départementale de l'équipement et direction départementale de l'agriculture. Une assistance technique plus réelle devra être à la disposition des villes moyennes qui ne peuvent naturellement pas s'offrir, chacune, une agence d'urbanisme. Une globalisation des crédits d'équipements devrait permettre à une ville de mener une politique équilibrée et non au coup par coup, en fonction des subventions et emprunts. Peut-être une procédure se rattachant à celle des plans de modernisation et d'équipement pourrait-elle être développée et étendue aux villes moyennes.

Enfin, et vous l'avez très justement souligné, il faut des institutions régionales qui animent cette politique. Ne serait-ce pas en effet au niveau de la région que pourrait le mieux se définir une politique des villes moyennes, que pourraient le mieux se faire les arbitrages qui seront toujours nécessaires ?

Alors le P. R. D. E., à la fois touffu et descendant trop dans le détail, deviendrait la grande affaire de la région, au lieu de ces votes sans joie et sans compréhension suffisante dans nos conseils généraux et autres C. O. D. E. R.

Ne serait-ce pas également la région qui aurait à définir, en accord avec les départements, les nécessaires liaisons routières et ferroviaires aujourd'hui, par aérotain demain, et qui doteraient, à l'image d'ailleurs du schéma directeur routier, notre pays d'un maillage de villes moyennes et de petites villes bien reliées les unes aux autres et, de ce fait, plus facilement solidaires ?

Il est important, monsieur le ministre, que 1973 voie tout ensemble le départ du fonctionnement des régions dans les dispositions de la loi et la promotion de cette politique des villes nouvelles.

Nous avons bien le sentiment que cette politique des villes moyennes présente encore un autre attrait : c'est qu'elle peut être l'occasion d'un véritable sursaut de civisme. Elle est capable de mobiliser les citoyens et de les rendre directement responsables d'affaires qui les touchent de près. Face à l'anonymat de la mégalopole et à la solitude de ses habitants, la ville moyenne offre le cadre idéal de l'exercice quotidien de la démocratie c'est-à-dire de la participation aux responsabilités et tout particulièrement en matière de prévisions d'urbanisme.

C'est pourquoi aussi cette politique a une telle résonance et que nous nous réjouissons que vous l'entrepreniez.

Encore faut-il connaître, monsieur le ministre, par delà les déclarations d'intention certes non équivoques, par delà cette volonté de proposer des contrats aux villes, quels moyens, dans ce budget et plus encore dans l'avenir, il serait possible de mettre en œuvre pour la réaliser. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Gravier. Monsieur le ministre, l'aménagement du territoire, dont vous avez été l'un des pionniers avant même d'en être le ministre, a présenté plusieurs étapes.

Ce fut d'abord la politique de décentralisation des activités économiques destinée à mettre un frein à la croissance de la région parisienne.

Puis, constatant l'insuffisante efficacité d'un effort dispersé, ce fut la politique des métropoles d'équilibre dont le relatif succès aboutit souvent à reproduire au niveau des régions le phénomène de concentration dénoncé sur le plan national.

C'est maintenant le développement des villes moyennes que l'Etat se propose d'encourager par une gamme d'incitations ou de faveurs financières. L'espace rural, dont on se préoccupe beaucoup dans cette assemblée, et particulièrement au groupe d'études sénatorial pour l'aménagement rural, ne doit pas apparaître, lui, comme un territoire résiduel, en quelque sorte subalterne, voire marginal. Il s'agit de donner à la France une politique d'aménagement du territoire véritablement globale, qui seule peut favoriser l'instauration d'un équilibre entre Paris, les régions, leurs métropoles, les villes moyennes et les campagnes. Pour ce faire, il est nécessaire que l'aménagement rural cesse de constituer le volet annexe d'une politique manquant d'unité pour devenir l'une des dimensions fondamentales de l'aménagement du territoire.

La condition préliminaire à la mise en œuvre d'une telle politique se situe dans le choix d'une définition de l'espace rural qui dépasse les conceptions statistiques — moins de 2.000 habitants agglomérés — ou fiscales en usage.

Si l'on admet que la ville se caractérise par une autonomie économique due à la présence de toute la gamme des services et par l'exercice d'un effet de domination et d'attraction sur une région, il semble que l'on puisse arrêter aux villes moyennes le phénomène urbain ainsi entendu et que l'on puisse définir dans le même temps les villes moyennes et l'espace rural.

Cet espace rural constitue, quant à lui, ce réseau de villes de plus petites dimensions, de bourg et de campagnes qui forment une communauté du fait de leurs relations économiques, sociales, culturelles et de la solidarité de leurs intérêts.

Dès lors, le territoire national apparaît comme une vaste zone rurale qui représente 90 p. 100 de sa surface, sur laquelle se détachent quelques dizaines d'agglomérations urbaines conformes à notre définition. C'est pour cette France rurale que nous vous demandons, monsieur le ministre, une politique d'aménagement et de développement qui garantisse le maintien des équilibres et restaure une harmonie perturbée par une croissance urbaine souvent mal maîtrisée, et nous avons déjà enregistré avec satisfaction les indications positives que vous nous avez données il y a un instant dans vos propos liminaires.

Il ne s'agit pas d'opposer la campagne à la ville, la promotion de l'espace rural à la croissance urbaine, ou de nous enfermer dans un « ruralisme » nostalgique, mais au contraire il importe d'affirmer la complémentarité de l'un et de l'autre.

Notre politique d'aménagement du territoire doit mettre en œuvre notre volonté d'assurer une meilleure répartition de la population et des activités, pour réaliser tout à la fois une occupation plus rationnelle de l'espace et une amélioration des conditions de vie et des chances d'épanouissement des personnes.

Nous ne devons pas nous résigner à une image qui comporterait deux France, celle des cités urbaines, qui se développe, qui prospère et qui croit en l'avenir, et celle qui n'appartien-

draît plus qu'au passé mais à qui on destinerait quelques médicaments narcotiques pour entretenir des illusions et éviter une brutale désespérance.

Il ne s'agit pas de remettre en cause l'objectif de croissance industrielle défini comme la priorité du VI^e Plan, mais nous ne pouvons pas considérer que fatalement, inexorablement, l'industrialisation doit conduire à un double phénomène comportant, d'une part, une concentration urbaine vertigineuse, financièrement exigeante par le coût des terrains et des équipements, multipliant nuisances et pollutions, offrant finalement aux humains une médiocre qualité de vie et, d'autre part, une véritable désertification rurale telle qu'elle se manifeste déjà en certaines régions.

L'agriculture, sans doute, demeurera l'activité de base de ces zones rurales mais, de plus en plus, elle devra être étayée par une décentralisation plus poussée des activités industrielles et des services, par une promotion de l'artisanat, par une meilleure adaptation de notre politique du logement, par l'expansion des activités de loisirs et de tourisme.

Cette politique nécessite, comme nous le disions il y a instant, une révision des définitions administratives actuelles de l'espace rural. Elle exige aussi une conception globale de l'aménagement du territoire dont elle constituerait l'un des principaux aspects et dont la définition et la mise en œuvre devraient s'effectuer conjointement avec les autres politiques sectorielles d'aménagement.

Elle exige enfin, de la part des collectivités locales, une prise de conscience plus affinée de leur rôle. Les petites villes, les bourgs doivent, demain davantage qu'hier, être les pôles, les noyaux fédérateurs d'ensembles cohérents, réfléchis, volontaires, associant les petites agglomérations voisines dans une unité nouvelle, se découvrant une vocation d'aménageurs, basant leur action sur la réalité d'un plan et parvenant à dialoguer efficacement avec l'Etat. Il n'est sans doute par inutile d'évoquer cette perspective alors que, trop souvent semble-t-il, les regroupements de communes sont envisagés dans des cadres restreints dont l'efficacité demeurera trop limitée. On peut d'ailleurs déplorer, à cet égard, que les études qui précèdent l'élaboration des plans d'aménagement n'aient pas pu être effectuées d'une façon plus systématique pour guider la réflexion des élus locaux et de l'administration chargée de proposer les plans de regroupements communaux.

Une telle politique s'intègre nécessairement à la planification nationale. Toutefois, sa définition et sa mise en œuvre trouvent dans le cadre régional leur dimension d'élection. Elle doit être l'objet principal de la réflexion qui précède la rédaction de programmes régionaux de développement et qui devra, chaque année, suivre l'exécution du Plan.

Depuis le vote de la réforme régionale, il semble qu'un prudent silence enveloppe la gestation des nouveaux établissements publics, alors que dans moins de un an ils se trouveront mis en place.

En liaison avec le département, la région aura, croyons-nous, un rôle important à jouer pour l'aménagement global du territoire et le développement coordonné parallèle et harmonieux des centres urbains et de l'espace rural. Les institutions régionales auront, certes, à définir les priorités dans les équipements à réaliser dans la région, mais il demeure, semble-t-il, des domaines où l'Etat ne devra pas abandonner son rôle de coordinateur et d'arbitre entre les régions.

Vous me permettrez, monsieur le ministre de l'aménagement du territoire et de l'équipement, d'évoquer à ce propos un problème routier. Les routes du réseau national de rase campagne constituent, en effet, des itinéraires dont le ruban se déroule sur plusieurs régions. La route nationale n° 83, pour citer une voie que je connais bien, traverse successivement la région de Franche-Comté et la région Rhône-Alpes. Mais d'autres exemples semblables sont nombreux à travers le pays. Les améliorations réalisées sur de telles routes — largeur, déviations, aménagement de profils — pourront être différentes d'une région à l'autre, selon l'ordre des priorités retenues ici et là et l'on pourra bien vite, sur un même itinéraire, rencontrer des différences très grandes selon les limites régionales. Ne vous paraît-il pas opportun que l'intervention de l'Etat puisse, par des procédures à définir, corriger ces disparités et assurer une unité permettant un résultat aussi efficace que celui qui se trouve obtenu dans le domaine voisin des renforcements coordonnés ?

A l'occasion de l'examen de ce budget de l'aménagement du territoire, je veux aussi, monsieur le ministre, être l'interprète de mes collègues francs-comtois et alsaciens pour vous dire notre attention et aussi notre impatience en ce qui concerne la réalisation du canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin par la Saône et le Doubs.

Cette année 1972 nous a permis d'enregistrer avec satisfaction, d'une part, la déclaration d'utilité publique des travaux concernant les sections Bourgoigne—Voujaucourt à l'est et Saint-Symphorien—Dole à l'ouest, d'autre part, l'intervention pour les études, sur la branche alsacienne, de la Compagnie nationale du Rhône, mais nous souhaitons que ces préalables débouchent rapidement sur la phase des réalisations. Il ne s'agit pas, je le rappelle, d'un aménagement régional ni même d'un aménagement national, mais d'une grande voie européenne devant assurer la liaison entre la Méditerranée, plus précisément Marseille et Fos, et la mer du Nord par Anvers et Rotterdam, en même temps qu'une meilleure irrigation économique des territoires traversés.

Dans le même temps, en Allemagne, se poursuivent activement les travaux de la liaison entre le Rhin et le Danube, liaison dont l'achèvement est envisagé pour 1982. Si nous ne voulons pas être en retard par rapport à cette échéance, il est temps que s'accroissent nos propres efforts et nous comptons, monsieur le ministre, sur votre résolution.

Telles sont, mes chers collègues, les réflexions que m'a suggérées la présente discussion budgétaire. En conclusion, je formule le vœu que le regroupement au sein d'un même ministère des services de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme permette de doter le pays d'une politique de développement et d'aménagement globale, harmonieuse et équilibrée, au service de toutes nos régions et de tous les Français. (*Applaudissements.*)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la politique menée par le pouvoir actuel a abouti, qu'on le veuille ou non, à accentuer les déséquilibres entre les différentes régions. La concentration industrielle en quelques points privilégiés, voulue par les différents plans économiques et confirmée par le VI^e Plan, réalisée en fonction des intérêts privés des grosses sociétés capitalistes là où les conditions de réalisation du maximum de profit sont créées, a pour conséquence la fermeture d'entreprises dans des secteurs considérés comme non privilégiés : celles qui sont dotées d'un outillage ou de techniques dépassées, celles qui sont considérées comme non rentables. Cela signifie le chômage pour de nombreux travailleurs, des difficultés économiques pour toutes les autres couches de la population laborieuse et les collectivités locales, le dépeuplement de régions entières, qu'accentue encore la concentration dans le domaine agricole.

Des zones entières deviennent peu à peu des déserts, des zones hier prospères voient l'exode d'abord quotidien, puis définitif de leurs travailleurs.

Des écoles ferment, des logements deviennent inoccupés. Dans le même temps, la concentration industrielle a pour conséquence une concentration démographique dans des agglomérations qui s'urbanisent à cadence accélérée et où la logique du profit conduit à ce que tous les besoins des travailleurs et de la population soient sacrifiés : insuffisance du nombre des logements sociaux, sous-equipement dans le domaine scolaire, hospitalier, culturel et sportif, réduction du temps de repos en raison de l'éloignement du lieu de travail par rapport à l'habitat ainsi que de l'insuffisance des moyens de transport.

Asphyxie économique et départ du potentiel humain conduisent à une vie difficile pour ceux qui restent, dans de nombreuses régions. Accroissement démesuré des centres où se créent ainsi des conditions de vie aggravées, telle est la caractéristique actuelle dans les régions qui s'urbanisent. Pour tous, ce sont les difficultés de la vie qui augmentent.

Cette situation n'est pas le fruit d'erreurs ; elle est une conséquence logique, naturelle, du régime pour qui l'intérêt des grandes sociétés capitalistes et bancaires est la préoccupation première.

C'est pourquoi, aussi longtemps que la politique gouvernementale sera inspirée uniquement par les grandes féodalités économiques, il n'y aura pas, il ne peut y avoir inflexion dans un sens plus favorable à l'intérêt national, à l'intérêt des masses laborieuses.

Même lorsque ce développement anarchique, qui se traduit par des difficultés politiques pour le pouvoir, l'amène à prendre des mesures pour tenter d'apaiser le mécontentement par quelques créations d'emplois dans des régions en régression économique, cela ne change rien au fait et n'empêche pas que ne s'aggrave le déséquilibre économique entre régions et la dégradation, en tous lieux, des conditions de vie des masses laborieuses.

D'ailleurs, un examen des crédits consacrés à la décentralisation montre comment on pratique à l'heure actuelle.

Entre le 1^{er} août 1971 et le 31 juillet 1972, les primes de décentralisation dans le tertiaire représentèrent un total de 15.994.576 francs pour la création de 3.240 emplois ; mais ce sont essentiellement des sociétés nationalisées ou des établissements publics qui ont créé ces emplois : Crédit lyonnais, Société générale, U. A. P., caisses de retraites.

Dans le tertiaire, dans le secondaire, les monopoles capitalistes veulent bien que l'on parle d'une politique de décentralisation industrielle, mais, parce que leur intérêt est en cause, ils préfèrent continuer à implanter leurs bureaux au centre de Paris, à la Défense, aux Halles, avec l'accord total du pouvoir, comme le montrent l'intérêt que prend M. le Président de la République aux tours de la Défense et l'intérêt tout récent suscité chez M. le ministre de l'économie et des finances pour l'installation d'une cité financière de dimension internationale dans le 9^e arrondissement, en plein centre de Paris.

Les quelques résultats obtenus dans la décentralisation sont éloquentes. Ce sont les entreprises publiques qui se décentralisent. Cela souligne à quel point seule la politique que préconise le programme commun de gouvernement de la gauche est capable de mettre en œuvre un développement économique harmonieux pour notre pays.

La nationalisation des secteurs clés de l'économie créerait les conditions d'une implantation harmonieuse des activités économiques sur tout le territoire.

Une politique d'aménagement du territoire supprimant les déséquilibres n'est pas possible dans les conditions politiques actuelles. Elle suppose des réformes profondes. Il faut que soit brisée la domination du grand capital sur l'économie et sur la politique française, que soit mise en œuvre une politique économique et sociale nouvelle réalisant progressivement le transfert à la collectivité des moyens de production les plus importants et des instruments financiers actuellement entre les mains des groupes capitalistes dominants, que la planification établie avec la large participation des travailleurs et de la population ait pour objectif la satisfaction des besoins individuels et collectifs.

Vous n'avez, monsieur le ministre, que la possibilité de constater les déséquilibres, d'en parler, de donner l'illusion que vous voulez agir, mais vous êtes impuissant parce que votre conception du développement économique est inconciliable avec les intérêts de la masse des Français, qu'ils soient du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Centre, du Sud ou de la capitale.

De la même façon, vous pouvez parler de l'intérêt que présente le développement des villes moyennes, mais la région parisienne et les grosses agglomérations continuent à s'hypertrophier. Vous pouvez discuter sur la nécessité de restreindre la place qu'ont prise les villes nouvelles dans l'urbanisation de la France, mais les plans prévus se réalisent parce que tel est l'intérêt des grandes sociétés industrielles et bancaires.

La réalisation de villes nouvelles, telle que vous la concevez, est une illustration de la façon dont les hommes du grand capital se servent du besoin en logements, créé par leur politique industrielle, pour réaliser de nouveaux profits.

Parce que l'objectif des grandes sociétés industrielles et bancaires est de faire de Paris un centre financier et d'affaires de dimension internationale, M. Giscard d'Estaing vient de le confirmer, il faut vider la capitale de ses habitants, de ses activités industrielles, pour faire place aux bureaux. C'est en fonction de cet objectif que le schéma directeur de la région parisienne a conçu la création des villes nouvelles de la région parisienne, qui sont en cours d'édification.

En fait, ces villes dites « nouvelles » ne sont qu'une extension de la banlieue parisienne. Les retards que prennent les créations d'emplois dans ces agglomérations montrent bien d'ailleurs qu'elles n'auront de villes nouvelles que le nom.

Si l'on visite les chantiers de Cergy-Pontoise ou d'ailleurs, si l'on voit quelles sont les entreprises commerciales qui s'y installent, on comprend mieux qui préside à cette urbanisation à qui le pouvoir donne un caractère prioritaire.

La construction dans les villes nouvelles est un marché réservé aux plus grosses sociétés de construction et de travaux publics, liées directement aux plus grosses banques.

La construction en terrain nu, sans contrainte, est, pour ces sociétés de construction, plus rentable que la construction dans les agglomérations où des sujétions doivent être respectées. Pour les promoteurs, disposer de terrains équipés par l'établissement public et financés sur fonds publics permet de réaliser des bénéfices plus importants qui vont aux sociétés immobilières ou aux sociétés de construction.

Les grosses sociétés commerciales qui s'installent n'ont pas à financer leurs parkings, les réseaux divers ; c'est déjà fait.

Pour qu'elles s'implantent, l'établissement public leur fait des conditions si avantageuses que la construction de ces installations constitue un bon placement.

Réaliser une ville nouvelle, c'est faire payer les infrastructures et les équipements, dont on a besoin les monopoles, par la population, cependant que les équipements sociaux sont sacrifiés. C'est ainsi qu'à Cergy-Pontoise, si aucun équipement ne manque pour l'installation du supermarché de Trois Fontaines, on se demande où les enfants du lycée pourront s'installer l'année prochaine, comment l'hôpital de Pontoise pourra accueillir les malades de la ville nouvelle, quand seront créés les transports destinés à relier directement la ville nouvelle à Paris.

Financièrement, la réalisation de villes nouvelles est une bonne affaire pour les grosses sociétés ; elles achètent les terrains équipés au-dessous du prix de revient réel. Elle constitue une mauvaise affaire pour les collectivités locales qui doivent financer l'essentiel des travaux nécessaires pour aménager les terrains et créer les équipements. Le moindre coût des terrains repris par expropriation aux cultivateurs, ce ne sont pas les collectivités locales qui en profitent, mais les promoteurs.

L'Etat, qui a décidé la réalisation des villes nouvelles, n'apporte qu'une part infime au coût de la réalisation, par une dotation et des subventions nettement insuffisantes et par des différés d'amortissement.

Les collectivités locales à qui la ville nouvelle est imposée, devront prendre la responsabilité de faire payer aux contribuables de la ville nouvelle et aux habitants actuels, par des augmentations considérables d'impôts, le coût des cadeaux faits aux grosses sociétés capitalistes.

Telle est la raison de l'hostilité de nombreux conseils municipaux, non pas par conservatisme, mais au contraire par souci de défendre les habitants de leur commune et par refus d'endosser des responsabilités qui ne sont pas les leurs.

Sentant cette hostilité, les élus de la majorité, de l'U. D. R. Boscher à l'indépendant Poniatowski, ont déposé la proposition de loi que nous connaissons, qui bâillonne les résistances et qui dessaisit les élus locaux de leurs prérogatives.

Par cette loi, le pouvoir s'est vu donner le moyen de diriger la réalisation de la ville nouvelle par l'établissement public tout puissant composé d'une majorité d'administrateurs désignés par ses soins, les communes n'ayant que quatre représentants sur quatorze. La seule prérogative qui reste à l'organisme se substituant aux communes est de voter les impôts pour payer les travaux décidés par d'autres.

Se méfiant des élus locaux, la loi Boscher-Poniatowski a d'ailleurs prévu la possibilité d'éliminer totalement les élus concernés afin que les augmentations d'impôts soient plus facilement votées. Au syndicat communautaire d'aménagement composé de représentants des communes peut être substitué un ensemble urbain où les communes ne sont pas représentées.

C'est la solution que semble vouloir adopter le pouvoir. A Cergy-Pontoise, les remboursements d'emprunts, contractés pour acheter les terrains, équiper les zones d'habitation et les zones industrielles, vont bientôt commencer, car le différé d'amortissement arrive à terme pour certains emprunts.

Mais les retards de la réalisation aboutissent à ce que, les usines n'étant pas là, les habitants étant en très petit nombre, il faudra faire peser des impôts considérables sur les habitants présents.

C'est pourquoi le préfet et ses alliés cherchent à surmonter la résistance des élus en tentant d'obtenir qu'une majorité de conseils municipaux se prononcent pour l'ensemble urbain.

Une autre majorité, une majorité de gauche, prendrait de tout autres dispositions. Un aménagement harmonieux de terrains, en répartissant les activités au sein de la région parisienne, permettrait de réduire l'importance de l'urbanisation de la ville nouvelle ; des mesures efficaces prises contre la spéculation foncière et la réalisation d'un vaste programme de logements sociaux diminueraient le coût des réalisations.

La réforme démocratique de la fiscalité permettrait à l'Etat de participer financièrement à la réalisation des villes nouvelles, en allégeant la charge supportée par les habitants. La priorité donnée à la mise sur pied des transports en commun et l'octroi des moyens financiers pour y parvenir permettraient de réaliser les liaisons ferroviaires. Les crédits pour la réalisation d'équipements ne seraient pas prélevés sur la part départementale, ce qui ne compromettrait donc pas l'équipement du reste du département.

Par ailleurs, l'abrogation de la loi Boscher-Poniatowski et la prise en compte de la réalisation des ensembles urbains par des syndicats intercommunaux, la modification du conseil d'administration de l'établissement public assurant en son sein la majorité

aux représentants des communes intéressées, élisant son président et nommant le directeur, donneraient à la population la possibilité de participer de plus près à la réalisation de la ville nouvelle en fonction de ses intérêts.

Voilà ce que représenterait, pour les populations concernées par la réalisation d'une ville nouvelle, l'application du programme commun de gouvernement adopté par le parti communiste, le parti socialiste et les radicaux de gauche. Ce serait prendre le contrepied de ce qui se fait actuellement, c'est-à-dire aboutir à des réalisations en faveur de la population laborieuse qui a besoin d'emplois, de logements et d'équipements, sans que cela constitue pour elle un fardeau fiscal insupportable, au lieu de n'agir qu'en fonction des intérêts des grosses sociétés capitalistes.

Il y a un fossé entre votre conception de l'aménagement du territoire et la nôtre, monsieur le ministre. C'est pourquoi nous voterons contre votre budget. (*Applaudissements sur les traversées communistes et socialistes et sur quelques traversées à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Raymond Brun.

M. Raymond Brun. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, tout progrès ne va jamais sans contrepartie. Ainsi, parmi les maux engendrés par les transformations fondamentales provoquées par la révolution industrielle des XIX^e et XX^e siècles, il faut citer notamment une centralisation excessive des secteurs secondaire et tertiaire de notre économie et un grave déséquilibre démographique.

Si le développement des grandes concentrations humaines et la désertion des campagnes, qui en est la conséquence, constituent des phénomènes quasi universels, rares sont encore ceux qui veulent bien en imaginer toutes les néfastes conséquences.

Combien sont ceux qui ont le courage de mesurer qu'il s'agit là d'une grave menace de désagrégation sociale qui tend à faire disparaître les fondements de notre civilisation humaniste ?

Tandis que les grandes cités s'empressent et se gonflent d'éléments souvent inadaptés à une existence urbaine, certains pôles de croissance, parfois relativement modestes mais dignes d'intérêt et animateurs d'une vie économique indépendante — l'espace rural en général — se vident de leur substance.

Que d'investissements sont ainsi, en définitive, gaspillés ! Ecole, routes, réseaux d'eau et d'électrification ne serviront plus qu'à une population clairsemée, incapable d'en assurer les frais d'entretien.

Ainsi — il est temps d'en prendre conscience — les grandes concentrations humaines engendrent des conditions de vie aussi néfastes que la « fossilisation » des petites cités où l'ennui, la médiocrité, le manque d'emploi poussent les jeunes générations à partir.

Pourtant, la politique d'aménagement du territoire a pris désormais un caractère global ; c'est le maître-mot du développement rationnel de notre économie ; c'est un élément important de l'amélioration de la qualité de la vie.

Développement du secteur secondaire dans les régions sous-industrialisées, décentralisation des activités tertiaires, restructuration des régions affectées par le déclin de leur potentiel économique, limitation de la croissance de la région parisienne, grands aménagements régionaux, mise en valeur de l'espace rural constituent des options prioritaires maintes fois rappelées.

Il serait maladroit de mésestimer les mesures prises, parfois depuis longtemps, pour faire face à ces objectifs ou de vouloir totalement ignorer les résultats acquis. Mais on peut être parfois déçu quand on fait l'inventaire des projets et des contre-projets, des études coûteuses manquant souvent de réalisme et débouchant rarement sur du concret. Il semblerait que nous sommes devenus de purs imaginatifs, dépourvus de bon sens, incapables notamment de freiner les gigantismes ruineux et peu soucieux, tout au moins jusqu'en des temps récents, de mieux répartir les activités et les hommes, d'assurer la pérennité ou de revivifier les structures en déclin de ce pays.

Si certains technocrates, que d'aucuns qualifient « d'apprentis sorciers » peuvent être contraignants, notre système de planification, lui, ne l'est pas. Dans notre système pseudo-libéral, l'Etat ne peut généralement pas imposer à une entreprise de s'implanter à tel ou tel endroit. Sans doute, ainsi, les critères sociaux et humains n'ont pas leur juste part, par rapport à la notion de profit ; mais partout à travers le monde, le facteur rentabilité constitue l'élément essentiel pris en considération pour déterminer le lieu d'implantation d'une nouvelle entreprise. Ne soyons donc pas des démagogues : n'importe qui ne peut pas s'installer n'importe où, pour faire n'importe quoi.

Cependant, si les industries de base ne peuvent s'implanter que sur certains sites aux caractéristiques spécifiques, il en est tout autrement des industries de transformation ou de sous-traitance. Or, une des erreurs fondamentales fut de ne porter l'effort de développement du secteur secondaire que sur les agglomérations les plus importantes, de n'accorder des mesures d'incitation que dans des zones constituant leur environnement immédiat. C'est presque le contraire qu'il eût fallu faire.

Que l'on comprenne bien, cela ne constitue pas une critique systématique contre le développement des villes qui ont vocation pour devenir réellement des métropoles d'équilibre ; mais il ne faut pas créer, en province, un processus de désertification de l'espace rural et conclure hâtivement que le potentiel d'une grande cité doit se manifester surtout par un environnement immédiat industriel et que sa qualité est fonction surtout du nombre de ses habitants et de la hauteur de ses tours.

L'aménagement du territoire doit s'exprimer notamment par l'existence de grandes cités dans les régions, mais elles doivent avant tout être le siège d'administrations aux larges pouvoirs déconcentrés, le berceau d'une vie intellectuelle diversifiée et d'activités culturelles de grande qualité, un centre privilégié pour le secteur tertiaire.

Certes, remonter le courant d'une organisation anarchique avec son environnement inhumain est difficile. La multiplication des Z. U. P. et même des Z. A. C. — je ne plaide pas le paradoxe — autour de ces grandes cités ne fait souvent qu'aggraver la situation. C'est pourquoi on a voulu créer des villes nouvelles, on a conçu la notion de villes-relais, dont l'évolution des unes pourrait être plus facilement maîtrisée tandis que le développement des autres permettra au monde rural de s'y intégrer. L'expansion du potentiel économique de ces villes moyennes est ainsi un facteur important de la régénérescence de l'espace rural.

A dire vrai, l'examen méthodique des problèmes d'aménagement n'a été abordé que récemment. Il exige une volonté d'ordonner dans l'espace les activités humaines jusqu'ici abandonnées à des critères d'implantation périmés. Il faut aboutir à un examen de tous les problèmes et de leurs interférences, accorder aux régions une ou plusieurs vocations essentielles. Ainsi, pourra-t-on répartir d'abord, puis réaliser les investissements susceptibles d'accueillir tel ou tel type d'industrie, de développer telle ou telle activité. Or, il faut bien convenir que d'une façon générale, les équipements réalisés, souvent à l'initiative des collectivités locales, correspondent insuffisamment aux efforts entrepris ou aux espoirs que l'on pouvait en attendre.

Déterminer les éléments qui doivent concourir à l'expansion, en rechercher la meilleure répartition dans l'espace selon des critères économiques et sociaux, telles sont les données de base qui doivent être retenues pour assurer un véritable aménagement du territoire. On oublie que les progrès scientifiques et techniques transforment les données de la localisation économique ; l'extension des transports routiers permet de revitaliser des parcelles du territoire autrefois isolées, le développement de l'usage de la voiture élargit les zones résidentielles et doit modifier ainsi la notion de concentration urbaine ; la vulgarisation des transports aériens et des télécommunications réduit les distances, multiplie les contacts humains ; cela peut paraître simpliste, mais la route et le téléphone constituent parfois des éléments déterminants pour une implantation industrielle.

M. Joseph Beaujannot. Très bien !

M. Raymond Brun. Dans bien des cas, il eût été préférable de rapprocher certains centres ruraux de la ville en améliorant notamment les voies de communication plutôt que d'obliger leurs populations à aller y vivre ; de telles infrastructures y auraient facilité des implantations industrielles moyennes ou petites. De tels investissements eussent été moins onéreux qu'en milieu urbain et l'on aurait évité en partie ceux qui doivent être réalisés dans les banlieues où se multiplient les logements collectifs. Il serait intéressant de calculer le coût final de l'implantation en ville d'une famille rurale en y comprenant la perte de capital inhérente à la maison, aux terres abandonnées, à tous les investissements publics ou privés devenus inutiles, sans omettre les conséquences que supportent maints artisans et commerçants.

Mais non, on a préféré pendant trop longtemps poursuivre une solution paresseuse d'urbanisme « concentré » qui aboutit à paralyser le centre des villes — l'implantation des grandes surfaces à leur périphérie en est une des raisons et une des conséquences — à user physiquement et psychologiquement les individus les mieux équilibrés.

Il était donc indispensable, comme le Gouvernement prétend le faire, de repenser les problèmes d'aménagement du territoire alors que l'on s'orientait pernicieusement et délibérément vers un « processus irréversible de désertification » de grands espaces et que leur sous-développement — néfaste à l'équilibre social et politique de notre pays — était systématiquement assimilé à une pauvreté irrémédiable.

Le VI^e Plan souligne, nous l'avons dit, la place et le rôle de l'espace rural dans notre économie ainsi que les fonctions qu'il doit remplir vis-à-vis de la collectivité nationale. Pour l'instant, ces bonnes intentions ne se traduisent pas encore dans les faits. L'espace rural d'ailleurs ne peut pas se satisfaire de constituer seulement une structure d'accueil temporaire pour les populations urbaines, de conservation de la nature, ou de réserves de chasse et d'air pur; il doit pouvoir jouer son rôle de support économique. Cela ne sera possible que si le monde rural dispose d'une part de revenus suffisants, donc d'emplois, et, d'autre part, d'un réseau d'équipements publics lui accordant des conditions de vie acceptables. Or, on sait bien que tout cela est hypothéqué par les exigences d'un développement insuffisamment pensé des grandes villes. Tout cela aboutit à mécontenter les habitants des campagnes, à en faire des aigris qui ont conscience qu'ils n'ont pas leur juste part dans le revenu national. Les citadins ne sont pas davantage satisfaits : il leur manque toujours un établissement scolaire, un centre social, un gymnase, un foyer culturel, pour équiper les nouvelles cités, alors que de tels établissements existent ailleurs et sont insuffisamment fréquentés. Comme il est facile d'exploiter politiquement un tel mécontentement !

Ainsi, la facilité, le refus d'affronter les véritables problèmes, en feront se poser bientôt d'autres, plus graves pour le devenir de notre pays.

Nous vivons dans une économie faussée par les exigences de féodalités politiques, économiques, syndicales qui sont la source de désordres et de déceptions. On ressent, certes, un besoin de transformation, mais on maudit généralement les mesures qui en sont les conséquences dès qu'elles perturbent nos bonnes vieilles habitudes. Pourtant, malgré tous les obstacles, il est évident que l'aménagement rationnel du territoire constituera la meilleure solution au malaise qui se développe dans bien des régions. Une telle politique est la seule voie vraie et durable de ce développement économique indispensable, plus particulièrement dans les régions sous-équipées et sous-industrialisées, pour faire contrepoids à l'urbanisation tentaculaire et à l'influence excessive, dans tous les domaines, de la région parisienne; une telle politique est aussi la seule susceptible d'accorder une certitude de mieux-être physique, psychique, matériel à tous les Français.

Je ne saurais mieux conclure qu'en citant ces propos de Bertrand de Maud'huy :

« La mise en valeur de la France par l'aménagement du territoire, ce n'est pas seulement une suite d'équations, de statistiques et de plans; c'est surtout un essai de libération des contraintes dont l'homme semble devoir payer sa recherche du mieux-être matériel. L'aménagement du territoire est une doctrine dont le but est avant tout social et humain. » (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Brousse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nos rapporteurs MM. de Montalembert et Barroux ont, dans leurs rapports, excellemment analysé les problèmes qui se posent au niveau de l'aménagement du territoire et ils ont fait un certain nombre de suggestions particulièrement bien venues. J'aime tellement ce sujet que je crois sage de me contenir surtout en raison de l'heure. Je vais donc seulement, monsieur le ministre, vous poser deux questions.

La première porte sur les métropoles régionales ou les capitales régionales — la nuance existe — et les villes moyennes ou petites à travers notre pays. M. Barroux a déjà amorcé ce problème. Je vais le préciser peut-être un peu plus brutalement que lui.

A propos de ces capitales régionales ou de ces métropoles régionales et de leur développement, que constate-t-on dans les faits? Bien peu de décentralisation de la région parisienne — vous nous le disiez d'ailleurs très objectivement tout à l'heure au niveau du tertiaire — mais, par contre, des transferts importants, et même très importants, de la part des villes petites ou moyennes de la région vers la capitale régionale et qui entraînent un appauvrissement, voire des drames. Nous en avons des exemples en Languedoc-Roussillon. D'où ma question: ne craignez-vous pas que se renouvelle à l'échelon des régions le drame parisien?

Votre prédécesseur m'a répondu qu'il était décidé à prendre les mesures nécessaires. Mais ce n'est pas facile, car il faut tenir compte de l'attraction qu'exercent ces métropoles régionales, non seulement sur la direction des administrations, mais sur les cadres en fonction par la satisfaction d'un certain nombre de besoins, qu'il s'agisse de l'université, des distractions, que sais-je. C'est là, me semble-t-il, que votre action doit être très efficace. Mais elle est difficile, car le problème touche non seulement le ministre de l'équipement, qui dispose de services réduits, mais tous ses collègues du Gouvernement.

Si l'on veut éviter de voir se poser à la province le problème que connaît la France en ce qui concerne la région parisienne, il me paraît indispensable que soit menée une politique cohérente au niveau du Gouvernement, de façon que les directions régionales, dont la création n'est pas toujours évidente, ne soient pas systématiquement installées dans la capitale régionale.

Les exemples de l'étranger montrent que des « chapelets urbains » arrivent à donner d'aussi bons résultats qu'une concentration importante. J'ajoute qu'au niveau des capitales régionales — je ne parle même pas des grandes métropoles — ou que même au niveau des villes de moindre importance, commencent à se poser, comme le rappelait avec raison M. Raymond Brun tout à l'heure, les mêmes problèmes de circulation de pointe, d'agression par le bruit, etc. Pour conclure sur cette question, j'indiquerai que l'aménagement du territoire se doit d'être aussi l'harmonie du territoire car déshabiller Pierre pour habiller Paul au niveau de la région est une mauvaise méthode, une mauvaise politique, et donnera inévitablement de mauvais résultats.

Ma seconde question porte sur le problème de la région parisienne. M. de Montalembert, dans son excellent rapport, a exprimé sa satisfaction d'un certain « tassement » — si je puis me permettre d'utiliser ce terme, mais je crois qu'il traduit bien votre pensée, monsieur le rapporteur — dans l'accroissement de la région parisienne.

Ce tassement, je dirai plutôt ce ralentissement, tient essentiellement aux conditions de vie qui sont devenues impossibles dans ce « monstre » qu'est la région parisienne aujourd'hui. D'ailleurs, en province — c'est la première fois que nous constatons ce phénomène — non seulement les hommes, mais les femmes elles-mêmes, ne souhaitent plus venir habiter la capitale alors que, depuis un siècle et demi, l'espérance plus encore de la femme que de l'homme était de « monter », comme on disait, à Paris. On constate actuellement une espèce de rétraction qui tient à la hantise du rythme « métro-boulot-dodo ». (*Sourires.*) Pardonnez-moi la vulgarité de l'expression, mais elle traduit bien cette vie inhumaine de tant de gens dans la région parisienne.

Ce tassement, pour reprendre l'image de M. de Montalembert, laisse cependant subsister le problème — vous l'avez reconnu très objectivement tout à l'heure, monsieur le ministre — au niveau du tertiaire tout particulièrement.

Il me paraissait, quand je vous écoutais tout à l'heure, que vous étiez en train d'essayer de remplir un tonneau sans fond. Qu'observe-t-on, en effet, à propos de cette affaire?

Premièrement — M. Barroux et plusieurs de nos collègues l'ont indiqué — la participation de l'Etat aux investissements dans la région parisienne est très supérieure à ce qu'elle est en province, mises à part quelques actions particulières, comme celles du Languedoc-Roussillon ou de Fos et je suis bien placé pour en apprécier et la valeur et la portée.

Deuxièmement, la concentration administrative des secteurs public, para-public et privé ne fait actuellement que se renforcer dans la région parisienne.

Troisièmement, les avantages consentis par l'Etat — je n'y reviens pas, car nous avons eu un débat à ce sujet tout récemment — au réseau parisien des transports en commun, sous la forme de subventions à la R. A. T. P. et aux lignes de banlieue de la S. N. C. F., favorisent encore la région parisienne.

Quatrièmement, cette situation est aggravée de façon considérable par le feu vert donné à une urbanisation complètement anarchique, fondée, il faut le dire, sur la spéculation immobilière — notre collègue M. Chatelain avait raison d'insister sur cet aspect tout à l'heure — et sur l'utilisation, pour les promoteurs, à très bon compte, de tous les équipements collectifs qui sont payés par la collectivité. Je pense, par exemple, à toutes ces cités résidentielles qui, dans les revues françaises, font l'objet de pages entières de publicité, publicité dont le principal argument de vente est de ce genre: « A dix minutes de l'Étoile par l'autoroute de l'Ouest ».

Cinquièmement, on accélère la fabrication des tours-bureaux sans parking, qu'il faut pourtant rentabiliser puisqu'on les laisse construire.

Quand on observe tous ces faits avec objectivité, on peut adopter deux attitudes tout aussi vaines : se lancer dans des querelles stériles ou se voiler béatement la face.

Que constatons-nous, monsieur le ministre ? Que tous ces phénomènes constituent un avantage capital pour la région parisienne, qui n'existe nulle part ailleurs en France. Pour l'industrie et le secteur tertiaire, bien que, dans la région parisienne, tous les industriels, tous les services administratifs ou para-administratifs, publics ou privés, soient tenus de verser une prime de transport, Paris constitue, non seulement en France, mais, si vous excluez la Grande-Bretagne, à l'échelle de l'Europe, le plus gros marché de main-d'œuvre, de matière grise, de correspondants administratifs et sociaux. Ce marché de main-d'œuvre représente pour l'industrie et le secteur tertiaire un facteur de rentabilité qui joue au détriment de la province.

Face à cette situation, que pèsent vos efforts, pourtant très méritoires, qui rejoignent ceux que vous avez accomplis à la D. A. T. A. R. — nous n'en avons pas perdu le souvenir — les primes, les incitations et les prêts dont vous nous parliez tout à l'heure ? Je n'en méconnais ni les qualités, ni l'importance, mais permettez-moi de vous dire que, à mon sens — vous savez combien je m'attache à ces questions d'aménagement du territoire depuis près de vingt ans — c'est une goutte d'eau dans la mer.

En effet, le déséquilibre est là, qui constitue — c'est pourquoi j'ai mis l'accent sur ces deux questions et surtout sur la seconde — le fond du problème de l'aménagement du territoire ; c'est le privilège réel, malgré tous vos efforts, malgré toutes les compensations que vous avez tenté d'établir, donné à la région parisienne par rapport à la province, qui rend vains et vos efforts et nos efforts à nous, collectivités locales.

C'est le plus angoissant aussi du point de vue du cadre de vie, du bonheur et de l'épanouissement de l'individu, ce qui ne fait qu'accroître la difficulté de l'affaire. *(Applaudissements.)*

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

M. Joseph Beaujannot. Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris que je vienne à cette tribune souligner la volonté persistante de nos collectivités régionales, celles du Centre et de l'Ouest, d'obtenir les aménagements qui s'imposent absolument, notamment pour le réseau fluvial de la Loire, et qui conditionnent expressément, fondamentalement, un avenir plus rassurant pour elles.

La politique gouvernementale doit s'intégrer, a-t-on proclamé, dans une politique d'ensemble de la collectivité nationale. C'est ce que vous avez d'ailleurs nettement souligné — je vous en remercie — et c'est bien un souhait que nous n'avons cessé d'exprimer. Aussi pensons-nous que cette affirmation doit pouvoir se concrétiser dans les faits.

Or, si nous nous référons à l'exposé fait le 15 octobre dernier, notamment par le directeur des ports maritimes et des voies navigables, la politique des pouvoirs publics doit avoir des orientations précises, favorables à certaines régions parce que déjà mieux pourvues et mieux équipées. Quant aux autres, elles doivent être moins considérées fondamentalement pour des aménagements cependant absolument indispensables. C'est le cas de nos régions du Centre et de l'Ouest, dont l'expansion est évidemment liée à l'aménagement d'un bassin aussi important que celui du plus grand fleuve de notre pays, la Loire.

Nous constatons, en effet, que les actions actuellement retenues se trouvent surtout déterminées par le schéma directeur des voies navigables, auquel les plans quinquennaux auront à se conformer, et qu'elles excluent en somme des réalisations essentielles sur lesquelles nous avons fondé, pour nos régions, de légitimes espoirs.

Certes, nous ne mésestimons pas certaines initiatives et réalisations qui sont prévues, mais le problème capital, celui qui concerne un développement généralisé de nos infrastructures dans un ensemble régional, pour que nos régions puissent être en mesure d'atteindre une expansion économique indispensable à un niveau national, reste sans solution efficace.

Il s'agit de l'aménagement d'un port d'estuaire de standing européen, de la mise en navigabilité de la Loire à partir de ce port vers son hinterland, de l'amélioration des étiages des cours d'eau et de la protection des vallées.

Vous ne pouvez ignorer — loin de ma pensée que vous n'en soyez pas convaincu ! — que c'est une chance que nous ayons ce grand fleuve avec cette porte providentielle qui s'ouvre vers l'Océan, permettant ainsi des relations entre continents qui deviennent de plus en plus prédominantes.

C'est pourquoi le développement d'un port d'estuaire à la fois de dimension nationale et à vocation internationale s'impose absolument. Le port d'estuaire de Nantes—Saint-Nazaire est en effet la clef d'un aménagement cohérent du bassin. C'est son ouverture privilégiée sur la mer ; il est capable de recevoir les

plus gros tonnages pétroliers et minéraliers et de devenir ainsi le pôle animateur de l'économie en l'ouvrant sur le marché mondial.

Sur sa rive droite, l'estuaire dispose d'une superficie continue de 7.000 à 10.000 hectares. L'implantation d'un complexe industriel lourd dans cette zone pourrait être la souche d'industries de transformation compétitives à implanter dans un hinterland aussi profond que possible. On peut y créer un centre collecteur pour la commercialisation des produits agricoles et notamment pour une large diffusion d'engrais et d'aliments du bétail dans tout l'arrière-pays.

Bien sûr, des controverses ont eu lieu et des opinions particulières que l'on peut considérer comme très discutables ont été émises à ce sujet. Le temps m'étant compté pour mon intervention, je n'en ferai pas état. Je dirai simplement que, dans le choix des priorités nationales dont vous avez parlé, monsieur le ministre, le fait de s'appuyer sur un trafic pré-existant pour invoquer la rentabilité n'est guère recevable car il est prévisible que les activités qui se développeraient rapidement — les choses vont très vite de nos jours — lorsque les nécessités s'en font sentir, à la faveur des moyens dont nos régions pourraient disposer, réduiraient à néant un tel argument. Je pense, non seulement à nos régions du Centre et de l'Ouest directement riveraines du fleuve, mais aussi à cette région bretonne si sensibilisée par son sort actuel et qui pourrait ainsi mieux et plus heureusement considérer son avenir.

A ce propos, monsieur le ministre, est-il exact que des implantations d'industries comme celles qui concernent la pétrochimie, sur lesquelles nous comptons absolument, seraient abandonnées pour être reportées sur d'autres secteurs de notre territoire déjà cependant mieux structurés ? Je voudrais, monsieur le ministre, que vous puissiez me répondre à ce sujet.

Je crois que vous avez eu raison d'entrevoir une grande région dans laquelle seraient inclus tous nos pays de Loire. Aussi insisterai-je d'autant plus sur les possibilités de développement économique de l'ensemble de nos régions concernées. Il n'est pas contestable que l'utilisation des ressources naturelles est primordial si l'on veut parvenir, comme il convient, à un accroissement économique indispensable.

C'est pour cette raison que nous soulignons la nécessité absolue de régulariser le réseau fluvial de la Loire, élément moteur de toute expansion et aussi bien de sécurité. Nous avons eu l'impression, voilà hélas ! déjà quelques années, de parler dans le désert. Puis progressivement, la réflexion sans doute aidant, on a été plus attentif à ce que nous propositions. Même le Premier ministre de l'époque, M. Georges Pompidou, a reconnu leur bien-fondé. Votre prédécesseur, M. Bettencourt, n'hésitait pas, le 13 juillet 1971, à répondre à mon intervention en m'écrivant ceci : « Vous avez bien voulu appeler mon attention... sur l'aménagement intégré du bassin de la Loire et en particulier sur la nécessité de construire des réservoirs d'accumulation susceptibles de régulariser le cours de la Loire et de ses principaux affluents.

« Je voudrais vous donner l'assurance que cette question a été l'objet, dans la préparation du VI^e Plan, d'un examen très attentif et que cet aménagement sera poursuivi avec tout l'esprit de suite qu'il requiert. Deux réservoirs de stockage des eaux, celui de Naussac et celui de Villerest, ont été retenus dans l'enveloppe du VI^e Plan.

« D'autre part, est également envisagée la possibilité d'engager avant la fin du VI^e Plan l'un ou l'autre des barrages de Serre de la Fare ou de Chambonchard. Le choix entre ces deux projets résultera du développement effectif des besoins en eau dans les différentes régions du bassin. »

Alors, monsieur le ministre, où en sommes-nous ? C'est la question qui nous est continuellement et avec insistance posée par les organisations qui ont la charge des intérêts de ces régions. Je me permets à mon tour de vous la poser. L'eau est bien un élément indispensable pour de nombreuses industries. La Loire et ses affluents sont à même, aussi bien au centre qu'à l'ouest de notre pays, de répondre aux demandes, à condition que les aménagements nécessaires soient réalisés, notamment que des réservoirs d'eau puissent satisfaire normalement les besoins des entreprises.

Par ailleurs, et ce n'est pas l'un de nos moindres soucis, il s'agit également de prévenir les conséquences des crues, des inondations, qui ont provoqué dans le passé de véritables catastrophes et dont personne ne peut affirmer qu'elles ne reviendront pas.

Une société d'économie mixte, sur l'initiative de l'association nationale pour l'étude de la communauté de la Loire et de ses affluents, que j'ai l'honneur de présider, a été créée, avec le plus ferme soutien des grandes collectivités du bassin de la Loire, et a sollicité la concession des barrages réservoirs. Que peut-elle espérer ?

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner l'assurance, vous qui avez la charge de l'aménagement de notre territoire, que vous pourriez répondre aux profonds désirs des organisations professionnelles, consulaires et associations qui ont l'ardente volonté de défendre des intérêts essentiels.

Il existe bien des comités officialisés et spécialisés dont nous ne dénions pas les qualités, qui s'exercent à produire de nombreux rapports qui contiennent d'utiles enseignements, qui ne sont d'ailleurs pas souvent utilisés. Mais ce que nous voudrions surtout, ce sont des décisions positives, susceptibles d'aboutir à des résultats efficaces.

Sans doute avons-nous également des comités de bassin, comme celui de Loire-Bretagne dont je suis d'ailleurs membre, mais ces comités, pourtant institués par la loi, ne peuvent émettre que des avis ; ils se trouvent très souvent saisis ensuite, d'intentions non concordantes, préalablement établies, sinon définitivement arrêtées.

Nous voudrions, monsieur le ministre, que les principaux efforts que vous entreprenez dans le cadre de l'aménagement de notre territoire, ne soient pas seulement portés vers des situations déjà acquises, mais qu'il soit tenu compte pleinement des possibilités qu'offrent nos régions.

Il y va, croyez-le bien, de l'avenir de nos collectivités régionales et de l'intérêt national. Nous voulons être assurés que vous en êtes bien persuadé et que nos espoirs ne se révéleront pas vains. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Girault.

M. Jean-Marie Girault. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis quelque temps les villes moyennes retiennent l'attention de l'opinion publique.

Il est toutefois regrettable que la politique qu'on envisage à leur égard n'ait pas été, dès son instauration, immédiatement expliquée à l'ensemble des élus. Trop de responsables locaux ont eu l'impression qu'on allait procéder à une sorte de saupoudrage, instituer une sorte d'assistance à des villes qui se trouvaient en péril, en raison notamment de l'exode vers la région parisienne.

Ce qui manquait jusqu'à présent, c'était une sorte de stratégie des villes moyennes, une sorte de philosophie qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Je constate aujourd'hui, comme tous mes collègues, qu'enfin l'avenir des villes moyennes et leur aménagement s'inscriront désormais dans la conception d'ensemble de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi j'ai lu en son temps, avec beaucoup d'intérêt, le discours qu'a prononcé M. le Premier ministre à Nice le 22 octobre 1972, au cours duquel il a défini la politique du Gouvernement en faveur des villes moyennes.

Vous-même, monsieur le ministre, vous avez eu l'occasion, en plusieurs circonstances, de dire ce que vous pensez de l'aménagement du territoire et du développement des villes moyennes. J'approuve les principes, le pragmatisme qui inspirent la politique qu'on entend désormais appliquer et je souhaite que, dans l'avenir, elle soit mieux comprise de l'opinion et notamment des responsables locaux.

Ces considérations générales étant faites, je me permets de vous poser six questions.

Première question : quels seront les critères selon lesquels la subvention forfaitaire d'équipement sera attribuée à partir de 1973 à l'ensemble des villes françaises ? C'est un point qui préoccupe beaucoup les élus locaux qui voudraient pouvoir disposer aussi librement que possible des crédits d'Etat qui leur sont accordés pour des opérations par hypothèse non subventionnées et auxquelles ils attachent une grande importance.

Deuxième question : n'envisage-t-on pas — et dans l'affirmative, dans quelle mesure — d'améliorer le financement des réserves foncières ? C'est un problème qui préoccupe également les communes et les villes moyennes. Le Gouvernement envisage-t-il d'améliorer les financements et de donner des possibilités accrues d'emprunts ?

Ma troisième question intéresse la région parisienne, tout au moins indirectement. Vous avez dit — et vous avez de nouveau souligné ce fait tout à l'heure — que l'immigration des provinciaux vers la région parisienne était aujourd'hui compensée ou presque par des départs d'habitants de la région parisienne vers la province. Je souhaite d'ailleurs que ce mouvement s'accroisse. Mais je voudrais savoir dans quelles conditions, pour tenir compte de cette situation nouvelle, vous envisagez de modifier le pourcentage des attributions de crédits d'équipements urbains qui, jusqu'à présent, étaient accordées pour moitié environ à la région parisienne ? Car je veux croire

qu'à partir du moment où le Gouvernement entend favoriser l'agrandissement des villes moyennes, la répartition des crédits destinés aux équipements urbains évoluera en conséquence.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Jean-Marie Girault. La politique des villes moyennes est aussi appelée, je pense, à se substituer à la politique des villes nouvelles. Je ne referai pas le procès des villes nouvelles. Je dirai simplement qu'elles ne sont sûrement pas une panacée, surtout dans notre pays. Mais — et ce sera ma quatrième question — puisque, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, votre objectif est d'aider le développement des villes moyennes, je voudrais avoir l'assurance que vous abandonnez la politique des villes nouvelles.

Ma cinquième question est relative au problème du regroupement des communes, sur lequel le Sénat est très partagé. Mais je crois qu'on ne peut pas dissocier l'avenir des villes moyennes du regroupement, souvent nécessaire, des communes d'agglomérations.

Je veux dire par là que dans la mesure où les villes moyennes veulent s'équiper, puis progresser, elles sont inévitablement conduites à rechercher des relations organiques avec les communes voisines qui, au bout du compte, partagent le même destin que celui de la ville-noyau. A cet égard, et quitte à n'être pas approuvé de tous, je suis de ceux qui souhaitent, sur le plan national, le maximum de rassemblements des communes faisant partie d'une même agglomération.

Ma sixième question — ce sera la dernière et elle sera marquée d'une préoccupation régionaliste — est relative à l'avenir que le Gouvernement entend assigner, dans le cadre de l'aménagement du territoire, à la Basse-Seine, c'est-à-dire à la Haute et à la Basse-Normandie. Je sais que le comité interministériel pour l'aménagement du territoire a déjà posé des principes lors d'une réunion qui a eu lieu au mois d'août dernier, et je souhaiterais obtenir de votre part la confirmation que l'avenir de la Basse-Seine sera l'affaire de la Haute et de la Basse-Normandie, et que ce développement de la Basse-Seine sera considéré comme l'un des éléments fondamentaux de l'aménagement du territoire. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat vaudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq minutes, est reprise à quinze heures quinze minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 6 —

ELOGE FUNEBRE DE M. PIERRE-RENE MATHEY, SENATEUR DE LA HAUTE-MARNE

M. le président. Mes chers collègues, le 27 novembre dernier M. Pierre Mathey, sénateur de la Haute-Marne, s'est éteint dans le pays qui l'a vu naître. (*MM. les représentants du Gouvernement, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*) Il y a un peu plus d'un an, du haut de ce fauteuil, en qualité de doyen d'âge, il prononçait le discours de rentrée après le renouvellement triennal du Sénat. De sa voix tranquille mais assurée il sut, avec esprit et clarté, situer en quelques mots le sens de l'événement. D'emblée il prenait place, après Marius Moutet et Vincent Rotinat, dans la ligne de ceux à qui l'âge assure un privilège trop éphémère.

Pierre Mathey était né le 30 juillet 1890 à Prauthoy, petite bourgade de la pointe extrême du département de la Haute-Marne, sur le versant méridional du plateau de Langres, qui trace la ligne de partage des eaux entre le bassin de la Seine et celui de la Saône. Prauthoy, au lieu de passage des grands itinéraires Nord—Sud de la voie ferrée et de la route nationale qui, par Langres et Dijon, relie les régions de Lorraine à celles du Midi de la France, aurait très bien pu se trouver sur le territoire du département de la Côte-d'Or si, comme le rappelait un député à l'Assemblée nationale en 1790, « il n'avait pas été nécessaire de respecter des limites anciennes qui avaient occasionné des rapports commerciaux avantageux à conserver ». La géographie s'était ainsi inclinée devant l'histoire et l'économie.

Formé dès son enfance par les dures contraintes de l'agriculture, dans une région qui ne connaît pas les meilleurs rendements, il a toujours gardé un attachement profond à ce milieu pour lequel il s'est employé constamment à améliorer la qualité de vie. Cependant, c'est d'abord à la défense de son

pays qu'il va devoir donner le meilleur de lui-même. Incorporé dès 1910 dans le célèbre 152^e régiment d'infanterie, libéré deux ans plus tard, il est rappelé sous les drapeaux en 1915. Il va participer à tous les combats, développant des qualités d'entraîneur d'hommes qui lui permettront de devenir officier et un courage qui lui vaudra six magnifiques citations dont une à l'ordre du corps d'armée, deux de la division, une de la brigade et une de son régiment. Engagé devant Verdun, il sera de ceux qui écriront une des plus émouvantes et des plus douloureuses pages de notre histoire. La croix de guerre 1914-1918, bientôt suivie par la croix de chevalier de la Légion d'honneur, récompenseront ses actes de bravoure.

Revenu à la vie civile, il engage une part sans cesse plus importante de son activité dans sa profession et dans la vie de son département. Dans sa profession il va, par un travail inlassable à force de clairvoyance, de désintéressement, avec persuasion et ténacité, reprendre et développer tous les organismes créés dans la Haute-Marne par Emile Cassez, ancien ministre de l'agriculture, dont le département honore toujours la mémoire. C'est ainsi qu'on le trouvera directeur des coopératives d'affinage, président de l'Union départementale des coopératives agricoles de la Haute-Marne, vice-président de l'Union départementale des syndicats d'exploitants agricoles, vice-président de la chambre d'agriculture, président de la caisse régionale de crédit agricole mutuel de la Haute-Marne. Cette activité considérable lui vaudra les rosettes du mérite agricole et du mérite social et la médaille d'argent de la mutualité agricole.

De tels engagements professionnels devaient presque nécessairement se prolonger dans sa vie politique. C'est ainsi que, dès 1925, ses concitoyens l'élisent au conseil municipal de Prauthoy, qu'il ne quittera qu'en 1971, lorsque son grand âge ne lui permettra plus d'y siéger. Entre-temps et en pleine guerre, en 1942, il était devenu maire, ce qui le conduisit à ajouter des services dans la Résistance à une vie déjà bien remplie.

Je ne puis ici que donner lecture de la citation à l'ordre du régiment rédigée par le général Puccinelli, commandant la 6^e région militaire, le 11 mai 1945 : « Mathey Pierre, capitaine F. F. I. de la Haute-Marne, commandant le groupe de Prauthoy, volontaire de la Résistance qui, en toutes circonstances, a fait preuve de courage et d'autorité, notamment le 23 août 1944 où, mis au mur en raison de la destruction opérée sur la voie ferrée par les F. F. I. à la ferme de Sussy et prêt à être fusillé, il tint tête aux Allemands. Puis, le 24 août, en refusant de désigner des otages de sa commune pour être fusillés. Enfin, le 12 septembre, en intervenant énergiquement auprès du commandant des troupes françaises pour monter une action contre les Allemands occupant Coublanc. Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre 1939-1945 ». Elle sera suivie, en 1950, de l'élévation au grade d'officier de la Légion d'honneur.

Quelques mois plus tard, ses compatriotes le portent au conseil général où il restera jusqu'en 1955. Enfin, le 19 juin 1955, il est élu sénateur de son département et devait le rester jusqu'à sa mort.

Dans notre assemblée, il a successivement fait partie de la plupart des commissions : agriculture, pensions et intérieur, jusqu'en 1958 ; puis affaires sociales, affaires économiques et Plan, lois constitutionnelles et affaires culturelles, et il devait, avec discrétion et efficacité, participer à leurs activités.

Telle fut, mes chers collègues, la vie de notre ami Pierre Mathey, ancien combattant des deux guerres, dirigeant agricole, quarante-six ans conseiller municipal, vingt-neuf ans maire, dix ans conseiller général, dix-sept ans sénateur. Ses traits essentiels sont ceux d'une génération d'hommes qui ne marchandèrent ni leur temps, ni leurs forces au service de leurs concitoyens. Le hasard de l'état civil avait fait de lui notre doyen d'âge. Il avait su aussi choisir l'un des hommes les plus représentatifs de la France provinciale, de sa permanence, de son sens de l'honnêteté et du travail.

A ses obsèques célébrées dans son pays natal, toutes les autorités et tous les élus du département l'ont accompagné à sa dernière demeure. Notre collègue Raymond Boin, qui représentait la Haute Assemblée, a exprimé en notre nom la tristesse et la sympathie dont j'assure aujourd'hui le groupe de la gauche démocratique déjà cruellement frappé voilà à peine un mois.

Je prie Madame Mathey, retenue à Prauthoy, et ses enfants, de croire que nous n'oublierons pas celui qui leur fut si cher et qui incarna si bien, l'instant d'une séance de rentrée, la Haute Assemblée tout entière. Nous garderons fidèlement sa mémoire dans cette maison où il ne comptait que des amis.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs, ayant eu le privilège, il y a vingt ans — ce n'est pas hier — de rencontrer à Prauthoy même le sénateur Pierre Mathey, c'est avec un cœur particulier que j'associe le Gouvernement à l'hommage qui vient d'être rendu à sa mémoire par votre président et aux condoléances qu'il a si bien exprimées à sa famille.

M. le président. La séance est suspendue pendant quelques instants.

(La séance, suspendue à quinze heures vingt-cinq minutes, est reprise à quinze heures trente minutes, sous la présidence de M. François Schleiter.)

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS SCHLEITER,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

LOI DE FINANCES POUR 1973

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1973.

Aménagement du territoire (suite).

M. le président. Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire. Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Henriet.

M. Jacques Henriet. Il n'est pas habituel, à l'occasion de l'étude de ce budget de parler des problèmes départementaux. Aussi m'attacherai-je à vous interroger, monsieur le ministre, sur un problème d'intérêt régional et interrégional : la liaison Rhône—Rhin. Je serai très bref, étant donné que notre éminent collègue M. Gravier vous en a entretenu ce matin.

Vous connaissez, monsieur le ministre, l'importance de cette liaison Rhône—Rhin dont on a dit qu'elle était la voie royale de l'économie et de l'humanisme européen.

Naturellement, je n'en ferai pas l'historique, je ne dirai pas quel est son intérêt économique, je ne dirai pas combien d'emplois peuvent être créés grâce à sa réalisation, je ne parlerai ni de ses heurts ni de ses malheurs.

Je veux seulement vous rappeler, monsieur le ministre, qu'au cours de la discussion du VI^e Plan nous avons entendu de la bouche de votre prédécesseur que les vallées seraient franchies au cours du VI^e Plan et que les seuils le seraient au cours du VII^e Plan. On aurait pu espérer par conséquent qu'à la fin du VII^e Plan cette liaison Rhône—Rhin serait enfin utilisable. Mais il est survenu trois faits nouveaux que je me permets de vous signaler rapidement.

D'une part, la compagnie nationale du Rhône, qui effectue les travaux d'aménagement du Rhône et de la Saône nous a fait savoir que la circulation de péniches à gabarit international serait possible sur le Rhône et sur la Saône dès 1977 ; d'autre part, je crois savoir que M. Trorial, qui est directeur des liaisons fluviales, a dit tout récemment que cette réalisation était possible, grâce à un effort qu'il a qualifié lui-même de régulier, mais en même temps modeste et supportable.

Enfin, un dernier point sur lequel j'attire votre attention : sur la demande de la chambre de commerce de mon département, je m'étais permis d'insister auprès de M. le ministre de l'équipement pour qu'il veuille bien envisager une internationalisation de ce canal. La vérité est que la chambre de commerce de Belfort et celle de Mulhouse, jointes à celle de Besançon et à quelques autres, avaient suggéré, en liaison avec la chambre de commerce de Bâle, que la construction de ce canal soit réalisée en coopération française, allemande et helvétique. Votre prédécesseur m'a répondu que cette internationalisation allait être mise à l'étude, si bien que je vous pose simplement deux questions, monsieur le ministre.

Premièrement, je vous demande quels sont vos objectifs quant à la réalisation de cette liaison Rhône—Rhin et, deuxièmement, ce qu'il en est de ce projet d'internationalisation. Il va sans dire que cette liaison sera, vous le savez déjà, un instrument privilégié de promotion et de développement de plusieurs régions de l'Est de la France. (Applaudissements.)

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, plusieurs questions m'ont été posées sur l'aménagement du territoire ; vous me permettez de les regrouper lorsqu'elles touchent à des sujets très voisins. C'est ainsi que sur les villes moyennes sont intervenus MM. Lucotte, Jean-Marie Girault et Pierre Brousse, de même que sur la répartition des crédits Paris-province.

Je voudrais commencer par les questions les plus particulières et répondre notamment à M. Henriot sur les perspectives de réalisation de la liaison entre le Rhin et le Rhône, problème évoqué aussi par M. Gravier.

Effectivement, la fin des travaux effectués par la Compagnie nationale du Rhône se situera vraisemblablement en 1977. C'est donc à partir de cette date que les convois de plus de 3.000 tonnes pourront circuler sur le Rhône jusqu'à la hauteur, à peu près, de Saint-Symphorien.

J'ai annoncé l'autre jour que je comptais confier à la C. N. R. les études préparatoires au franchissement des seuils. Je pense que nous pouvons raisonnablement envisager, si ces études se passent bien, de commencer le début des travaux de franchissement des seuils à partir de 1977-1978 et leur fin vers 1982. Je ne donne pas cette date au hasard, puisque nous avons déjà une idée de l'enveloppe globale que représentent les travaux de franchissement des seuils : elle est de l'ordre de 20 milliards. C'est à cette date encore que seront terminés les travaux de liaison entre le Rhin et le Main. C'est donc en 1982 que nous pourrions avoir entre l'Europe occidentale et l'est de l'Europe un système de liaison satisfaisant.

Je ne reviendrai pas sur les raisons qui nous ont fait choisir la branche alsacienne. C'est un débat qui a été abordé bien des fois, mais je crois qu'il est raisonnable de commencer par cette branche, ce qui ne veut pas dire que l'autre ne se fera pas.

Les perspectives d'internationalisation dont vous avez parlé ne sont pas très précises en ce qui concerne les questions de statut ; par contre, nous avons déjà enregistré avec intérêt un certain nombre d'interventions de financement étranger qui pourraient faciliter l'ensemble de l'opération que nous allons être amenés à envisager en faveur des voies navigables.

Je ne voudrais pas anticiper sur le débat qui va suivre et qui concerne les crédits du ministère de l'équipement, mais je voudrais noter un sujet particulier, évoqué par M. Beaujannot, qui est celui de la Loire. Actuellement, le problème que nous avons à résoudre est à la fois celui de la protection contre les crues et celui du relèvement des débits d'étiage. Pour cela, nous devons réaliser d'abord un ensemble de barrages correctement conçus et nous avons aussi à renforcer les digues, les levées.

Le VI^e Plan a prévu un programme assez important qui comprend les barrages de Villerest et de Naussac. Actuellement, il y a des réunions avec les responsables politiques locaux pour essayer de créer un organisme auquel nous confierons la maîtrise d'ouvrage du barrage de Villerest. Il est possible que nous arrivions assez rapidement à une entente interdépartementale du type de celle qui a été réalisée par le barrage sur la Vilaine.

Des crédits ont été engagés dès 1971 pour le renforcement des digues ; en 1972, ils se sont montés à 4,5 millions ; 2,7 millions sont prévus pour 1973. Les sommes nécessaires à la réalisation des barrages seront dégagées au cours des budgets ultérieurs, dès que les études préalables seront réalisées.

Autre sujet local : les actions d'aménagement de la basse Seine. Je dis bien volontiers à M. Girault que j'ai toujours plaisir à lui confirmer que la nécessité d'une solidarité entre les deux régions de Basse et de Haute Normandie me paraît évidente. Nous avons confirmé récemment la vocation tertiaire de Caen et cela s'est traduit par l'aide à la création d'un immeuble de bureaux et par le classement de Caen au titre de l'aide à la décentralisation tertiaire.

Enfin, nous aurons à poursuivre une politique de conversion rurale en basse Normandie passant par un effort plus marqué que par le passé en vue de l'industrialisation de la Manche et des régions du Bocage correspondant à l'Ouest atlantique. Ce développement économique est nécessaire si nous voulons conserver dans cette basse Seine, promise à un grand avenir, un équilibre naturel qui est indispensable.

M. Raymond Brun a parlé de sujets plus généraux. Il a évoqué la qualité de la vie dans les agglomérations urbaines. J'ai noté qu'il était réservé à propos de certaines procédures du ministère de l'équipement comme les zones à urbaniser en priorité et les

zones d'aménagement concerté ainsi que sur certains principes que je condamne comme lui : je pense notamment à l'urbanisme concentrique.

Nous devons réfléchir très sérieusement au développement que l'on appelle « polynucléaire » de nos villes. Ce développement, encore appelé « concentrique », a fait à Bordeaux quelques ravages. Mais je voudrais dire à M. Raymond Brun que j'ai été fort intéressé par ses idées sur le sujet et par son souci de la qualité. Ce qui ne m'a pas étonné de la part d'un Girondin !

La répartition entre Paris et la province des crédits, qui a été évoquée par M. Pierre Brousse, puis par M. Girault, est un sujet vieux comme l'aménagement du territoire, car c'est l'aménagement du territoire qui a fait prendre conscience de certaines inégalités. J'ai retrouvé quelques chiffres susceptibles de fixer, à l'intention du Sénat, les idées sur cette répartition, car on entend quelquefois des chiffres qui ne sont pas très significatifs.

D'une manière générale, sur l'ensemble des crédits budgétaires d'équipement, 25 p. 100 vont à Paris, 75 p. 100 à la province. Il y a bien entendu des exceptions. Tout d'abord, celle qui est faite en faveur de la région parisienne pour les transports terrestres, pour les équipements aéronautiques — pour les raisons que vous savez — et pour les bâtiments administratifs. Il y a une autre exception que l'on cite souvent, celle de la voirie urbaine. Dans ce domaine, en effet, les crédits que reçoit la région parisienne représentent 50 p. 100 du total. Mais il ne faut pas oublier, quand on cite cette proportion, qu'en région parisienne nous n'avons pratiquement aucun crédit de voirie en rase campagne, ce qui rétablit à peu près l'équilibre si l'on songe que la quasi-totalité de nos crédits de voirie en rase campagne vont à la province.

Je note tout de même que l'action de l'aménagement du territoire se fait sentir dans certains domaines auxquels nous sommes attachés. Au cours du V^e Plan, par exemple, 50 p. 100 des crédits de recherche allaient à la région parisienne ; cette année, la proportion est de 40 p. 100, ce qui constitue une réduction assez sensible.

Je voudrais dire aussi que, pour l'éducation nationale, si mes souvenirs sont exacts — et ils ne sont pas très anciens — 25 p. 100 des crédits pour le primaire et 33 p. 100 pour le supérieur vont à la région parisienne, qui bénéficie bien entendu des grands équipements nationaux qui sont localisés à Paris ; mais je voudrais qu'on n'oublie pas que certains grands équipements nationaux, comme Fos ou Dunkerque, sont localisés en province. Je crois donc que, globalement, nous avons atténué depuis quelques années une disparité qui vous choque et qui, soyez-en sûrs, me choque autant que vous.

Plusieurs des intervenants ont parlé des villes moyennes. Avant d'aborder ce sujet, je voudrais dire à M. Girault que je ne traiterai pas le problème des regroupements de communes, problème compliqué qui ne relève pas directement de la compétence du ministre de l'aménagement du territoire. Mais, comme lui, je crois que les efforts de persuasion — puisque nous avons mis l'ensemble de l'opération sous le signe de la persuasion — que nous pourrions faire dans les zones agglomérées et urbanisées devraient conduire à des résultats très positifs. J'ai toujours prêché dans ce sens, y compris dans un département auquel je suis attaché, avec un succès d'ailleurs relatif.

Plusieurs d'entre vous ont abordé le sujet des villes moyennes et je suis fort heureux qu'ils l'aient fait, parce que c'est, en effet, un des axes de la politique de l'aménagement du territoire. J'ai été amené à m'en expliquer très longuement à Nice comme à Blois, aux « Journées mondiales de l'urbanisme », mais je voudrais qu'il soit bien entendu que cette politique des villes moyennes, je la considère comme un moment de l'histoire de l'aménagement du territoire et non pas comme une panacée ou comme une simple intention.

On a mis en cause ce matin, pour le critiquer la plupart du temps, le pouvoir attractif des métropoles d'équilibre.

Je crois tout d'abord que la politique des métropoles d'équilibre que nous avons décidée pour équilibrer Paris a été une bonne politique et je voudrais dire en passant, en particulier à M. Pierre Brousse que certaines décentralisations, de caractère tertiaire et administratif notamment, ne se seraient pas faites dans des métropoles comme Toulouse — je pense en particulier à l'aéronautique — si nous n'avions pas déclenché une incitation au développement rapide des métropoles d'équilibre. M. Pierre Brousse se trouve dans une région où il n'y a pas de métropole d'équilibre. Il me dira que c'est pire, parce que sa région est tiraillée entre deux métropoles extérieures, mais c'est une région qui a une armature urbaine sérieuse et solide, que je connais bien pour l'avoir étudiée, et l'expérience des villes moyennes y sera particulièrement facile à faire.

Regardons les chiffres : les villes moyennes croissent plus vite que les villes de plus de 200.000 habitants. C'est un fait qu'entre 1962 et 1969 elles se sont accrues de presque autant d'habitants

que les villes de 200.000 habitants, ce qui démontre un dynamisme qui ne peut qu'être renforcé par les mesures que nous allons prendre ou que nous avons prises en matière d'emploi. Je rappelle que, sur le plan de la décentralisation industrielle et tertiaire, les villes moyennes peuvent bénéficier maintenant du même taux d'aide que les métropoles et ne sont plus du tout pénalisées et que les primes à la localisation des activités tertiaires, autrefois limitées aux métropoles, ont également été étendues aux villes moyennes.

Je ne cite que pour mémoire, parce que je n'en ai pas la responsabilité directe, bien que j'y attache un grand intérêt comme le prochain comité interministériel d'aménagement du territoire le confirmera, le développement des activités culturelles des villes moyennes. Cette manière d'aborder le problème porte en elle beaucoup d'espoirs.

J'ai déjà évoqué les orientations qu'il fallait donner à cette politique, je les rappelle très rapidement.

La première d'entre elles concerne l'urbanisme et c'est la raison pour laquelle j'ai renforcé très nettement, nous le verrons tout à l'heure, les crédits d'étude du budget du ministère de l'équipement, car je veux pouvoir mener avec les villes moyennes une politique contractuelle.

L'idée de contrat global avec ces villes me paraît la solution la plus adaptée. Certains d'entre vous l'ont du reste déjà compris et je vois ici le maire de Rodez qui m'a fait une proposition. Je pense que le maire d'Autun est capable également de m'en faire, de même sans doute que le maire de Béziers.

Je crois que le problème des villes moyennes commence par une prise de conscience. Je ne dis pas du tout qu'elle doive se faire d'une manière autonome, mais il faut qu'avant la fin du mois de décembre soit mise en place une structure administrative à laquelle les maires intéressés pourront s'adresser pour poser la question suivante: « Etes-vous prêts à nous aider à définir ce que pourrait être le développement d'une ville comme la nôtre que nous considérons comme une ville moyenne? »

Je ne veux pas entrer dans les classifications, les fourchettes, les villes de plus de tant d'habitants, les villes de moins de tant d'habitants, cela n'a aucun sens. Nous savons tous que des villes avec un grand nombre d'habitants ne sont pas moyennes et que de toutes petites villes, qui seraient en dessous de la fourchette basse, peuvent être moyennes parce que ce sont les véritables capitales d'un vrai pays.

Nous devons réfléchir à ce problème de villes moyennes d'une manière entièrement concertée. Je ne prendrai pas d'initiative nationale en disant: « Voilà ce que je fais pour les villes moyennes », mais j'agirai au coup par coup, chaque fois que les maires, les municipalités manifesteront leur volonté de collaboration dans ce domaine, et j'espère que cette méthode donnera de bons résultats.

En tout cas — et c'est par là que je terminerai — le désir que je marquais ce matin dans ma présentation générale du budget d'une politique contractuelle va trouver des points d'application très précis. Les villes moyennes en sont une expression assez utile pour ceux qui y vivent. Vous constatez que nous avons mis toute notre foi dans la poursuite de ce que je persiste à considérer comme essentiel pour l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'équilibre, non seulement entre les régions, mais entre les populations qui y vivent. (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République, du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès et à droite.*)

M. le président. Je n'ai été saisi d'aucun amendement sur les crédits affectés à l'aménagement du territoire, crédits qui sont inclus dans les crédits des services généraux du Premier ministre.

Personne ne demande la parole?...

Les votes sur les divers titres des états B et C de la section « Services généraux du Premier ministre » sont réservés jusqu'à la fin de l'examen de l'ensemble des crédits de cette section.

Equipement.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme: b) Dispositions relatives à l'équipement.

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 ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre exposé et les réponses que vous avez faites en ce qui concerne l'aménagement du territoire.

J'ai beaucoup apprécié vos propos, particulièrement en ce qui concerne l'espace rural, et peut-être conviendrait-il d'ajouter aux titres que vous possédez déjà, celui de ministre de l'espace rural. En effet, vous avez présenté ce problème dans des conditions intéressantes au plus haut point les maires, conseillers généraux et présidents de conseils généraux que nous sommes.

Voyez-vous, monsieur le ministre, depuis que vous êtes maire d'une ville de la côte atlantique et conseiller général, vous avez acquis une formation qui vous permet aujourd'hui, dans les hautes fonctions que vous assumez, d'être réaliste, ce que j'ai beaucoup apprécié de votre part. (*Sourires.*)

A la suite des changements profonds intervenus en 1966 et 1967 dans la structure des administrations de la construction et des travaux publics et qui ont abouti à la création d'un ministère unique de l'équipement, la présentation budgétaire traditionnelle a été modifiée dans la loi de finances pour 1968. A la suite des modifications intervenues en juillet 1972 dans la composition du Gouvernement, les départements de l'aménagement du territoire et du tourisme ont été rattachés au ministère de l'équipement.

Votre commission des finances a décidé de partager l'examen du budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme entre cinq rapporteurs: notre collègue M. Bousch vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement; M. de Montalembert vous a soumis ce matin un rapport sur les crédits relatifs à l'aménagement du territoire; M. Boyer-Andrivet procédera à l'étude des dotations budgétaires réservées au tourisme; 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 qui concernent l'infrastructure routière et fluviale ainsi que les services généraux du ministère, pour lesquels il n'est pas possible de faire une distinction entre les différents secteurs de ce département ministériel.

Le rapport traitera donc dans un premier chapitre des dépenses intéressantes 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'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, au titre du budget pour 1973, s'élèvent, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.742 millions de francs contre 2.433 millions de francs pour 1972; pour les dépenses en capital, à 7.429 millions de francs en autorisations de programme et 6.310 millions de francs en crédits de paiement, contre respectivement 6.285 millions et 5.345 millions de francs en 1972.

Des tableaux figurant dans le rapport écrit indiquent la répartition des crédits inscrits au projet de budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Mesdames, messieurs, le Sénat constatera l'effort accompli, et particulièrement les résultats obtenus par M. le ministre de l'équipement et du logement. De tous les budgets que nous avons jusqu'à présent étudiés, c'est le vôtre, monsieur le ministre, et je vous en félicite, qui détient la palme quant à l'augmentation des crédits.

En ce qui concerne les services généraux du ministère, les principales mesures nouvelles portent sur la transformation d'un certain nombre d'emplois pour assurer la mise en place de nouveaux grades; l'ajustement aux besoins réels des dotations mises à la disposition de la recherche scientifique et technique; l'augmentation des moyens nécessaires au fonctionnement du centre de calcul, au développement des méthodes modernes de gestion, au service chargé des travaux de statistique; l'ajustement aux besoins réels d'un certain nombre de dotations concernant notamment les dépenses d'entretien courant.

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'équipement est très important et atteint 103.200.000 francs, contre 25.400.000 francs en 1972.

En ce qui concerne les dépenses en capital, trois chapitres du budget de l'équipement et du logement doivent être rattachés aux services généraux de ce ministère.

Il s'agit d'abord des études générales concernant l'infrastructure des transports.

Ce chapitre est doté de 17.100.000 francs en autorisations de programme et de 12.800.000 francs en crédits de paiement.

L'augmentation substantielle des autorisations de programme, de l'ordre de 114 p. 100, et des crédits de paiement, de l'ordre

de 113 p. 100, bénéficie essentiellement à la recherche scientifique et technique, qui reçoit environ 60 p. 100 des autorisations de programme et plus de 70 p. 100 des crédits de paiement.

Pour les études économiques générales, la dotation prévue pour 1973 s'élève à 3.200.000 francs d'autorisations de programme. Elle est donc en augmentation de 1.710.000 francs sur celle de 1972 et de près de 2 millions de francs par rapport à 1971.

Là aussi, monsieur le ministre, vous avez fait un effort, ou plutôt vous avez continué l'effort qu'avait fait M. Chalendon l'année dernière.

Le trafic des voies navigables connaît une certaine stagnation, comme en témoigne un tableau joint à notre rapport. Le tonnage total transporté par voie d'eau au cours de l'année 1971 enregistre une diminution de 3,4 p. 100 par rapport à 1970.

Cette diminution résulte d'une décroissance conjuguée du trafic intérieur — qui représente les deux tiers du trafic environ — de 3,9 p. 100 en tonnes et de 4,7 p. 100 en tonnes-kilomètre, des importations de 1,2 p. 100 en tonnes et de 1,5 p. 100 en tonnes-kilomètre et, également, du transit rhénan.

Les prévisions pour l'année 1972 permettent d'espérer un accroissement du trafic total de l'ordre de 3 p. 100 en tonnes et de 4 p. 100 en tonnes-kilomètre. Le niveau atteint en 1970 serait ainsi retrouvé. Les augmentations résulteraient d'un accroissement de toutes les natures de trafic, à l'exception du transit rhénan dont la diminution devrait être d'une ampleur semblable à celle qui a été constatée de 1970 à 1971.

Quant à l'exploitation réglementée des voies navigables, vous avez fait, dans ce domaine également, un effort.

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, mais la reconversion nécessite le versement de subventions.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 90,5 millions de francs, en augmentation de 8,8 millions de francs sur l'année précédente, soit 10,8 p. 100.

En 1970, 1971 et 1972, l'augmentation de la dotation de ce chapitre par rapport à l'année précédente n'était que de l'ordre de 2 à 2,5 p. 100.

J'en viens à l'équipement. Les autorisations de programme prévues au chapitre 53-30 concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent, pour 1973, à 328,5 millions de francs, en augmentation de 28,5 millions de francs sur celles de 1972, soit 9,5 p. 100.

Les crédits de paiement se montent à 300 millions de francs, en augmentation de 44,5 millions de francs par rapport au précédent budget, soit 17,4 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, la poursuite de l'aménagement de la Moselle et du Rhin, 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.

Les objectifs du VI^e Plan pour 1973 pourraient être atteints ; le programme prévoit, en effet, un certain nombre d'opérations : le bassin du Nord, le bassin de la Seine, le bassin de la Moselle, le bassin du Rhône et de la Saône.

Dans l'immédiat, l'état probable d'avancement des principales opérations d'aménagement des voies navigables, à la fin de 1972, intéressera tous ces bassins.

J'aborderai maintenant le chapitre des routes qui intéresse particulièrement les sénateurs et je dirai d'abord quelques mots sur les permis de conduire.

Le chapitre 36-21, dont la dotation de 54,7 millions de francs est destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire, bénéficie d'une augmentation de crédits de 10,5 p. 100.

A la suite de la mise en application du nouveau statut du service national des examens du permis de conduire, ce chapitre avait bénéficié d'une majoration substantielle de crédits, soit 54,7 p. 100.

La prévention routière revêt une très grande importance à nos yeux ; elle est même essentielle de notre temps. La « subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route » concerne la subvention à « l'organisme national de sécurité routière », qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'association de la loi de 1901.

La subvention prévue pour 1973, soit 2.550.000 francs, ne fait l'objet que d'une mesure nouvelle modeste — + 200.000 francs — malgré l'importance croissante de la mission confiée à cet organisme, et nous le regrettons.

De même, l'autorisation de programme inscrite au chapitre 63-40 au bénéfice de ce même organisme est fixée à 800.000 francs pour 1973 contre 1 million de francs en 1972.

En fait, depuis 1970, les pouvoirs publics ont décidé de redéployer leur action en matière de sécurité routière selon des modalités différentes.

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 ; les dépenses en capital et le fonds routier.

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

Le montant total des dépenses d'entretien s'élève à 599,8 millions de francs contre 584,2 millions de francs en 1972, soit une augmentation de 2,6 p. 100 d'une année sur l'autre.

Notre ami, M. Bouquerel, a souligné dans son rapport, et il a eu raison, l'insuffisance notoire de ces crédits. Mais, devant la commission des finances où la question lui a été posée, M. le ministre de l'équipement nous a répondu que, par suite de l'absorption, par les départements, des routes nationales de deuxième catégorie, il aurait besoin d'un crédit moins important pour l'entretien des routes nationales et qu'il avait ajouté le surplus aux crédits des renforcements dits « coordonnés » qui sont en forte augmentation par rapport à ce qu'ils étaient dans l'exercice précédent.

Le financement de la subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972, relatif au transfert des 55.000 kilomètres de routes nationales à la voirie départementale, est assuré par un prélèvement sur les différents chapitres du budget du ministère de l'équipement.

Un tableau annexé à mon rapport écrit vous donne la liste des départements qui ont adhéré à cette formule.

Je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre, que M. Raymond Poincaré, en 1930, avait fait exactement le contraire. En effet, il avait transféré aux routes nationales 40.000 kilomètres de routes départementales. Comme vous le voyez, les temps ont changé !

Les conseils généraux — vous l'avez souligné vous-même — ont accepté ce transfert dans une cinquantaine de départements. Comme je vous le disais tout à l'heure, les conseillers généraux sont très réalistes car nos routes départementales sont en excellent état et si, dans nos départements, nous n'avions pas pris en charge les routes nationales en cause, nous étions prévenus par avance que rien ne serait fait pour leur entretien ou leur réfection.

Or, les voies de communication sont indispensables à la vie économique et notamment industrielle d'un pays. J'en sais quelque chose puisque La Rochelle se trouve dans un « cul-de-sac », faute de routes nationales suffisantes ; cette région a été oubliée, ainsi d'ailleurs que toute la façade atlantique. J'espère, monsieur le ministre, que vous resterez assez longtemps à votre poste pour réparer les injustices commises à notre égard car vous êtes aussi intéressé que nous à ce problème. (Sourires.)

Les industriels qui souhaitent s'installer dans une région posent d'abord la question : avez-vous des voies de communication ? Ils entendent par là à la fois des routes, des chemins de fer, des aéroports.

Les conseillers généraux sont réalistes, je le répète, et, s'ils ont accepté ce transfert de routes, c'est qu'ils ont pensé que, dans un avenir plus ou moins lointain, cela pouvait servir l'économie de leurs départements.

Mais les modalités de l'opération ne sont pas celles que nous pouvions attendre et notre ami, M. Bouquerel, a formulé les mêmes observations que la commission des finances à ce sujet, à savoir que le montant des subventions a été déterminé en fonction de critères suffisamment compliqués pour qu'on n'y comprenne rien et pour qu'on agisse sans contrôle possible.

M. Bouquerel a cité, dans son rapport, la liste de ces critères. Il s'agit de l'intensité du trafic, de l'état du réseau transférable, des sujétions géographiques, relief et climat, de la valeur du

centime démographique départemental, du montant de la dette départementale par habitant, du montant annuel par kilomètre des dépenses de tous ordres faites sur la voirie départementale de 1963 à 1967.

Une autre circulaire, beaucoup plus complexe encore, a été élaborée. Je ne sais pas si vous-même, monsieur le ministre, qui êtes très averti de ces questions, en avez compris la teneur. Je suis persuadé que, si jamais nous vous mettions au défi de calculer la subvention selon les critères qui ont été adoptés par vos services, vous ne pourriez pas aboutir à un résultat...

M. Raymond Brun. Monsieur le rapporteur spécial, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. André Dulin, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Raymond Brun. Mon cher collègue, quelques conseillers généraux de la Gironde se sont montrés assez curieux et ont voulu savoir ce que signifiaient certaines lettres ou certains groupes de lettres de cette fameuse formule. La direction départementale de l'équipement à qui la demande d'explication a été faite a répondu qu'elle était bien incapable de la donner. Comme le conseil général se réunissait quelques jours plus tard et que je tenais à ce qu'il se prononcât sur la prise en charge de routes nationales dans le réseau départemental, j'ai insisté sur l'éventuelle hésitation qui pourrait résulter de ce manque d'explication chez un certain nombre de collègues et sur le bien-fondé de leur demande. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées m'a fait remarquer que, le conseil général se réunissant la semaine suivante, il était inutile de nous adresser au ministère où nous aurions, sans doute, les plus grandes difficultés à nous faire expliquer comment, pour la Gironde, on avait trouvé cette somme de 4.950 francs par kilomètre de routes nationales à départementaliser.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Votre propos va à l'appui de mon intervention. Vous êtes président de conseil général et vous connaissez toutes ces difficultés.

La commission des finances a déposé un amendement qui tend à simplifier les critères nécessaires et indispensables en la matière.

En raison de l'inflation actuelle de l'augmentation annuelle des prix de 7 p. 100 et de l'augmentation du taux d'intérêt pour les emprunts que nous serons obligés de faire, les sommes que vous nous allouez sont tout à fait insuffisantes. Votre budget prévoit 300 millions de francs pour les 55.000 kilomètres de routes nationales à départementaliser, auxquels vous avez ajouté 10 millions au titre de l'actualisation des prix.

Nous vous remercions de votre réalisme, et notre souhait serait de vous conserver longtemps au ministère de l'équipement. Mais tout peut changer, nous l'avons constaté un certain nombre de fois. C'est pourquoi la commission des finances a déposé un amendement relatif à l'actualisation car nous devons avoir des garanties.

Certes, elles sont prévues au budget mais nous demandons qu'elles soient actualisées en tenant compte de l'augmentation du coût de la vie, particulièrement dans les travaux publics.

Les conseillers généraux qui sont présents ici, ou les maires dont vous êtes, monsieur le ministre, savent parfaitement que, lorsqu'ils votent des crédits pour des travaux, un devis a été préalablement préparé par les ponts et chaussées. Or, lorsque ces travaux sont achevés, c'est-à-dire un, deux ou trois ans plus tard, nous constatons une augmentation de 25, 30, 40 et quelquefois même 50 p. 100 de leur coût.

M. Pierre Brousse. C'est exact !

M. André Dulin, rapporteur spécial. C'est pourquoi nous voulons prendre nos précautions.

Nous sommes, en effet, malheureusement, en période d'inflation et l'augmentation des prix est considérable. Cela constitue une lourde charge pour les collectivités locales qui ont été trompées avec cette opération qu'on leur a proposé de faire. Monsieur le ministre, j'espère donc que vous accepterez, tout à l'heure, l'amendement que la commission des finances a déposé.

Il se pose également le problème, dont vous avez parlé, de la liaison Centre-Europe-Atlantique. Je voudrais vous poser quelques questions à ce sujet. Où en sommes-nous ? Que va-t-on faire ? Les travaux vont-ils commencer par le Massif Central et la côte atlantique va-t-elle être abandonnée ?

Nous savons, en effet, qu'un département, la Corrèze — je m'en félicite pour M. Champeix et pour la colonie de vacances que la Charente-Maritime y possède — est traversé par la

magnifique route nationale n° 89. Je n'ai jamais pu obtenir de votre prédécesseur qu'il me dise où M. Chirac avait trouvé les crédits nécessaires à sa remise en état.

Je m'aperçois maintenant qu'au titre des travaux coordonnés, aussi bien en 1972 qu'en 1973, on continue la route nationale 89 sur Brive. Y aurait-il des privilèges ?

M. Marcel Souquet. Il y en a effectivement.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Il en est de même pour la route nationale A 10. Je vous ai demandé en commission des finances où elle passerait. Vous m'avez répondu que la décision n'était pas prise. Il faudrait tout de même penser à le faire parce que cette route intéresse toute l'économie d'une région. En effet, elle doit passer par Poitiers, Niort, Saintes, Bordeaux et comporte des embranchements sur Nantes et sur La Rochelle. Je vous demande donc très instamment de nous fixer.

En ce qui concerne le 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 ressort plus au budget de l'équipement.

Par ailleurs, nous constatons que vous allez dépenser beaucoup d'argent en ce qui concerne les routes qui vont être transformées en autoroutes dans deux ou trois ans. En définitive, ce sont les entreprises privées qui bénéficieront de l'opération, car leur travail aura été déjà considérablement préparé.

Au sujet de la route centre Europe-Atlantique, j'avais fait à votre prédécesseur la proposition suivante : ne pourriez-vous pas accepter de donner aux collectivités locales ou régionales, si elles étaient d'accord, les avantages que vous consentez au secteur privé ? Grâce à ces crédits et à ces subventions, elles pourraient construire la partie de route qui les intéresse. Je suis persuadé que, ainsi, se réaliserait rapidement cette route qui, essentielle dans le cadre du Marché commun, doit desservir notre région et celle de Nantes. En travaillant de cette manière, je crois, monsieur le ministre, que nous ferions avancer les choses de façon appréciable.

En ce qui concerne les autoroutes, un gros effort va être fait. En effet, les villes nouvelles recevront une dotation de 28 millions de francs qui sera affectée à la région Provence-Côte d'Azur, à la région Rhône-Alpes et à la région Haute-Normandie.

Le budget de l'Etat mettra environ 657,2 millions de francs à la disposition de ce programme : 642,2 millions de francs proviendront du fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-26 du budget de l'équipement. Les emprunts lancés par les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées devraient fournir au total 1.670 millions de francs, contre 1.230 millions de francs en 1972.

Ces moyens devraient permettre d'atteindre un rythme de lancement d'opérations autoroutières de 700 kilomètres en 1973, contre 400 kilomètres seulement en 1972 et environ 200 kilomètres dans les années antérieures.

A la suite de la décision gouvernementale du 23 mai 1972, l'accélération du programme autoroutier va permettre de passer de 1.700 kilomètres d'autoroutes en service à la fin de 1971, à 3.500 kilomètres fin 1975, puis 5.000 kilomètres fin 1978.

Plus de 1 milliard de francs va permettre cette accélération. Ainsi, grâce à un rythme de lancement de l'ordre de 700 kilomètres par an en 1973 et 1974, sera accélérée la réalisation du programme prévu en réduisant les délais pour Paris—Strasbourg et pour Metz—Strasbourg.

Je n'insiste pas. Vous trouverez le détail de ce programme dans mon rapport écrit. Au total, 2.407 kilomètres d'autoroutes seront en service à la fin de 1973.

En ce qui concerne la signalisation maritime, les crédits ont été augmentés de 14 p. 100.

Pour la sauvegarde des ressources et la protection contre les eaux, les autorisations de programme s'élèvent à 16,4 millions de francs, soit une augmentation de 6,1 p. 100 sur 1972. Les travaux de protection contre la mer et contre les eaux de rivière sont importants. Ils intéressent également M. le ministre de l'environnement.

On parle tous les ans de l'institut géographique national. Le chapitre 67-50 qui a trait à la subvention d'équipement s'élève en autorisations de programme à 8.050.000 francs contre 5.200.000 francs l'année précédente et les crédits de paiement sont en augmentation sensible.

Voilà, mesdames, messieurs, les renseignements que je voulais brièvement vous donner et que vous pourrez compléter en vous reportant à mon rapport écrit. Selon la formule consacrée, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'équipement pour 1973. Quant à moi, je le répète, j'émetts un avis très favorable. (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). Ce matin, en abordant cette tribune, M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'équipement se félicitait du fait que la discussion des fascicules budgétaires relevant de sa compétence ait commencé par ceux qui concernent l'aménagement du territoire. Le rapporteur spécial de la commission des finances que je suis se félicite pour sa part que cette année, le ministre de l'aménagement du territoire soit également celui de l'équipement, qui comprend les ports maritimes. Ma tâche en sera facilitée et cela peut également nous laisser espérer la prise en considération de nos suggestions et de nos recommandations.

En matière de ports maritimes, les objectifs, que vous avez définis, reçoivent pour l'essentiel notre approbation. Vous nous avez fait distribuer cette année — et c'est une heureuse innovation — un document de présentation du budget de l'équipement et du logement sous forme de budget de programme. Nous souscrivons à certaines de vos orientations que je vais rappeler : « Le développement des équipements portuaires doit être conçu dans le double souci d'accroître l'efficacité à court terme du système actuel et de créer, par une action à long terme, les conditions favorables à un renforcement des structures commerciales et industrielles du pays. Au plan pratique, cela signifie, d'une part, des actions propres à offrir aux nouvelles techniques de transport les installations qui leur sont nécessaires, d'autre part, la mise en valeur d'un petit nombre de sites privilégiés en raison de leurs caractéristiques techniques, de leur localisation par rapport aux grands centres de l'intérieur, de la qualité de leurs liaisons avec ces centres ».

Nous émettons par contre un avis plus réservé lorsque, analysant la répartition des crédits des ports maritimes, vous reconnaissez que, « en 1973, les moyens de financement nécessaires pour la poursuite de ces opérations de grande ampleur seront dégagés en priorité. Ils absorberont l'essentiel des disponibilités, le solde étant affecté à quelques aménagements plus modestes dans divers ports de commerce, de pêche et de plaisance, à la modernisation du matériel de dragage et de restauration d'ouvrages et enfin à la signalisation maritime ».

Comment ces options ainsi très clairement définies sont-elles traduites dans le cadre de la loi de finances pour 1973 ?

Si j'examine les crédits de fonctionnement, je constate qu'ils sont de deux sortes. D'abord, il y a les subventions accordées aux six ports autonomes, en vertu de la loi du 26 juin 1965. Ces crédits qui s'élèvent à 102,6 millions de francs — soit plus 14,3 p. 100 par rapport à 1972 — sont destinés à rembourser aux ports autonomes, d'une manière générale, les dépenses d'infrastructure, y compris les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès et y compris le remboursement des emprunts d'équipement contractés antérieurement à l'intervention de la loi de 1965.

Pour ce qui est des autres ports de commerce, les crédits prévus au titre des dépenses de fonctionnement s'inscrivent en 1973 pour un montant de 32,4 millions de francs, soit plus 14 p. 100. Il y a là — nous le reconnaissons bien volontiers — une amélioration substantielle correspondant à un vœu que nous avons formulé à l'occasion de l'examen des budgets des années précédentes, lorsque nous déplorions que les majorations de crédits d'une année sur l'autre avoisinaient 3 p. 100, c'est-à-dire qu'elles atteignaient un niveau inférieur au taux de dépréciation de la monnaie.

En effet, il y avait là une situation qui ne manquait pas d'être préoccupante. Elle ne permettait pas de remédier à la vétusté des installations portuaires. Elle ne permettait pas non plus d'améliorer les équipements et de favoriser une meilleure adaptation aux techniques nouvelles des transports maritimes. Elle rendait le plus souvent indispensable, quoique particulièrement difficile, une participation excessive des chambres de commerce maritimes, parfois même des collectivités locales.

En matière d'équipement, les crédits prévus pour 1973 sont de deux sortes : d'une part, les crédits budgétaires ; d'autre part, les fonds d'emprunt.

Les crédits budgétaires sont, comme l'an dernier, importants. Ils s'élèvent, en autorisations de programme, à 390,6 millions de francs et en crédits de paiement à 420 millions de francs. Quant aux emprunts, ils s'élèveront, du moins, nous le pensons, à 460 millions de francs.

Mais l'origine de ces fonds d'emprunt est différente. Un peu plus de la moitié, soit 260 millions, sont fournis par les caisses publiques. Par contre, 200 millions seront demandés aux banques

privées, dont on espère qu'elles pourront retrouver en 1973 les facilités financières dont elles ont disposé en 1972, ce qui n'est pas certain, compte tenu des orientations actuelles de la politique financière telle qu'on nous la laisse présager et telle qu'on nous l'a déjà en partie annoncée.

La répartition des autorisations de programme s'effectue d'une façon qu'il convient de souligner. Les ports de commerce se verront attribuer la quasi-totalité des autorisations de programme, et, dans ce secteur, la plus grande partie de ces dotations ira financer les équipements prévus dans les six ports autonomes, et permettra notamment le déroulement suivant le plan prévu des grandes opérations engagées à Dunkerque, au Havre et à Marseille-Fos.

Certes, la répartition n'a pas manqué de susciter des observations et des réserves à la commission des finances et je crois savoir que la même position a été adoptée par nos collègues de la commission des affaires économiques, qui regrettent comme nous qu'un effort plus important ne soit pas encore consenti en faveur de ces ports de commerce dits secondaires, mais dont l'importance, pourtant, dans le développement économique de leur région, n'est pas négligeable, loin de là.

Il est vrai — nous le reconnaissons bien volontiers — que le choix privilégié effectué en faveur de ces ports autonomes est justifié par l'importance de leur trafic. En effet, 87,6 p. 100 des tonnages importés et exportés y sont manutentionnés.

Les ports de pêche se verront, pour leur part, attribuer 10.800.000 francs en autorisations de programme et 5 millions de francs en crédits de paiement, soit une amélioration non négligeable par rapport aux dotations des années précédentes. C'est la preuve de la volonté de votre administration, que notre commission des finances approuve, d'améliorer les conditions de la pêche en France et de donner le plus souvent possible aux marins-pêcheurs la faculté de tirer le meilleur profit de leur pêche en trouvant à proximité, voire dans le port même où ils sont immatriculés, des installations industrielles capables de traiter les produits de leur pêche.

Nous notons aussi que les ports de plaisance — c'est le chapitre 63-90 — sont dotés, pour 1973, de 7.200.000 francs d'autorisations de programme, soit 20 p. 100 de plus que l'année dernière.

Enfin, nous notons l'apparition d'un nouveau chapitre, le chapitre 53-37, qui prévoit 8.500.000 francs en autorisations de programme et 4 millions de francs en crédits de paiement pour les ports maritimes des départements d'outre-mer.

Je voudrais maintenant, le plus rapidement possible, faire connaître l'appréciation de notre commission des finances sur ce budget des ports maritimes et sur la politique que vous voulez mettre en œuvre.

Notre commission, monsieur le ministre, ne met pas en question la concentration des crédits sur les ports autonomes telle que vous l'avez prévue. Elle en reconnaît le bien-fondé, mais elle déplore que les autres ports de commerce ne reçoivent pas les dotations que justifierait pourtant le rôle d'entraînement qu'ils peuvent et doivent jouer dans une politique d'aménagement du territoire équilibrée que vous avez, je ne dirai pas l'ambition, mais la volonté de mener à bien.

Nous croyons qu'un effort plus grand en faveur de ces ports de commerce dits secondaires serait un moyen efficace de redonner vie à ces régions côtières et, parmi elles, à celles qui sont les plus éloignées des grands centres industriels et des grands axes européens. Sur ce point, nous vous demandons instamment d'envisager, dès la prochaine loi de finances, un effort plus important dans cette direction. Il me plaît ici de souligner la convergence ou la communauté de vues entre notre commission des finances et celle des affaires économiques. Elle doit, dans notre esprit, donner plus de poids à nos recommandations.

Nous approuvons — je le répète — l'action engagée en faveur des ports de pêche. Elle traduit une approche vers une politique sociale plus généreuse en faveur des hommes de la mer. Les ports de plaisance — je l'ai déjà dit aussi — se voient attribuer une dotation nettement supérieure à celle de l'année dernière. Je veux croire, pour ma part, que votre qualité de ministre du tourisme en même temps que de ministre de l'équipement n'y est pas étrangère. Il est hautement souhaitable que des crédits d'Etat viennent aider, stimuler, compléter plus largement que dans le passé les actions engagées par les responsables des collectivités locales en faveur d'équipements destinés à améliorer le tourisme nautique.

Certes, sur le plan national, de grandes actions ont été engagées, en particulier l'opération Languedoc-Roussillon — nous ne le contestons pas — mais nous sommes convaincus qu'elles ne sauraient régler l'ensemble du problème. Mes collègues

représentant des départements riverains de la Méditerranée vous diraient comme moi que nous pourrions lutter plus efficacement contre la concurrence des ports ligures, sardes ou espagnols, si nos collectivités locales pouvaient aller plus vite et plus loin dans l'action engagée pour aménager des ports de plaisance partout où les sites naturels rendent ces aménagements possibles et réalisables au meilleur prix.

Mais je reviens à l'essentiel. Le programme de modernisation des ports maritimes se déroule-t-il conformément aux prévisions et aux perspectives du VI^e Plan ? Les travaux préparatoires avaient fait ressortir la nécessité d'engager, au cours de la période couvrant le VI^e Plan, des crédits se montant à 2.300 millions de francs. C'était l'hypothèse, je ne dirai pas haute, mais souhaitable.

Finalement, on s'est arrêté à un chiffre qui se situerait entre 2.000 et 2.100 millions de francs. Mais s'agit-il de francs courants ou de francs constants ? Evidemment, la situation à la fin du VI^e Plan ne serait pas la même si les ajustements rendus nécessaires par les fluctuations monétaires n'étaient pas retenus.

Quoi qu'il en soit, les crédits dégagés à ce jour, c'est-à-dire pour la période couvrant les trois cinquièmes du VI^e Plan, s'élèveront, à la fin de 1973, à 53 p. 100 des chiffres retenus au VI^e Plan. C'est là — la commission des finances tient à le souligner — un résultat positif et remarquable, surtout si on le compare aux résultats obtenus dans d'autres secteurs pourtant essentiels du développement de la vie économique.

Cette satisfaction étant exprimée, nous avons aussi le sentiment que nous ne devons pas pour autant nous laisser aller à une auto-satisfaction sans nuage. Certes, nous ne faisons pas preuve d'un esprit de critique systématique. Nous nous plaçons sur le même plan que vous-même, monsieur le ministre, pour apprécier le rôle des ports maritimes au regard de l'économie intérieure comme à celui de la coopération européenne.

Le traité de Rome a posé en principe, dans son article 84, la nécessité d'une politique portuaire commune. Mais, pour l'instant, dans le domaine maritime, c'est encore le régime de la concurrence qui règne plutôt que celui de l'harmonisation des politiques : nous assistons à un détournement d'une partie du trafic des ports français vers le grand port de Rotterdam et ce phénomène ne se produit pas seulement au détriment des ports de la Mer du Nord et de la Manche.

Alors, nous sommes de bons Européens et nous entendons être des partenaires loyaux, mais nous croyons que cela ne doit pas nous interdire de tirer le meilleur parti des avantages que nous procure sur ce plan particulier notre situation géographique, notamment comme cap avancé de l'Europe vers le continent américain.

L'ancien ministre de l'éducation nationale que vous êtes, monsieur le ministre de l'équipement, l'ancienne enseignante que je suis n'ont pas oublié — en tout cas, c'était ce qu'on nous apprenait naguère — qu'une des merveilles, qu'une des chances de la France, c'était d'être baignée par quatre grandes mers ou océans : la mer du Nord, la Manche, l'Océan Atlantique, la mer Méditerranée. (*Sourires.*) Nous croyons que cette position géographique devrait être un des atouts de notre politique, une des voies dans lesquelles nous devrions essayer de rechercher plus activement que par le passé les conditions d'un développement économique et humain plus ample.

Or, le temps ne travaille pas pour nous. Les techniques nouvelles, la « containerisation », l'utilisation de plus en plus extensive des navires spécialisés, la nécessité de raccourcir le temps de rotation et de réparation des navires, nous obligent, si je puis employer cette expression, à mettre les bouchées doubles. Parallèlement, nous devons perdre le moins de temps possible pour améliorer les relations routières entre nos grands ports maritimes et l'intérieur du territoire. Nous devons aussi, chaque fois que c'est réalisable, assurer des liaisons de plus en plus faciles par voie d'eau entre ces mêmes ports maritimes et le reste du territoire.

Cette action exige un effort immense. Votre budget y tend et nous le reconnaissons bien volontiers. Vous avez dit ce matin, monsieur le ministre — et nous sommes prêts à vous suivre — qu'il fallait oser entreprendre et que, dans un certain nombre de domaines, dont celui-là, le temps des saupoudrages était révolu.

Il est certain qu'une entreprise d'envergure nationale comme Fos se situe sur ce plan. Dans ma ville, dans mon département, toutes opinions politiques confondues, nous reconnaissons bien volontiers, monsieur le ministre de l'équipement, que vous êtes le père de Fos. Certes, cette paternité vous crée des droits, mais aussi des devoirs. Nous savons que vous vous attachez à les assumer. Des problèmes difficiles subsistent, mais ce n'est pas ici le lieu de les évoquer.

Pour en revenir au cadre plus strict de mon rapport — ce sera là ma conclusion — je m'arrêterai un instant sur votre déclaration de ce matin. Vous nous avez dit que la réussite de la politique d'aménagement que vous entendez suivre serait fonction de l'accroissement des pouvoirs qui seront donnés aux régions et aux collectivités locales. C'est bien vrai, mais je voudrais attirer votre attention, ainsi que celle de vos collaborateurs, sur un point particulier. Les ports autonomes, si j'ai bien lu le texte de la loi fixant le fonctionnement futur des régions, échapperont à la compétence des conseils de région.

Or, les structures actuelles des ports autonomes n'associent pas d'une façon suffisante les représentants des collectivités locales aux décisions qui les concernent et les engagent souvent de façon indirecte.

Fos, c'est l'industrialisation, l'intensification des échanges internationaux ; c'est tout le développement qui résultera de sa position d'europort du Sud. L'administration du port autonome est parfaitement capable de maîtriser l'ensemble de ces problèmes. Mais le développement de Fos pose aussi des problèmes humains, liés au logement, à l'enseignement, à la santé, à l'organisation des loisirs, à un cadre de vie qui doit rester en harmonie avec la nature et les aspirations fondamentales de l'homme. Leur solution, je vous le dis très nettement, n'est pas du ressort de la seule administration du port autonome.

Aussi est-il souhaitable, alors qu'il en est encore temps, de repenser le problème du partage des responsabilités, des ressources et des charges, entre toutes les parties intéressées, et en premier lieu, le port autonome et les collectivités locales concernées.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances donne un avis favorable à l'approbation des crédits qui sont inscrits au budget des ports maritimes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. 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, mes chers collègues, je voudrais, au début de mon intervention, vous remercier, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir présenté cette année, à côté du fascicule budgétaire traditionnel, un document complémentaire appelé « budget de programmes ».

Ainsi, ce fascicule budgétaire qui, par sa complexité, ne permettait pas de suivre l'évolution et les dotations des différentes actions de votre ministère, est aujourd'hui complété par le document blanc.

Ce budget de programmes, malgré son caractère expérimental, et qui n'a pu examiner tous les aspects de votre ministère, permet déjà au Parlement de mieux comprendre vos décisions et de mieux contrôler l'efficacité de votre action.

Il constitue une nouvelle approche de la décision budgétaire, qui doit permettre, comme vous le soulignez, une plus grande clarté lors de la prise de décisions, qui doit porter non seulement sur le niveau des moyens, mais sur les objectifs poursuivis. Il doit permettre un meilleur contrôle de l'efficacité de la dépense : les objectifs et les programmes étant nettement définis, il devient plus facile d'en suivre la réalisation et d'en mesurer l'utilité.

Dans sa deuxième partie, ce document donne, dans un tableau détaillé, par groupes de programme, les dotations pour 1973 et la comparaison des dotations par groupes pour 1972 et 1973.

Enfin dans une troisième partie, il fait l'exposé des politiques et budgets de programmes dans les quatre principaux domaines d'activité : les routes et la circulation routière, les ports maritimes et les voies navigables, l'aménagement foncier et l'urbanisme, enfin la construction.

Il s'agit là d'un effort de clarification exceptionnel pour lequel je tiens à vous adresser, ainsi qu'à vos services, mes très sincères félicitations.

Chargé plus spécialement, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, de rapporter sur deux domaines particuliers, les routes et la circulation routière d'une part, les voies navigables d'autre part, je vais les examiner successivement en me bornant à développer quelques considérations essentielles, et en vous priant, mes chers collègues, de vous reporter pour le détail à mon rapport imprimé.

En ce qui concerne les routes nationales, nous notons que les crédits d'entretien sont, comme l'an dernier, en légère augmentation : 584 millions contre 570 en 1972. Par contre, pour les renforcements coordonnés, la dotation est majorée de 20 p. 100 et passe de 455 millions de francs à 555 millions de francs en crédits de programme et de 436 millions de francs à 539 millions de francs en crédits de paiement.

Il est prévu, pour 1973, la remise en état de 1.400 kilomètres de routes contre 1.200 kilomètres en 1972 et 830 kilomètres en 1971. Ainsi, la tendance est renversée et notre commission, qui n'a cessé d'attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de sauvegarder notre réseau routier, ne peut que marquer sa satisfaction.

Malgré cette amélioration, il est à craindre que les objectifs du VI^e Plan ne soient pas atteints, surtout sur le réseau routier de rase campagne.

Et pourtant vous avez poursuivi, monsieur le ministre, avec un certain succès, la politique de concentration des efforts de votre administration sur le réseau routier national principal en permettant aux départements de prendre en charge l'entretien et la modernisation d'un certain nombre de kilomètres de routes nationales.

Les départements semblent accueillir favorablement cette proposition, bien que les conseils généraux ne cachent pas une certaine inquiétude. Si 52 départements ont accepté de classer environ 32.000 kilomètres de routes nationales dans le réseau des routes départementales, il reste que l'indemnité kilométrique, qui est fixée chaque année par la loi de finances, préoccupe les assemblées départementales. La principale question qui les inquiète est celle du niveau des subventions accordées, de leur emploi, et de leur pérennité.

Nous souhaitons que, par vos déclarations, monsieur le ministre, vous apportiez l'apaisement qui s'impose en donnant à nouveau l'assurance que l'Etat s'est engagé, de façon définitive, à respecter les conditions essentielles que sont la revalorisation et la permanence de l'aide.

Nous soulignons d'ailleurs avec satisfaction l'effort fait pour 1973 sur la subvention kilométrique, qui a été majorée de 3 p. 100 par rapport à 1972, tout en regrettant que cette majoration ne soit pas plus importante.

Observation à notre avis essentielle et qui constitue l'aspect positif de l'opération : la subvention kilométrique accordée excède dans la presque totalité des départements, de 30 p. 100 à 35 p. 100 le montant des crédits affectés aux routes nationales secondaires de 1967 à 1972.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Bien sûr ! Ils ne faisaient rien.

M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis. Malgré cet effort, le problème de l'indexation de la subvention ou de son adaptation au coût des travaux reste posé.

C'est pourquoi notre commission a souhaité que cette dotation soit inscrite à une ligne spéciale du fonds spécial d'investissement routier, dont l'ensemble des ressources est alimenté par un prélèvement de 19 p. 100 sur le produit de la taxe sur les carburants. Il s'agit là d'une simple suggestion, mais nous aimerions, monsieur le ministre, avoir votre avis sur ce point.

Comme nous le disions l'an dernier, le fonds spécial d'investissement routier constitue une source importante des crédits d'investissement et si nous remarquons une progression sensible pour le réseau national, nous déplorons une réduction des dotations intéressant les chemins départementaux et les chemins communaux. C'est une politique qui ne peut nous satisfaire car elle est profondément injuste et constitue une véritable sanction à l'égard des départements et des communes.

Par contre, nous notons avec satisfaction une accélération du programme des autoroutes prévues au VI^e Plan. Cette accélération devrait permettre de faire passer la mise en service des autoroutes de 350 kilomètres en 1972 à 836 kilomètres en 1976.

En tenant compte du kilométrage en service à la fin de 1972, soit 2.082 kilomètres, la France devrait disposer dans cinq ans d'un réseau autoroutier deux fois plus long qu'aujourd'hui.

Cette prodigieuse accélération est due aux différents modes de financement : en effet, sur les 1.240 kilomètres de chantiers ouverts actuellement, 77 sont financés par l'Etat, 574 par les sociétés d'économie mixte exploitantes et 593 par des capitaux privés. Il s'agit là d'un financement tout à fait nouveau et qui a déjà donné lieu à discussion au sein de notre assemblée.

Dans votre discours prononcé à l'occasion de l'inauguration de l'autoroute Paris—Chartres, première autoroute privée, vous avez parfaitement précisé les problèmes posés par la préparation de projets, la réalisation et l'exploitation de notre réseau autoroutier.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de citer votre conclusion. « Quand je pense aux 15 millions d'automobilistes qui circulent, je me demande si, tout bien pesé, tout bien réfléchi, l'interconnexion des autoroutes françaises à celles de nos voisins n'est pas devenue l'un des actes politiques, symboliques et

concrets à la fois, qui fait le plus avancer l'Europe, en même temps que leur développement sur notre territoire l'ordonne, le vivifie et l'unifie ».

N'ayez, monsieur le ministre, aucune hésitation. Soyez, au contraire, fermement convaincu de la réalité et du bien-fondé de votre réflexion.

La modernisation de notre réseau routier ne permet pas seulement de faciliter la circulation automobile. Elle est également un élément déterminant de la protection des vies humaines. Ce facteur humain exige que des efforts plus importants soient consentis, eu égard à la progression des accidents de la route : 236.109 en 1970, 249.817 en 1971.

Je voudrais à ce sujet, mes chers collègues, rectifier une erreur qui figure dans mon rapport imprimé et qui est relative aux accidents dans lesquels sont impliqués des cyclomoteurs. Le pourcentage indiqué de 34 p. 100 est relatif aux accidents occasionnés par la collision de deux véhicules.

Cette modernisation de notre réseau routier doit s'accompagner d'une amélioration visant à supprimer les points noirs, à renforcer les signalisations horizontales et verticales, à améliorer l'aménagement des accotements, à multiplier la pose de glissières, à éliminer les chaussées glissantes. En ville, elle doit tendre également à assurer la protection des piétons et la coordination des feux.

Mais trop d'accidents proviennent encore de l'inobservation par les conducteurs du code de la route et il serait souhaitable que soient installés des dispositifs de contrôle automatique qui permettraient de détecter d'une façon incontestable les conducteurs en faute. Nous savons que dans ce domaine de la sécurité routière vous avez mis à l'étude tout récemment un certain nombre de mesures nouvelles qui répondent précisément à nos préoccupations.

D'une façon générale on ne peut qu'être surpris de l'indifférence de l'opinion publique vis-à-vis de ces hécatombes qui font disparaître chaque année en France la valeur de la population d'une petite ville et laissent plus de 100.000 personnes handicapées à vie.

Votre commission s'est vivement préoccupée de cette attitude qui trouve son prolongement dans une sorte de résignation des autorités elles-mêmes à un mal jugé trop souvent inévitable. C'est pourquoi elle souhaite que tous les moyens soient mis en œuvre pour réduire le nombre des victimes en imposant sur les grands axes routiers et autoroutiers, notamment aux abords des villes, une stricte limitation de vitesse, en aménageant à quatre voies, et non à trois voies, les itinéraires les plus chargés, les rampes et les carrefours, en imposant l'usage effectif des ceintures de sécurité, en sanctionnant impitoyablement les fautes de conduite les plus graves.

Voyons maintenant les perspectives des voies navigables. L'examen du projet de budget des voies navigables pour 1973 nous apporte également quelques sujets de satisfaction. La dotation d'entretien passe de 83 millions de francs en 1972 à 90,5 millions de francs en 1973. Malheureusement, ces crédits sont encore très insuffisants. En revanche, les crédits d'équipement marquent une progression plus sensible : la dotation, qui était de 312 millions de francs en 1972, atteint, pour 1973, 341,6 millions de francs, non compris les 35 millions de francs bloqués au fonds d'action conjoncturelle.

Si l'on tient compte des participations des collectivités locales, c'est en fait un crédit de 433 millions de francs qui sera, cette année, affecté à la modernisation de nos voies navigables.

Malgré cet effort, le taux de réalisation des travaux prévus au VI^e Plan n'atteindra à la fin de 1973 que 45 p. 100, c'est-à-dire que le VI^e Plan risque fort de ne pas être exécuté en totalité. Cela est d'autant plus regrettable que le V^e Plan n'a été que partiellement exécuté et que le VI^e Plan se présentait comme un plan de rattrapage. Ce sont les liaisons à grand gabarit qui risquent de faire les frais de cette insuffisance de crédits d'équipement.

J'ai indiqué dans mon rapport imprimé les principaux travaux d'équipement en cours ou prévus en 1973.

Pour le bassin du Nord, les travaux concernent toujours la liaison Dunkerque—Denain et l'antenne Bauvin—Lille. Signalements, d'autre part, que la liaison fluviale Dunkerque—Valenciennes a permis à la région industrielle du Nord de bénéficier de tarifs de transports réduits de près de 50 p. 100.

Pour le bassin de la Seine, les principaux travaux concernent l'Oise sur laquelle est entreprise la construction de cinq écluses de 185 mètres sur 12 mètres qui donneront passage à des convois de 3.000 tonnes.

Pour le bassin de la Moselle, la mise à grand gabarit de la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons devrait intervenir fin 1977.

Enfin, pour le bassin du Rhône et de la Saône, les travaux entrent dans leur phase finale avec la réalisation des écluses d'Avignon, de Caderousse et du palier d'Arles. Sur la Saône, la réalisation du barrage de Pagny et des écluses d'Ecuelles et de Seurre est en cours ainsi que la reconstruction des ponts de Lyon.

Reste à examiner la situation des grands projets d'aménagement.

Nous avons enregistré avec satisfaction la décision du Gouvernement d'ouvrir une voie à grand gabarit reliant Auxonne à Mulhouse. On estime à dix ans environ la durée des travaux dont le coût est évalué à 2 milliards de francs.

Pour la liaison Seine—Est, nous regrettons que seul l'aménagement des vallées soit entrepris dans le cadre du VI^e Plan et, en premier lieu, la section Compiègne—Reims.

Enfin, comme l'an dernier, j'attire votre attention, monsieur le ministre, sur la saturation du canal du Nord d'ici à 1978. Il paraît urgent d'étudier une nouvelle liaison fluviale entre Paris et le Nord par le canal de Saint-Quentin.

Le Gouvernement a d'ailleurs reconnu l'intérêt d'une telle liaison fluviale. J'insiste à nouveau pour que les études soient entreprises très prochainement afin d'éviter un véritable blocage des transports fluviaux entre Paris et le Nord.

Pour toutes ces liaisons fluviales subsiste une incertitude qui nous place dans une position défavorable par rapport à nos partenaires européens.

Cette incertitude pourrait être levée, comme l'a rappelé M. Pierre Ruais, rapporteur spécial à l'Assemblée nationale, sous deux conditions.

La première est la prise en considération du schéma directeur des voies navigables. C'est une revendication que nous avons, pour notre part, présentée au cours de ces dernières années.

La seconde est la possibilité de financement par emprunts gagés sur les crédits budgétaires.

Je souhaite qu'il vous soit possible de nous dire quelle suite vous espérez donner à ces deux conditions.

J'avais également, l'an dernier, attiré l'attention de votre prédécesseur sur l'intérêt que présentait l'internationalisation de l'axe Rhin-Rhône. J'y reviens, car cette internationalisation devrait être mise à l'étude aux fins de savoir si des pays étrangers intéressés par cette liaison ne pourraient participer au financement des travaux, ce qui permettrait d'en accélérer la réalisation.

Je ne voudrais pas terminer mon intervention sans exprimer la gratitude de nos assemblée envers tout le personnel de votre très important ministère, pour sa compétence unanimement reconnue et les efforts qu'il fait pour accomplir sa tâche si importante et si difficile. Aussi, est-ce avec sympathie que nous avons noté les décisions que vous avez prises afin de satisfaire ses légitimes revendications.

Pour conclure, votre commission des affaires économiques et du Plan tient à résumer les quelques points sur lesquels elle désire attirer plus particulièrement l'attention du Gouvernement.

En premier lieu, elle déplore une fois de plus l'insuffisance des crédits accordés au réseau routier national de rase campagne.

En second lieu, sans contester l'intérêt pour les départements de prendre en charge la voirie nationale secondaire, la commission souhaite, monsieur le ministre, que vous apportiez les garanties nécessaires quant à la pérennité de la subvention et à son indexation sur le coût réel des travaux.

En outre, la commission se préoccupe vivement du nombre croissant et de la gravité des accidents de la route. Elle souhaite que des mesures soient prises pour stabiliser et réduire ces accidents.

En ce qui concerne les voies navigables, elle regrette très vivement l'insuffisance chronique des crédits d'entretien. En revanche, elle constate avec satisfaction l'effort fait en faveur de la modernisation, tant sur les grandes liaisons fluviales que sur les voies secondaires.

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 1973, adopté par l'Assemblée nationale, concernant les routes et les voies navigables. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. 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, mon

prédécesseur, M. Bouquerel, a fort bien souligné l'intérêt de la nouvelle exposition des chiffres qui nous sont présentés cette année par l'apparition du budget de programme. Comme lui, monsieur le ministre, je vous exprime la satisfaction de notre commission devant cet effort de clarification et de compréhension que nous apprécions.

Certes, le VI^e Plan a voulu être ambitieux dans le domaine portuaire. En 1971 et 1972, le départ a été excellent. Mais nous devons avouer que, pour cette année, nous avons quelques inquiétudes. M. Chalandon déclarait à cette tribune, l'année dernière, au cours de la discussion budgétaire, qu'une progression de 16 p. 100 représenterait dorénavant le rythme de croisière nécessaire à l'exécution des objectifs du VI^e Plan et nous annonçait ce pourcentage pour le budget de cette année. Mais la loi de finances pour 1973 ne prévoit qu'une augmentation de 4 p. 100 des crédits par rapport à ceux de l'année dernière. Ce n'est que dans le cas où les crédits bloqués au fonds d'action conjoncturelle seraient débloqués — et nous comptons beaucoup sur vous, monsieur le ministre, pour en obtenir l'utilisation — que l'on atteindrait cette progression qui est pourtant indispensable pour la réalisation du VI^e Plan. C'est d'autant plus inquiétant que l'enjeu est d'importance : les ports occupent une place de choix dans le commerce extérieur de la nation. Les crédits attribués aux ports jouent un rôle d'entraînement qui dépasse le cadre étroit de leur circonscription territoriale.

La part de nos ports dans le trafic international reste cependant encore faible : dix fois inférieure en 1971 à celle du trafic français dans les ports étrangers. Rappelons ce simple chiffre : Rotterdam, à lui seul, avec ses 233 millions de tonnes de trafic, représente plus que l'ensemble du trafic de tous les ports français, soit 229 millions de tonnes.

En outre, autre domaine important, la capacité de la flotte française dans le secteur de la conteneurisation n'est pas encore adaptée à la demande, qui est en pleine expansion. Si des mesures énergiques ne sont pas prises, notamment pour assurer une meilleure liaison routière et ferroviaire des ports avec leur « hinterland », c'est à l'étranger que s'établiront des circuits d'acheminement des conteneurs. On en voit les conséquences pour notre fret et la balance commerciale du pays.

Aussi pensons-nous, maintenant que nous sommes arrivés pratiquement au milieu de la réalisation du VI^e Plan, qu'il est bon de s'interroger sur l'évolution et sur la philosophie de la politique portuaire française. Nous verrons ainsi l'usage qui a été fait des crédits et la nécessité de crédits nouveaux à la lumière de l'évolution qui se dessine.

La politique portuaire française repose sur des données économiques, comme l'évolution prévisible du trafic, ainsi que sur des données techniques telles que la croissance des tonnages et la spécialisation des navires. Le but que nous devons atteindre, tant au niveau national qu'au niveau des responsables portuaires, n'est pas d'établir des records en valeur absolue, mais de répondre aux besoins des trafics, lesquels sont fonction non seulement des infrastructures, mais aussi de l'environnement industriel et commercial et de l'ensemble des échanges qui s'établissent à partir des centres de production ou des centres de consommation. Actuellement, nous concentrons nos efforts, nos investissements et nos capacités de financement sur un nombre très limité de points situés sur le littoral, qui sont ou qui seront destinés à être des places fortes du commerce international et du développement industriel. Nous n'en avons pas discuté au moment où cela a été fait.

L'aménagement des zones industrielles portuaires des trois grands ports de Dunkerque, du Havre et de Marseille constitue donc l'élément fondamental de la politique portuaire de la France. Chacune de ces zones présente cependant ses propres particularités. Celle de Fos est remarquable par son caractère à la fois volontariste et exemplaire. En 1972, l'aménagement de Fos est entré dans sa phase opérationnelle la plus active et on peut dire qu'il a franchi son point de non-retour. Actuellement, les principaux chantiers industriels sont ouverts, notamment celui qui a été si pénible à faire démarrer : le complexe sidérurgique.

La zone industrielle du port de Dunkerque est liée pour l'essentiel à la construction du nouvel avant-port. L'action entreprise est plus récente que dans le cas de Fos. Un groupe de travail interministériel spécialisé a, là aussi, été constitué ; sa compétence couvre d'ailleurs maintenant l'ensemble du littoral entre Dunkerque et Calais. Les problèmes de financement font l'objet d'un examen approfondi.

Le cas du port du Havre est assez différent des deux précédents dans la mesure où l'essentiel des terrains de la plaine alluviale a un caractère domanial et a été inclus dans la circonscription d'action du port autonome du Havre. Le complé-

ment de dépenses nécessaires aux équipements en cours au Havre a pu être pris en charge par le port autonome, d'autant mieux d'ailleurs que plusieurs implantations industrielles ont déjà été effectuées dans la zone et ont amorcé la pompe de l'autofinancement.

Je dirai maintenant quelques mots d'un problème qui intéresse beaucoup la marine française, celui du gigantisme des navires.

Nous signalions l'an dernier, dans notre rapport, qu'un seuil paraissait atteint dans la croissance des tonnages unitaires. Cependant, depuis, un nouveau cap a été franchi avec la commande que la Société maritime Shell a passée, en août dernier, aux chantiers de l'Atlantique et qui porte sur la construction de deux pétroliers de 540.000 tonnes de port en lourd, de 415 mètres de long et de 63 mètres de large. Cette commande constitue une chance pour les ports français : Marseille-Fos et Le Havre-Antifer. Il s'agit aussi d'un incontestable succès pour les chantiers de Saint-Nazaire.

On peut raisonnablement penser que les autres compagnies prendront dans les années à venir des décisions analogues et que cette commande ne restera pas isolée. Les deux pétroliers de la Shell doivent entrer en service au début de 1976 et c'est donc dès la seconde partie de la décennie que les ports devront accueillir des navires de cette dimension.

Les Japonais pensent mettre rapidement un navire d'un million de tonnes en chantier.

Un certain nombre de nos collègues se sont inquiétés — et à juste titre, à mon avis — des dangers que pouvait représenter la mise en route de ces mastodontes. Mais le comité central des armateurs de France a pris position pour la construction des bateaux d'un million de tonnes.

Les nouvelles normes de sécurité établies par l'organisation maritime consultative intergouvernementale pour les pétroliers, et notamment la limitation du volume de chacune de leurs citernes, et non la limitation de leur tonnage — les fuites éventuelles d'hydrocarbures devront être limitées à 30.000 mètres cubes environ — s'appliqueraient à ces navires. En outre, la construction freinera la multiplication du nombre des pétroliers, diminuant ainsi les risques de pollution de la mer.

Je reconnais que ce raisonnement n'est peut-être pas absolument convaincant, mais il semble être celui des hautes autorités portuaires françaises.

Une telle évolution appelle la définition d'une nouvelle étape dans la capacité de réception des bateaux des grands ports français. C'est ainsi que des formes de radoub pouvant recevoir ces pétroliers sont à l'étude ou en cours de réalisation à Marseille et au Havre. C'est dès l'an prochain que le ministre de l'équipement et les responsables portuaires de notre pays devront décider du nouvel échelon à franchir dans le gigantisme maritime et portuaire et prendre leurs responsabilités.

Enfin, nous terminerons cet exposé en étudiant un problème nouveau qui vient de se faire jour dans le contexte des idées européennes. Le Gouvernement français s'est préoccupé de la définition d'une politique portuaire commune au niveau de la Communauté économique européenne, dans le cadre de l'article 84 du traité de Rome.

Une telle politique doit évidemment tenir le plus grand compte des données objectives qui s'imposent aujourd'hui à l'activité portuaire et qui sont les suivantes. Les grands ports maritimes sont devenus des éléments de la stratégie économique des nations. Les structures portuaires dans les différents pays de la Communauté sont extraordinairement diverses. Le négoce international s'exerce principalement dans un cadre libéral et l'instauration de courants de trafic échappe largement à toute réglementation arbitraire des pouvoirs publics ; c'est la loi de la concurrence entre ports qui joue le rôle essentiel. La fonction industrielle des ports maritimes en fait des interlocuteurs privilégiés des groupes multinationaux, d'une part, des autorités chargées de l'aménagement du territoire, d'autre part.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît que l'examen exhaustif des coûts de passage de la marchandise par les ports constitue un préalable à la définition d'une politique portuaire commune. Cet examen devra ensuite être complété par un recensement des aides publiques, directes et indirectes, qui sont apportées à l'exercice des fonctions portuaires. L'objectif serait, ainsi, de dresser une véritable comptabilité commune normalisée.

Il est certain, en particulier, qu'un des principaux postes de dépenses dans le coût de passage par un port est constitué par la manutention portuaire dont le coût dépend pour une grande part de la législation en matière de travail, et de charges sociales. En comparaison, la charge financière de réalisation et d'exploitation des équipements portuaires joue un rôle beaucoup plus faible.

C'est ainsi qu'à Dunkerque, à Rouen, au Havre, à Bordeaux et à Fos, la situation s'était, voilà quelques semaines, dangereusement dégradée du fait d'une grève perlée menaçant d'encombrement les quais d'installations, tandis qu'à nouveau les armateurs étrangers envisageaient d'instituer une taxe de surfret pour toutes les opérations effectuées dans les ports français et même de les désertier au profit des ports des pays voisins où de tels mouvements sont pratiquement inconnus. Heureusement, *in extremis* le 28 novembre dernier, un accord de salaires a été signé entre les syndicats et l'Union des ports autonomes et la Chambre de commerce et d'industrie maritime, qui a permis de normaliser la situation. L'accord a prévu — outre une hausse des salaires de 2 p. 100 venant s'ajouter aux 6,5 p. 100 accordés depuis le début de l'année — une réduction d'une demi-heure de la durée hebdomadaire du travail qui passe à quarante-quatre heures.

Mais une telle approche devrait, en outre, permettre d'éviter la solution de facilité qui consisterait à faire porter l'essentiel d'une éventuelle harmonisation communautaire sur les seuls agents économiques qui sont sous la dépendance directe des pouvoirs publics.

Enfin, quel que soit le niveau de responsabilité auquel ces travaux se situeront, il importe de souligner que c'est, pour l'instant, au niveau gouvernemental que doivent être définies les motivations et les orientations politiques portuaires. La volonté de développement industriel et les préoccupations d'aménagement du littoral sont en effet du ressort des Etats.

En conclusion, monsieur le ministre, notre commission se réjouit et se félicite de voir mise en œuvre une politique française portuaire qui, même si elle ne nous donne pas entièrement satisfaction, a le mérite d'exister.

Mais elle tient à appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'instaurer des modes de transport rapides entre les grands centres urbains et industriels et les grands ports français.

Ces derniers souffrent, en effet, gravement de l'insuffisance de leurs liaisons avec leur *hinterland*. Le système portuaire ne doit pas être envisagé seulement comme une ouverture vers l'extérieur, mais comme un lieu de passage privilégié entre les centres nerveux de notre économie et les pays étrangers. La direction des routes doit suivre l'effort de la direction des ports qu'elle doit conforter.

C'est volontairement, ici, que je n'ai pas analysé individuellement la situation des ports français, puisque ces éléments se trouvent soit dans le rapport de Mlle Rapuzzi, soit dans le mien.

Je voudrais simplement dire un mot au sujet du port de Nantes qui a été victime d'un grave dommage à la suite de la catastrophe survenue à un pétrolier. Les négociations sont en cours avec les assurances pour évaluer les dégâts. Mais il faut engager rapidement les travaux de réparation et, en attendant, des crédits d'Etat sont nécessaires. Il est indispensable que ces crédits ne soient pas prélevés sur ceux de l'enveloppe déjà prévue pour les travaux de ce port. Nous serions heureux d'en avoir ici la confirmation.

D'autre part, votre commission, tout en approuvant la concentration des crédits qui a été effectuée sur les trois premiers ports français, souhaite que les autres ports de notre pays ne soient pas laissés pour compte, ce qui ne manquerait pas de les désavantager gravement dans la concurrence internationale.

Les ports de la côte Atlantique, en particulier, doivent faire l'objet d'un développement accéléré pour faire face à la concurrence qui s'amorce en Espagne, à Bilbao, notamment. Les études préparatoires du VII^e Plan devront leur faire une place importante et, à l'occasion des deux dernières années du VI^e Plan, il conviendra de leur attribuer davantage de crédits budgétaires que durant les trois années passées. Nous attirons nettement votre attention sur ce point auquel notre commission attache une très grande importance.

Sous le bénéfice de ces observations, nous vous faisons confiance, monsieur le ministre, pour obtenir le déblocage de 10 p. 100 des crédits du fonds d'action conjoncturelle afin d'atteindre les objectifs minimaux du VI^e Plan, et votre commission des affaires économiques et du Plan émet un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1973, concernant le budget des ports maritimes. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, dans le très intéressant rapport général de M. Coudé du Foresto, j'ai lu que le budget présenté pour 1973 lui semblait traduire des préoccupations d'une période pré-

électorale et sacrifier les équipements collectifs. Vous permettrez au ministre chargé du plus gros budget d'équipement de l'Etat de vous exprimer son désaccord avec un tel jugement.

Je formulerais d'abord une remarque préalable : le budget qui vous est présenté est en équilibre, et maintenir, pour la quatrième année consécutive, une telle politique, ce n'est pas faire œuvre de facilité ; c'est s'imposer, au contraire, une discipline, une contrainte d'autant plus grande que le Gouvernement s'est fixé en cette matière des objectifs élevés. Il entend bien les atteindre et le budget dont j'ai la charge est un des principaux moyens de cette action.

C'est, en effet, un budget créateur d'équipements collectifs et, avant de l'analyser avec vous, je voudrais faire à son sujet trois remarques : d'abord, c'est un budget qui ne vous est pas inconnu ; ensuite, il échappe à l'opportunisme et il affirme des volontés ; enfin, s'il est le levier essentiel d'une politique, il n'est qu'une partie de l'effort collectif de la Nation.

Ce budget ne vous est pas inconnu car j'ai eu le plaisir de le présenter, devant vos commissions, les 14 et 15 novembre. Je dis « avec plaisir » car je crois que pour la discussion budgétaire, l'audition en commission est d'une utilité incontestable. J'y vois d'ailleurs personnellement un des moyens possibles d'améliorer la procédure des débats budgétaires, dont nous reconnaissons tous la lourdeur. C'est, à mon avis, au niveau des commissions que devraient être débattues les observations de caractère ponctuel.

Sans doute les fascicules budgétaires ont-ils leur intérêt, leur mérite ; ils ont aussi leur limite. Nous avons fait certains progrès : une présentation fonctionnelle du budget a été réalisée ; le rapport sur la régionalisation du budget de la D. A. T. A. R. vous a donné, je crois, un éclairage plus synthétique de l'ensemble des fascicules.

Pour ma part, je suis décidé à poursuivre l'amélioration de cette information et les travaux sur la rationalisation des choix budgétaires, lancée en 1968 par le Gouvernement, m'en ont fourni les moyens et l'occasion.

C'est ainsi que le budget dont nous débattons aujourd'hui vous a été présenté sous forme de budget de programmes.

Qu'est-ce qu'un budget de programmes ?

C'est, d'abord, la définition des objectifs d'une politique, la détermination des programmes et des actions qui y contribuent ; c'est, ensuite, le regroupement des moyens mis à la disposition de ces objectifs ; c'est, enfin, la mesure des résultats de l'action entreprise par le moyen d'indicateurs.

Toute cette démarche est nouvelle et elle doit être améliorée. Mais je crois qu'elle est un progrès et la large approbation qu'ont bien voulu donner vos rapporteurs et qui, d'une manière générale, a salué la sortie de ce modeste fascicule, m'invite à poursuivre cet effort.

Je vous ai donc déjà exposé les grandes lignes de ce budget, l'évolution de ses principales masses : 13,3 milliards de francs dont 80 p. 100 vont aux investissements. Une augmentation de 13,53 p. 100, soit un taux supérieur de plus de deux points à celui de la croissance du budget général. En cinq ans de législation, vous avez vu ce budget s'accroître de 50 p. 100 contre 35 p. 100 pour le budget de l'Etat.

Augmentation inégale selon les secteurs au cours de cette période, car vous aurez vu multiplier par 3,5 les crédits des autoroutes, doubler les crédits routiers, quintupler les moyens affectés aux problèmes de l'eau, plus que doubler les crédits d'études pour l'urbanisme.

En 1973, pour ce budget, également, à l'inégalité des masses d'autorisations de programme correspond une inégalité des taux d'augmentation : 39 p. 100 de mes crédits iront aux infrastructures routières, avec un taux de progression de 14,7 p. 100 ; 47 p. 100 iront au logement et croîtront de 14,6 p. 100 ; 8 p. 100 aux ports maritimes et aux voies navigables, avec une croissance de 8,3 p. 100 ; 5 p. 100 enfin, à l'aménagement foncier et à l'urbanisme, avec une croissance de 5,3 p. 100.

Ces inégalités, elles, correspondent à des choix. Mais ces chiffres sont cependant trop globaux pour les faire apparaître tous, et j'y reviendrai dans un instant.

Seconde remarque : cette politique n'est pas dictée par l'opportunisme. Elle est, je le répète, issue d'une réflexion sur le visage futur de la France ; elle exprime une volonté.

Les équipements que nous créons seront encore là dans des dizaines d'années. Nous voulons donc non point seulement qu'ils suivent les besoins existants, mais qu'ils les précèdent afin d'être un outil efficace d'aménagement du territoire. J'ai déjà développé, ce matin, ce point devant vous.

Enfin, si les retards accumulés nous obligent à un effort quantitatif sans précédent, nous ne voulons pas oublier pour autant l'exigence de la qualité. Cela, je le dis particulièrement pour ce qui concerne le logement et l'urbanisme. Nous en reparlerons au cours de la discussion.

Ma troisième remarque est la suivante : l'Etat ne peut pas, ne doit pas mener seul cet effort d'équipement. C'est un effort qui appartient à la nation entière, qui doit y participer par ses ressources et ses énergies.

Prenez l'exemple de l'urbanisme : j'ai déjà dit que je refusais tout urbanisme autoritaire, que je ne concevais le développement de nos villes qu'avec la participation des élus. Elle s'affirme dans les groupes de travail sur les plans d'occupation des sols ; il en sera ainsi pour le développement de la politique que je compte mener en faveur des villes moyennes.

Cette participation, il faut le redire, doit s'étendre au domaine financier. Le développement spectaculaire de l'épargne le permet. C'est un acte de foi que les Français font dans l'avenir. Nous ne pouvons que l'approuver.

En 1970, l'épargne à long terme collectée en France s'élevait à 40 milliards. Elle aura presque doublé en quatre ans et sera de 85 milliards l'an prochain. Sur ces 85 milliards, un peu plus de 30 s'investiront dans le logement, un peu plus de 20 dans les équipements publics réalisés par l'Etat ou les collectivités locales, un peu plus de 18 dans les entreprises industrielles et commerciales et 7 dans les entreprises nationales.

En faisant appel à cette épargne, parce qu'il n'y a pas de meilleur placement pour elle et parce que nous avons fait le choix de ne plus accroître la pression fiscale de l'Etat, nous avons pu multiplier les sources de financement pour les équipements publics et aboutir, de ce fait, à une accélération de leur rythme de réalisation.

Je pourrais illustrer mes propos en vous citant les chiffres des logements terminés, le nombre de kilomètres d'autoroutes, mais ces chiffres, vous les trouverez dans les rapports de vos commissions et dans le budget de programmes que je vous ai soumis. Ce que je veux souligner, c'est qu'ils font tous apparaître un très important mouvement d'accélération qui n'a pu être obtenu que grâce à notre politique financière qu'à du reste fort bien évoquée M. Bouquerel tout à l'heure.

Mais une participation accrue de tous appelle une meilleure définition des responsabilités. Et en premier lieu de celles des collectivités locales. L'Etat, en encourageant leur regroupement, en allégeant à deux reprises la tutelle, en rénovant leur fiscalité, leur donne les moyens d'exercer des responsabilités plus importantes. Par ailleurs, le champ de celles-ci s'élargit et la politique de transfert des routes nationales est, à cet égard, et compte tenu des véritables garanties financières dont elle est entourée, exemplaire. Nous en reparlerons du reste plus longuement au cours de la discussion, mais peut-être est-ce le moment de faire une proposition à votre rapporteur spécial M. Dulin, qui me demande de temps en temps d'octroyer à son département tout ce que nous accordons aux sociétés privées.

Monsieur Dulin, nous allons vous communiquer le cahier des charges d'une société privée, celle qui vient de réaliser Paris—Chartres, « Cofiroute » ; vous poserez la question à votre conseil général et, si vous y tenez, nous passerons la même convention.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je vous en prie.

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

M. André Dulin, rapporteur spécial. Je vous remercie d'avoir retenu la proposition que je vous ai faite, mais ce n'était pas au nom de mon département. J'ai précisé, en ce qui concerne la route atlantique, qui intéresse également votre département, que si, dans le cadre de la région, les conseils généraux pouvaient se mettre d'accord pour construire cette route, et si vous leur donniez les avantages que vous avez consentis jusqu'à présent à l'industrie privée, la plupart des conseils généraux accepteraient de prendre ces opérations en charge, car, si l'industrie privée le fait, vous pensez bien qu'elle y trouve son compte !

Comme les collectivités locales et départementales n'ont pas de bénéfice à réaliser sur ces opérations, celles-ci seront bénéfiques pour la collectivité en général, notamment pour l'économie régionale dans le cadre du Marché commun.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je vous remercie de cette précision. Puisque vous ne parlez pas au nom du conseil général de la Charente-Maritime, mais au nom de l'association qui veut promouvoir la route Centre Europe-Atlantique, c'est à elle et à l'ensemble des conseils

généraux intéressés que je fais la même proposition. Je n'ai malheureusement pas beaucoup de doute sur la réponse qui me sera faite.

Mais, enfin, dans ce système, l'Etat conserve sa place et ses missions. D'autres responsabilités se développent et je crois que c'est de toute manière la preuve d'un bon fonctionnement de la démocratie. Nous pouvons le dire avec d'autant plus d'assurance qu'on nous parle quelquefois de « débudgétisation ». A ceux qui nous en parlent, je dirai que jamais l'Etat n'a consacré autant de ressources à ces équipements et que son effort s'est traduit par une croissance moyenne de 10 p. 100 en francs constants au cours des dix dernières années.

D'ailleurs, je remarque que bien souvent ceux qui accusent l'Etat d'abdiquer ses responsabilités sont ceux-là même qui s'élèvent contre son omniprésence et la lourdeur de son administration.

Si l'Etat ne peut pas tout faire, il peut encore moins faire tout et tout de suite. Nous ne sommes pas de ceux qui exposent des programmes mirifiques et taisent les délais nécessaires à leur réalisation. Nous sommes conscients de ces délais et des choix qu'ils impliquent. Ces choix, le budget de 1973 les met clairement en évidence : d'abord obtenir des équipements compétitifs dans le domaine des infrastructures portuaires, fluviales et routières, ensuite des équipements qui répondent au besoin de qualité de notre civilisation.

Dans le passé la stagnation de ce type d'équipement a été à la mesure de notre protectionnisme et de notre repliement sur nous-mêmes. Depuis dix ans nous avons fait un choix fondamental que souligne et renforce le VI^e Plan : ouvrir notre économie sur l'extérieur et assigner un rôle essentiel à l'industrie dans notre développement économique.

L'ouverture de notre économie, ce sera de plus en plus une orientation vers d'autres continents, une ouverture sur le grand large qui passe par le développement de nos ports. De 1965 à 1970, le trafic de ceux-ci a augmenté de plus de 50 p. 100. Désormais, Le Havre et Marseille se sont hissés dans le peloton des brillants seconds, comme Anvers ou Hambourg.

Les sites portuaires seront à l'avenir associés à de grands sites industriels. Ainsi en sera-t-il de Marseille-Fos, de la plaine fluviale du Havre et de l'avant-port de Dunkerque. Si je n'ai cité que ces trois noms, c'est parce que nous faisons porter sur ces sites l'essentiel de notre effort financier. Cette sélectivité peut soulever les critiques des partisans du « saupoudrage » des deniers publics, mais c'est une politique qui ignore la démagogie et c'est la condition essentielle pour atteindre le seuil de compétitivité internationale.

J'ai été très heureux d'entendre successivement Mme Rapuzzi et M. Pintat reconnaître que c'était la bonne voie ; du reste, cela ne nous dispensera pas d'améliorer les accès des autres ports tels que Rouen, Bordeaux, Nantes ou Saint-Nazaire, pour rester dans les ports autonomes, de faire ce qu'il faut dans les ports de moindre dimension pour qu'ils remplissent leur rôle même modeste dans l'économie locale ; car si ce rôle est modeste en pourcentage, nous savons tous qu'il peut être extrêmement important en matière de développement local.

La mise en place des sites industriels et portuaires dont j'ai parlé implique une desserte améliorée, renforcée et diversifiée.

D'abord une desserte autoroutière qui sera bientôt réalisée pour chacun d'entre eux, mais également une desserte fluviale qui renforce les liens entre le port et son arrière-pays industriel. Nous avons concentré la majeure partie des crédits des voies navigables sur quatre bassins : le Nord—Pas-de-Calais, la Seine et le Rhône, la Lorraine et l'Alsace.

Lorsque nous aurons achevé la mise à grand gabarit de ces réseaux, lorsque nous aurons complété l'aménagement des vallées que je viens de citer, nous entreprendrons le franchissement des seuils.

Je m'en suis expliqué devant vous tout à l'heure et je n'y reviens pas, sinon pour dire à M. Bouquerel que, dans cette éventualité, nous ne refuserons aucun concours.

Donc, sélectivité, modernisation, industrialisation, tels sont les axes de notre politique et ce sont ceux que nous allons retrouver en matière d'infrastructures routières.

Il y a au moins trois raisons de donner aux routes et aux autoroutes une priorité. D'abord parce qu'elles ont la première place dans l'organisation des échanges. Grâce à sa souplesse d'utilisation, la route a conquis cette place en absorbant la majeure partie du développement de ces échanges : de 1965 à 1970, 98 p. 100 de l'augmentation du trafic de voyageurs et 85 p. 100 de celui des marchandises.

Ensuite, en raison de ses effets « structurants » : la localisation de nos industries, l'expansion et le développement de nos villes continuent de suivre le maillage du réseau routier. A leur échelle, plus vaste, les autoroutes jouent désormais le même rôle.

Enfin, chacun connaît, et je n'y insisterai pas, les liens étroits qui unissent la route et le tourisme, le tourisme et notre société de loisirs.

Le développement de notre réseau routier est donc une nécessité absolue, une nécessité qui se justifie autant par les exigences de l'avenir que par les retards du passé.

Cette priorité apparaît dans les taux d'augmentation des crédits budgétaires : 14,7 p. 100 pour l'année prochaine, 116 p. 100 pour les cinq dernières années.

Ces crédits routiers, aidés par les apports extra-budgétaires que nous avons su mobiliser — je précise par exemple que les seuls emprunts augmenteront d'une année sur l'autre de 1.200 à 1.758 millions — nous permettront une triple action : d'abord le développement de l'infrastructure par l'amélioration de notre programme autoroutier, sans ralentir notre effort ni pour le réseau de rase campagne ni pour la voirie urbaine ; ensuite, la poursuite d'une politique d'entretien qui repose sur une nouvelle répartition des rôles entre les départements et l'Etat. Nous pensons que l'effort de l'Etat doit se concentrer désormais sur les grands axes d'intérêt national figurant au schéma directeur. Les autres routes doivent être du ressort des départements qui bénéficieront, lors de ce transfert, de subventions accrues non pas, comme l'a dit un de vos rapporteurs, de 30 à 35 p. 100, mais de 70 p. 100 par rapport à la moyenne des trois dernières années, et de possibilités d'emprunts majorées. Cette politique, du reste, a été comprise, même si certains paramètres ne semblent pas avoir été parfaitement admis de la part de certains sénateurs et de certains ingénieurs des ponts et chaussées.

Sur ces grands axes, la politique d'entretien va se faire en partie par des renforcements coordonnés, grande nouveauté du VI^e Plan. Que représentent les renforcements coordonnés ? Eh bien, il s'agit à la fois de reprofiler la chaussée, de l'adapter à un trafic plus lourd et de la mettre à l'abri des dégâts du gel, et surtout du dégel. 250 millions y ont été consacrés en 1970, 555 millions le seront l'an prochain. Ainsi, après les itinéraires les plus sensibles au gel, ceux du Nord, de l'Est et du Centre, ce sont ceux de l'Ouest et du Sud-Ouest qui seront désormais traités. Dans cinq à six ans, la totalité du réseau national aura pu ainsi être renforcée.

L'investissement doit être utilisé au mieux. C'est ce que nous nous efforcerons de faire avec une politique d'exploitation appropriée pour aboutir à une plus grande fluidité, à une meilleure sécurité.

Il n'est pas besoin de longs développements pour exposer les multiples actions de circulation que nous avons entreprises : les délestages, les itinéraires *bis*, les plans de circulation en milieu urbain.

Je ne m'arrêterai que sur deux points : la viabilité hivernale et la sécurité routière.

Assurer la viabilité hivernale consiste à permettre une circulation « tous temps » sur les grands axes nationaux, car c'est en cette saison que nous constatons la plus forte croissance de la circulation. Il faut pour cela mettre hors gel les itinéraires, et c'est l'objet de la politique de renforcements coordonnés ; il faut en outre équiper ces routes pour une exploitation hivernale permanente : 1.000 kilomètres l'étaient en 1971, 2.500 le sont cette année, 5.000 le seront en 1973. Grâce à cet effort, nous avons pu prendre, comme la plupart de nos partenaires européens, la décision d'interdire aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes l'utilisation des pneus à crampons, si destructeurs de nos chaussées.

Enfin, un mot sur la sécurité routière : toutes les actions d'amélioration, d'entretien, d'exploitation contribuent à l'augmenter, pour peu cependant que les gains de sécurité ne soient pas détournés de leur but par les usagers et transformés en gains de temps, ce qui arrive quelquefois, c'est-à-dire en vitesse accrue, c'est-à-dire en accroissement des risques.

Cela nous montre, en définitive, que le problème des accidents de la route est avant tout un problème de comportement individuel et social. C'est pourquoi nous menons un effort particulier d'information, d'éducation, de formation des conducteurs.

Cet effort doit compléter celui que nous menons dans le cadre du programme finalisé prévu par le VI^e Plan, qui s'élèvera à 179 millions de francs en 1973.

Ces efforts commencent à porter leurs fruits, mais l'amélioration n'est, pour le moment, je le reconnais volontiers, que relative : au cours des dix dernières années, le nombre d'acci-

dents a augmenté beaucoup moins que le volume de la circulation. Nous souhaitons — pas du tout avec indifférence, mais avec beaucoup d'intérêt, monsieur Bouquerel — que les résultats de 1973 et de 1974 marqueront une diminution du nombre absolu d'accidents mortels.

Il faut des équipements modernes et compétitifs, ai-je dit, mais également des équipements de qualité. Cette préoccupation de la qualité apparaît déjà dans les équipements les plus fonctionnels, par exemple les autoroutes. Nos réalisations en ce domaine ne sont pas sans beauté.

Enfin, je compte développer autant qu'il sera possible ce que l'on peut appeler les parcs-routes, c'est-à-dire des voies rapides urbaines qui, recouvertes ou entourées de verdure, s'inscriront sans rupture dans le site et ménageront la circulation locale comme celle des piétons. Il en sera ainsi, par exemple, pour l'autoroute A 14 qui traversera Neuilly-sur-Seine et il en est déjà ainsi au Paillon, à Nice. Avec ces parcs-routes, il s'agit déjà d'une opération d'urbanisme.

L'urbanisme, c'est à la fois une science, un art et une technique. Une science, car il faut arriver à comprendre ce phénomène millénaire de la vie de l'homme dans la cité, les mille aspects, les multiples facettes de ce milieu vivant évolutif, qui aboutit à donner à chacune de nos villes ce visage si particulier, qui résume tout à la fois une histoire et un terroir. Comprendre est du domaine de la science, mais créer, c'est à la fois faire œuvre d'artiste et de technicien.

Il faut donc y associer de nombreux responsables, de multiples compétences ; c'est pour cela que l'urbanisme que nous voulons doit être le fruit de la concertation.

Mais la concertation doit être conçue en termes d'action. La maîtrise du phénomène urbain passe nécessairement par l'établissement de documents définissant les droits, les devoirs et les responsabilités de chacun. L'urbanisme, en définitive, est une discipline collective, qui doit naître dans la concertation, s'exprimer par le droit et exclure tout arbitraire.

Nous ne pouvons donc mener une politique cohérente que si ces études d'urbanisme sont poursuivies avec la plus grande diligence. Aussi ai-je donné la priorité à l'élaboration des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols, les P. O. S. Toute notre action tend à respecter l'échéance de 1975 que nous impose la loi. C'est pourquoi la quasi-totalité de l'augmentation de mes crédits d'urbanisme a été inscrite au chapitre des études, qui progresse de 40 p. 100 d'une année sur l'autre et qui aura ainsi doublé en cinq ans.

Ce choix, je l'ai fait en toute conscience et en toute connaissance de cause et il m'a obligé, pour les autres dotations, à ne procéder qu'à des reconductions.

Lorsque les études seront en voie d'achèvement, c'est sur la qualité du cadre de vie que nos efforts porteront, c'est-à-dire sur l'action foncière et sur les espaces verts, domaines dans lesquels nous nous contentons pour le moment d'amorcer l'action.

Il s'agit là, du reste, d'actions qui sont soit préalables, soit postérieures à la construction de logements. Or, le cadre de vie, c'est d'abord le logement, ou plutôt l'habitat. Il y a dans mon esprit, entre ces deux termes non seulement une nuance, mais un passage du quantitatif au qualitatif. Car il ne suffit pas de se loger, il faut encore vivre, et les villes ne sont pas des collections de logements.

Je ne parlerai pas en détail du logement, laissant ce soin à M. Christian Bonnet, et je me bornerai à indiquer la politique que j'entends mener pour l'amélioration de la qualité de l'habitat.

Ayant résolu, ou étant en voie de résoudre la plupart des problèmes d'ordre quantitatif que pose le logement, il faut que nous nous attachions à la qualité du logement et à celle de son environnement.

C'est dans le centre des villes que nous trouvons, bien sûr, les quartiers les plus chargés d'histoire, ceux où un équilibre fragile s'est instauré entre les activités, les catégories sociales et les paysages. Mais ce sont aussi les plus vulnérables, les plus sujets à une lente dégradation ou à des rénovations brutales, et c'est pourquoi je compte lutter contre ces deux phénomènes.

La dégradation du tissu urbain ancien, et donc plus particulièrement du cœur des villes, est un phénomène qui s'est surtout développé aux Etats-Unis, mais nous n'en sommes pas préservés : une longue période de blocage des loyers, une plus grande facilité pour construire dans les périphéries y sont pour quelque chose. Aussi assistons-nous, dans certaines villes, à la constitution de taudis qui contrastent avec le succès de la politique de résorption des bidonvilles que nous avons lancée en 1970.

Mais, si nous acceptons exclusivement des opérations de rénovation urbaine brutales et anarchiques, qui, substituant sans transition des quartiers nouveaux à des quartiers anciens, auraient

parfois pour seul effet de faire perdre toute chaleur et tout caractère aux cœurs des villes et d'accélérer les phénomènes de ségrégation, le remède serait également mauvais.

Pour échapper à cette alternative de dégradation progressive et de rénovation destructrice, je souhaite mener une politique de réhabilitation des parties anciennes des villes, afin de leur conserver leur cachet, et à leur population sa variété.

Il va falloir analyser, répertorier et protéger certains îlots, dont la sauvegarde et la restauration passeront par le maintien et la rénovation des immeubles existants. Il va falloir surtout que toutes les actions aillent dans le même sens, que ce soit celles de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, l'A. N. A. H., ou des offices d'H. L. M. qui vont désormais s'attacher à conserver à ce patrimoine ancien sa vocation sociale, ou qu'il s'agisse de l'orientation vers ce secteur d'une partie du 1 p. 100. Les villes moyennes me semblent d'ailleurs être un terrain privilégié pour mettre en œuvre cette politique.

Les quartiers nouveaux doivent également être les zones bénéficiaires d'une politique de qualité de l'habitat.

Trop de grands ensembles suscitent chez leurs habitants des attitudes de refus pour des raisons que chacun connaît et dont la principale est l'ennui.

Nous avons l'ambition de changer cet état de choses, de ne plus additionner de grands ensembles, mais de constituer des quartiers de ville, voire des villes, avec leur variété, leur animation, leur brassage quotidien. Il faut donc aboutir à la suppression des ségrégations dont je parlais tout à l'heure : ségrégation dans les financements — et l'allocation-logement renouée nous y aidera — ségrégation démographique et sociale. Les personnes âgées doivent s'y sentir aussi bien que les jeunes, et les foyers adaptés doivent pouvoir les y accueillir.

C'est là œuvre d'imagination, d'une imagination tournée vers la diversité et la qualité. Pour cela nous faisons appel à de jeunes architectes, car la diversité des conceptions architecturales est aussi importante que la diversité des techniques. Nous commençons à nous libérer — et nous ne faisons que commencer — de ces deux obsessions : le parallélépipède et le béton.

Enfin n'oublions pas le penchant profond de la majorité des Français pour la maison individuelle, et vous connaissez les efforts que nous menons dans ce sens.

Concevoir et bâtir un environnement de qualité ne doit pas nous faire oublier cet autre souci : la qualité du logement lui-même, et M. Bonnet vous en parlera tout à l'heure.

La politique dont je viens d'esquisser devant vous les grandes lignes ne pourra être appliquée que grâce à la compétence et au dévouement de tous les agents de mon ministère, compétence et dévouement reconnus de tous et je m'en félicite.

Mais, pour être mieux éclairés et soutenus, il faut que ces agents soient informés, formés aux techniques nouvelles et disposent d'instruments de gestion adaptés. Aussi ne vous étonnez-vous pas de constater que les crédits que je propose de destiner aux moyens d'études et de recherches, aux enquêtes statistiques et à l'informatique augmentent dans de fortes proportions.

Voilà pourquoi également les crédits de formation professionnelle augmentent de 41 p. 100 d'une année sur l'autre.

Voilà enfin pourquoi j'ai tenu à faire un effort tout particulier en faveur des centres d'études techniques de l'équipement, les C. E. T. E., tous implantés en province, de la gestion par objectifs, traduite par budgets de programmes, que j'évoquais tout à l'heure, et voilà pourquoi j'envisage de créer dans certains cas des subdivisions territoriales polyvalentes, d'un type ancien peut-être, mais qui, plus proches des administrés et des élus, pourront assumer utilement, sur un territoire plus petit, l'ensemble des missions confiées aux directions départementales.

Mesdames, messieurs, le budget qui vous est présenté permettra, je le crois, d'atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés en matière d'équipement collectif et d'amélioration du cadre de vie. Il le fera par les moyens publics qu'il met en œuvre et par les moyens parapublics ou privés qu'il mobilise. C'est une politique qui contribue au bien-être de tous, mais qui a besoin pour réussir du concours de tous, du vôtre, mesdames, messieurs, en particulier. (*Applaudissements sur un grand nombre de travées, à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1972 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 17 minutes ;

Groupe socialiste : 15 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 15 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : 14 minutes ;
 Groupe d'union des démocrates pour la République ; 14 minutes ;
 Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : 10 minutes ;
 Groupe communiste : 10 minutes.
 La parole est à M. Marcel Martin.

M. Marcel Martin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est de notre politique de rénovation du réseau routier que je voudrais vous entretenir. Nos rapporteurs, en des termes très brillants et avec beaucoup de talent, ont souligné tout ce qu'apportent de positif les propositions budgétaires de cette année. Mais, d'une façon générale, compte tenu de l'immense retard qui est le nôtre et que vous avez souligné vous-même, monsieur le ministre, compte tenu aussi de l'évolution de la circulation, ils ont déploré les uns et les autres la relative insuffisance des crédits affectés à votre ministère.

Je ne suis pas de ceux qui croient au miracle. Je sais que toute réalisation postule des efforts financiers et ceux-ci ont leurs limites.

Le véritable problème, celui qui nous préoccupe tous, est donc d'utiliser au mieux les crédits publics qui sont à notre disposition, compte tenu de l'évolution des besoins, et de parvenir, dans les prochaines années, à faire — si j'ose dire — ce qu'il faut faire, mais aussi rien que ce qu'il faut faire, en allant immédiatement à l'essentiel.

Compte tenu de l'évolution de la circulation, dont le caractère d'expansion est indéniable, en ce qui concerne non seulement le nombre mais encore le tonnage et surtout le gros tonnage des véhicules, le véritable problème n'est-il pas, dans les mois et les années à venir, d'améliorer le réseau routier existant par la transformation de nos routes actuellement à deux voies de circulation en un réseau à quatre voies ?

Comme je l'ai déjà dit, la mise à quatre voies des grandes liaisons routières existantes est une opération qui, pour être moins spectaculaire que la construction des autoroutes, est peut-être, dans l'immédiat, d'une plus grande utilité dans la mesure où l'on peut ainsi obtenir un plus grand nombre de kilomètres où la circulation se fera avec une plus grande sécurité.

Les usagers de la route savent que le plus grand danger provient des dépassements. Sur la plupart de nos routes à deux voies, on ne peut même pas parler de fluidité relative de la circulation, car celle-ci est, la plupart du temps, cristallisée.

Compte tenu des crédits limités qui sont les nôtres, un gros effort d'imagination et de recherche doit être entrepris pour substituer aux voies existantes des voies où la circulation serait plus fluide, réalisée à des prix de revient sans commune mesure avec ceux qu'entraîne la construction des autoroutes.

Si notre pays ne connaissait aucune limite financière, je ne me plaindrais pas que « la mariée soit trop belle », mais je sais que les limites de perception de l'impôt sont près d'être atteintes, en ce qui concerne l'Etat et surtout en ce qui concerne les collectivités locales ; je le sais par expérience.

Permettez-moi de vous demander, monsieur le ministre, qu'un effort particulier soit fait dans cette direction et que certains crédits affectés à des constructions somptuaires soient désaffectés et reportés sur des réalisations rapides et fonctionnelles car c'est de celles-là surtout dont nous avons besoin.

M. Fernand Verdeille. Très bien !

M. Marcel Martin. Monsieur le ministre, vous ne vous étonnez pas que je vous parle aussi de la Lorraine. Le problème de la circulation et des voies de communication est, pour nous, fondamental. Je rappellerai simplement qu'un engagement a été pris par le Gouvernement, au terme duquel, dans le même temps que serait réalisée l'autoroute Paris—Strasbourg via Reims, serait mise à quatre voies la route nationale n° 4 Paris—Nancy—Strasbourg. Mon propos est seulement de vous rappeler cette promesse formelle et expresse.

Une autre voie de communication nous préoccupe, c'est celle qui relie Nancy à Dijon, dont l'importance s'accroît encore dès que l'autoroute Nancy—Metz sera ouverte, car alors, il ne sera plus question seulement de la liaison Nancy—Dijon, mais d'une liaison beaucoup plus longue et de caractère international : Luxembourg—Dijon.

Ces problèmes, vous le savez, sont vitaux pour nous ; c'est pourquoi plus de cinq cents maires se sont groupés en deux associations en vue d'insister, d'insister encore et d'insister toujours, auprès de vous pour cette double réalisation ; nous n'exigeons pas, bien entendu, qu'elle se fasse sous la forme d'autoroutes de grand luxe, nous souhaitons simplement qu'elle intervienne sous la forme d'un réseau de routes fonctionnelles à quatre voies, réalisées au moindre coût.

Si je voulais résumer mon intervention, ce serait très simple. Bien sûr, il est facile de réclamer des crédits supplémentaires, mais c'est peut-être oublier les limites de la faculté contributive de nos concitoyens et, cela, je ne l'oublierai jamais.

Aussi, ce que je vous demande aujourd'hui, c'est plus un effort d'imagination et d'intelligente adaptation de ce qui existe — avec les crédits dont nous pouvons disposer — qu'un effort spectaculaire de réalisation à très long terme, mais qui, dans l'immédiat, jusqu'à l'expiration de ce long terme, laisserait sans solution et la sécurité routière et la nécessaire expansion des échanges dans notre pays. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Malassagne. Monsieur le président, mes chers collègues, quand on examine les dotations budgétaires proprement consacrées aux routes, deux chiffres retiennent particulièrement l'attention.

D'abord, la progression spectaculaire, il faut bien en convenir, des crédits destinés à l'équipement routier : 4.118 millions en 1973 contre 3.362 en 1972, soit une augmentation de près de 23 p. 100. Ce sont des chiffres qui parlent d'eux-mêmes. Faute de pouvoir affirmer que tous nos désirs sont comblés, reconnaissons, en toute impartialité et en toute objectivité, que c'est un budget prometteur pour l'avenir, d'autant plus prometteur que, si nous y ajoutons les autorisations de programme pour 1973, nous constatons, encore sur ce point, un accroissement, peut-être moins spectaculaire, mais quand même encore appréciable, puisqu'il avoisine 13,3 p. 100.

Bien sûr, tous les secteurs du réseau routier ne bénéficient pas d'une répartition équivalente de cette augmentation de crédits, mais je note, avec beaucoup de satisfaction, la progression constante des dotations pour le réseau national en rase campagne et également de celles des renforcements coordonnés.

Nous ne pouvons que vous encourager, monsieur le ministre, à persévérer dans cette voie et nous souhaitons que cette remarquable progression ne soit pas en partie absorbée par la hausse des prix.

Ces remarques étant faites, je voudrais, monsieur le ministre, retenir quelques instants votre attention et obtenir de vous, si possible, des précisions sur des points très sélectifs, bien que pris dans deux ensembles de problèmes particulièrement vastes qui ont déjà fait l'objet, dans cette assemblée, de longues discussions. Ce n'est pas mon intervention, j'en suis sûr, qui y mettra un point final, j'en suis persuadé.

Ma première demande concerne le très proche transfert des routes nationales, dites secondaires, aux collectivités départementales ; ma seconde aborde le problème des personnels de vos directions, tant départementales que régionales, vu notamment sous l'angle des effectifs.

A propos de ma première question, pour vous mettre tout de suite « dans l'ambiance », je vous déclare que je suis absolument favorable à ce transfert. L'assemblée départementale à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, comme mon collègue M. Mézard, qui le préside, a donné son accord au transfert global et en une seule fois. Elle a été, je crois, la troisième ou la quatrième de France à le faire.

Notre décision en cette matière a été essentiellement dictée par des appréciations réalistes. Nous ne serions pas Auvergnats sans cela ! (*Sourires.*)

Certaines de nos routes nationales avaient été littéralement abandonnées depuis plusieurs années par l'Etat et nous préférons pouvoir les améliorer nous-mêmes grâce à la dotation kilométrique. Ce n'est certes pas la solution idéale, mais c'est certainement la plus objective, la plus efficace.

Je vous pose donc la question suivante : pouvons-nous, dès 1973, dans les départements qui ont déjà accepté le transfert global, avant la date limite du mois de septembre, bénéficier du déblocage des crédits promis ?

Par ailleurs, la décision de transfert ne risque-t-elle pas d'entraîner à terme — je précise bien : à terme — des charges supplémentaires et nouvelles pour nos collectivités départementales, notamment en ce qui concerne la participation actuelle aux frais du personnel d'Etat ?

En d'autres termes, votre ministère n'aura-t-il pas, un jour, la tentation de nous dire : vous devez assurer l'intégralité des dépenses de personnel correspondant à votre ancienne et à votre nouvelle voiries départementales ?

Cela ne concerne pas uniquement les problèmes de personnel, mais également les charges de matériel et du domaine immobilier. Je pense notamment aux dotations en matériel — chasse-neige, camions ou autres — et aux bâtiments qui sont à la fois départementaux et d'Etat. Qui demain en sera propriétaire ? Qui prendra en charge les frais d'entretien ?

M. Fernand Chatelain. Les départements !

M. Paul Malassagne. Nos départements ruraux dont le mien — j'éprouve à ce sujet quelque inquiétude — veulent bien regarder l'avenir avec un certain optimisme, mais ils redoutent l'aventure, car les possibilités contributives de leur population, qui diminue en nombre, ne peuvent s'accroître proportionnellement à leurs besoins, sans un secours constant de l'Etat.

Notons enfin que la dotation kilométrique est à revoir d'ores et déjà ; elle doit être reconsidérée d'une façon beaucoup plus équitable, notamment par un examen plus attentif de l'indice de viabilité hivernale et de l'indice des dépenses d'entretien et d'équipements faites par les départements sur leur propre voirie départementale.

Enfin, cette dotation kilométrique, à mon avis, doit être revivable annuellement, notamment en fonction du coût des travaux qui va sans cesse grandissant.

J'en arrive à mon deuxième point, qui a trait au personnel des directions départementales et régionales. Ainsi que MM. les rapporteurs Dulin et Bouquerel l'ont souligné dans leur exposé, un effort important est prévu au budget de 1973 sur le chapitre concernant les services extérieurs.

Nous nous réjouissons d'y trouver un premier train de « permanisation » des emplois d'ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées. La majoration des rémunérations de ces mêmes ouvriers est à retenir comme un élément favorable. De même, à votre crédit, je porterai la promotion du commis des ponts et chaussées au grade d'agent d'administration principal. Cette revendication a déjà été formulée à cette tribune. Mais je ne suis absolument pas d'accord sur le problème des effectifs face aux besoins réels.

Ce problème se pose d'une façon particulièrement aiguë dans nos départements dits en zone rurale. Certes, monsieur le ministre, vous ne manquerez pas de m'invoquer certains motifs parfaitement plausibles tels que le recrutement insuffisant des ingénieurs qui à la sortie des écoles, sont tentés par des salaires plus élevés ou la réelle disproportion entre les rémunérations que je ne qualifierai que de connexes pour ne pas employer un terme plus désagréable et qui concerne les ingénieurs qui exercent soit à la ville, soit à la campagne.

Tout cela ne doit pas nous cacher l'urgence et la gravité du problème principal, à savoir le sous-équipement en personnel et en matériel de nos régions et de nos départements.

Par manque de personnels spécialisés, par manque de bureaux d'études suffisamment étoffés en techniciens par manque de moyens en matériel, les crédits déjà qualifiés par nous d'insuffisants sont mal utilisés et d'une façon bien trop tardive.

Un exemple suffira, j'en suis sûr, pour illustrer d'une façon plus frappante mes propos : dans notre département, nous en sommes, en 1972, à terminer les opérations programmées et financées sur les années 1967 et 1968 au titre des travaux neufs en matière de voirie départementale. Dans cette perspective alarmante, comment voulez-vous qu'il ne soit pas question de réajustement des crédits, perspective toujours désagréable et préjudiciable à nos collectivités ?

Sur le plan régional, je pourrais également vous citer des faits aussi précis et aussi attristants : vos bureaux d'études sont sous-équipés et doivent de plus contrôler et vérifier les études faites par les bureaux privés. Il y a là un double emploi fort regrettable et une réelle perte de temps et d'efficacité pour vos services.

Je me permets à ce sujet de répondre à M. le rapporteur Dulin qui tout à l'heure a fait allusion dans son intervention à un traitement de faveur à l'égard d'une région qu'il appelait le Massif central. S'il effectuait un voyage dans le Cantal, en Haute-Loire et en Lozère, ou dans quelques autres départements du centre de la France, je suis sûr que son opinion serait totale et très rapidement révisée.

Monsieur le ministre, vous connaissez les mêmes problèmes que votre prédécesseur. Cela à mes yeux, ne constitue pas une excuse, mais hélas un aveu. Bien sûr, cette situation ne peut pas être modifiée en un seul jour. Je vous fais confiance pour que, lors de la présentation du prochain budget, nous puissions à propos de ces problèmes dresser un bilan positif qui marque une nette amélioration de la situation.

Soyez assuré que ma mémoire sera fidèle et que je serai présent à ce rendez-vous, comme je souhaite que vous le soyez vous-même, encore en tant que ministre de l'équipement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je n'aborderai dans mon intervention, que je fais au nom des républicains indépendants, qu'une seule question qui intéresse particulièrement les membres de cette assemblée — l'orateur qui m'a précédé en a apporté une nouvelle fois la preuve — puisqu'il s'agit de la question du classement dans les voiries départementales des routes nationales secondaires, pas qu'un certain nombre de départements — soixante, je crois — à l'heure actuelle ont accepté de franchir en application de la loi de finances pour 1972.

Lorsque les conseils généraux ont délibéré sur cette possibilité — et je me souviens de ce qui s'est passé dans le mien — certains conseillers généraux ont fait preuve de beaucoup d'enthousiasme, voyant dans cette mesure le moyen quasi idéal de faire sortir les nationales secondaires de leur misère. Certains autres se sont déclarés avec passion contre ce « cadeau empoisonné ». D'autres enfin ont cherché à voir les choses avec réalisme. Nous avons fait nôtre ce matin le propos de M. le ministre Dulin et je vois par ailleurs, d'après l'intervention de notre collègue M. Malassagne, qu'en ce sens les Normands ont rejoint les Auvergnats. (*Sourires.*)

Or, la réalité, quelle est-elle ? C'est que les routes nationales secondaires sont négligées depuis longtemps et qu'elles ne risquent guère de sortir de cette « ornière », priorité étant donnée par l'Etat aux grands axes qui posent, d'ailleurs, d'énormes et coûteux problèmes qu'il est logique de résoudre en première urgence.

Le Gouvernement ayant fait ce choix, la solution proposée permet aux départements de faire également le leur, en utilisant les deniers départementaux, grossis de la subvention kilométrique de l'Etat sur les itinéraires les plus utilisés et dotés des meilleures caractéristiques, en donnant à ces critères priorité sur l'aspect de classement de ces voies en départementales ou nationales secondaires.

N'est-il pas dommage qu'une route départementale soit parfaitement entretenue alors qu'une nationale voisine, constituant pourtant un meilleur axe, ne l'est pas ? Est-ce utiliser l'argent des contribuables au mieux que d'agir de cette façon, car les contribuables, avant d'être nationaux ou départementaux, sont avant tout des contribuables ?

C'est dans cet esprit que notre conseil général, comme beaucoup d'autres, a fait le saut, attentif au fait que l'attribution au kilomètre pouvait être révisée dans le cadre de la loi de finances, puisqu'il était bien précisé que le taux de la première année était un taux minimum. Notre préfet nous avait bien spécifié que cette révision résulterait d'une décision du Parlement, ce qui donnait en quelque sorte mission aux conseillers généraux parlementaires de se faire les avocats de leurs collègues qui ne le sont pas.

C'est vous dire notre inquiétude lorsque nous avons constaté que, dans le projet de budget, la somme inscrite pour 1973 était de 310 millions de francs contre 300 millions de francs en 1972.

Je sais que devant la commission des finances M. le ministre a déclaré que l'augmentation de 3 p. 100 se justifiait du fait des gains de productivité dans les entreprises. Encore que ces gains ne se répercutent pas d'une manière aussi évidente pour des travaux d'une importance moyenne, je pense qu'il serait équitable de se rapprocher de la hausse générale des prix qui se traduit sur l'ensemble des budgets départementaux.

Je vous demande de me dire quelle sera la réaction des conseils généraux qui, ayant à voter une augmentation du nombre des centimes d'environ 12 à 14 p. 100, constateront que la participation de l'Etat pour cette charge des routes nationales secondaires, qu'ils ont acceptée, n'augmentera que de 3 p. 100.

Je pense surtout qu'il serait logique de tenir compte également de la croissance du trafic. Il s'agit, en effet, en l'occurrence d'un transfert de propriété dont les charges afférentes devraient augmenter avec le coût réel des travaux.

Or, en ce qui concerne ce coût, l'importance de la circulation est un facteur déterminant. Je constate, d'ailleurs, monsieur le ministre, que vos propres crédits augmentent, en fonction de la circulation à travers le rendement de la taxe sur les carburants, de 10 p. 100 par an, ce qui équivaut — si l'on extrapole — sur huit ans à un doublement. 3 p. 100 par an feraient 30 p. 100 en huit ans, soit un chiffre kilométrique annuel qui passerait en moyenne nationale de 5.400 francs à 7.000 francs.

Nous ne pouvons guère, dès la première année, prendre un aussi mauvais virage car il débouche sur un précédent que les finances ne manqueront pas de nous opposer par la suite ; que représenteront 7.000 francs dans huit ans, en comparaison de la

dotation affectée aux routes nationales qui, compte tenu de la réduction de 55.000 kilomètres, est déjà vingt fois supérieure à celle des routes nationales secondaires ?

Dans l'état actuel des choses, la somme que l'Etat abandonne aux départements n'atteint pas la plus-value de l'accroissement du rendement de la taxe sur les carburants telle qu'elle est prévue pour 1973.

Mon intention était donc de déposer un amendement tendant à faire passer le crédit pour 1973 de 300 millions de francs à 330 millions de francs. Ces 10 p. 100 d'augmentation n'atteindraient pas, du reste, l'augmentation moyenne de votre budget. Je pensais pouvoir le faire puisqu'il se serait agi, non pas d'une charge nouvelle, mais d'un simple transfert de crédits à partir de vos dotations d'entretien et de modernisation. Il se révèle que c'est impossible ou tout au moins inutile.

Aussi, sous réserve de votre réponse, je vous avouerai que je suis très tenté de voter l'amendement présenté par notre collègue M. Billiemaz, qui vise à une suppression de crédits qui vous permettrait de revoir votre position au cours de la navette.

Qu'est-ce que 20 millions de francs au regard de votre budget ? Ce serait beaucoup pour conforter ceux qui, d'accord avec l'esprit de la loi, désireraient que leur compréhension trouvât une compréhension égale de la part du Gouvernement. De cette façon, en votant votre budget dont nombreux sont ceux qui ont vanté les mérites, nous ne garderions pas une insatisfaction partielle, mais certaine et légitime. (*Applaudissements à droite et sur certaines travées au centre.*)

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous remercier de l'action que vous avez menée pour alléger la charge que fait peser sur les départements l'opération de transfert des routes nationales.

A La Baule, où vous aviez eu l'amabilité de recevoir les présidents de conseils généraux, vous aviez fait une déclaration qui, fort heureusement, était en contradiction avec une réponse de M. le secrétaire d'Etat au budget à une question écrite de M. le député André Voisin. M. le secrétaire d'Etat avait, en effet, indiqué que la subvention ne pouvait pas être utilisée pour couvrir les annuités des emprunts contractés en vue de la remise en état de ces routes nationales. Votre influence a été déterminante puisque, tout récemment, ce même secrétaire d'Etat au budget, en réponse à une question orale de notre collègue M. Cluzel, confirmait votre position et déclarait que, la subvention n'étant pas affectée, les départements pouvaient l'utiliser comme ils l'entendaient. C'est un point acquis et il est important.

Il en reste un second car l'autre préoccupation des conseils généraux, c'est la permanence, disons la stabilité de la subvention.

Or, j'avais été pressé par l'assemblée des présidents de conseils généraux de déposer un amendement afin d'obtenir de vous cette assurance que cette permanence et que cette stabilité seraient garanties. Mais j'en suis dispensé puisque la commission des finances — cela donne à cet amendement une autre autorité et j'en remercie tout particulièrement son rapporteur, M. Dulin — l'a fait. Il me paraît essentiel que nous ayons une garantie.

Les propos de MM. Malassagne et de Bourgoing ne me satisfont pas à proprement parler, mais je pense, messieurs, que vous n'auriez pas eu à les tenir si vos conseils généraux avaient eu la sagesse de suivre le conseil qui leur avait été donné par le bureau de l'assemblée des présidents de conseils généraux d'attendre que nous puissions discuter avec le ministre ; je suis persuadé que nous aurions été compris du ministre, qui aurait pu intervenir à temps et vous éviter ainsi les inquiétudes que vous manifestez aujourd'hui.

Est-il excessif de vous demander, monsieur le ministre, que, lorsque le Gouvernement prend une décision affectant les budgets des collectivités locales, il instaure une concertation avec leurs organismes qualifiés ? Je l'ai déjà suggéré à votre prédécesseur et je crois pouvoir dire que, sur le principe, nous sommes d'accord. Personnellement, je souhaite que les conseils généraux aient des attributions de plus en plus élargies, car le contrôle qu'ils peuvent exercer est infiniment supérieur à celui de l'Etat.

Vous rendez certaines routes nationales aux départements. M. Dulin a rappelé ce qui s'était passé en 1930, mais je ne suis pas de ceux qui se choquent du fait que, la situation changeant, on soit amené à prendre des dispositions nouvelles. Ce transfert me paraît donc normal.

Ce qui ne l'est pas, ce sont les conditions dans lesquelles il s'est fait. En effet, quand on veut calculer la subvention à laquelle on a droit, on doit se référer au texte qui est paru au *Journal officiel* quinze jours très exactement après une visite que j'avais faite à votre prédécesseur et au cours de laquelle je lui avais fait part de mon désir de concertation.

Or, les critères et les paramètres fixés par ce texte — on les a d'ailleurs rappelés récemment à cette tribune — sont si compliqués que je n'y ai rien compris. Je me suis donc adressé à des techniciens qui m'ont appris que les subventions variaient de 4.500 à 6.000 francs au kilomètre. Or, certains directeurs de l'équipement ont fait savoir à leurs présidents de conseils généraux qu'il fallait compter environ 8.000 francs du kilomètre pour la remise en état de ces routes.

Quand on sait, d'autre part, que les départements vont devoir, à la différence de l'Etat, payer la T. V. A. sur ces travaux. on en déduit que la subvention va se trouver réduite de 17 p. 100.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Adolphe Chauvin. En fait, le département ne touchera donc réellement que 3.500 ou 5.000 francs. C'est dire que le département va devoir apporter le complément, soit à peu près la moitié de ce qui est nécessaire pour la remise en état de ces routes. Je dis très simplement, mais avec conviction, que traiter de la sorte nos collectivités locales est déraisonnable et va à l'encontre de l'intérêt bien compris du public.

Dès lors, je souhaite, monsieur le ministre, qu'à l'avenir, si une décision du même genre devait intervenir, nous puissions auparavant en discuter, vous présenter nos arguments, avec l'espoir bien sûr qu'ils seraient entendus.

Je voudrais maintenant aborder très brièvement le problème de l'autoroute A-15 en cours de construction entre Pontoise et Paris. Je me suis laissé dire que le fonds d'action conjoncturelle bloquerait une partie des crédits nécessaires à cette autoroute et que, par conséquent, les délais de sa mise en service risquaient de se trouver allongés.

Je vous ai écrit, monsieur le ministre, et vous avez bien voulu me répondre que l'appel d'offres pour le pont de Gennevilliers allait être lancé. C'est une bonne nouvelle, mais ce n'est pas suffisant. Je sais bien que la réalisation de l'ensemble de cette autoroute ne sera pas possible dans le cadre du VI^e Plan car il est arrêté, mais il importe que, dès maintenant, nous sachions que cette autoroute ne se limitera pas à Gennevilliers car c'est à Paris que nous voulons aboutir. En effet, les industriels en particulier nous posent la question : « Cette autoroute aboutira-t-elle vraiment à Paris dans les délais indiqués ? »

Monsieur le ministre, j'insiste beaucoup pour que vous portiez votre attention sur ce point particulier et que vous nous aidiez dans cette entreprise gigantesque et difficile qu'est la construction d'une ville nouvelle. Le Gouvernement a pris la responsabilité d'en créer un certain nombre. Elus du secteur de Cergy-Pontoise, nous apportons toute notre bonne volonté à la réussite de cette opération, mais il est bien évident qu'elle ne pourra réussir que si les moyens de communication sont assurés.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez fait une déclaration à la tribune à laquelle je souscris pleinement. Il convient, avez-vous dit, de réhabiliter les vieux quartiers, les cœurs des villes. Je suis entièrement d'accord avec vous et je suis mari de voir, pas très loin de chez moi, une rénovation totale qui entraîne la disparition de toute une ville. Pour équilibrer l'opération, on doit construire des tours de dix-sept étages, ce qui est parfaitement inhumain, alors que l'espace ne manquait pas.

J'aurais souhaité que vous nous indiquiez — c'est la question que je me permets de vous poser — quelle aide vous allez nous apporter pour réaliser cette réhabilitation des vieux quartiers. Si une telle opération est sans doute moins coûteuse qu'une vaste rénovation, elle est cependant onéreuse. C'est pourquoi il serait important que nous sachions quelle est l'aide que l'Etat nous apportera afin de nous encourager dans ce type d'opération indispensable.

Je peux vous indiquer, par exemple, que, d'après l'étude faite tout récemment dans ma propre ville, le cœur de la cité est habité par les pauvres des temps modernes, des ouvriers étrangers qui s'installent où ils peuvent, dans des locaux qui leur sont souvent loués fort cher, moins cher cependant que les H. L. M. qu'ils ne peuvent d'ailleurs pas facilement obtenir.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que, sur ce point particulier, vous vouliez bien nous donner une réponse qui puisse apaiser nos inquiétudes et nous encourager dans l'action que nous menons. (*Applaudissements.*)

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je désire seulement indiquer à M. Chauvin que, tout comme les collectivités locales, l'Etat paie la T. V. A. sur ses travaux et ses acquisitions.

M. Fernand Chatelain. Oui, mais il l'encaisse ! (Rires.)

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. A ce moment-là, il faut supprimer tous les impôts !

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans l'examen des crédits consacrés à l'équipement, je me bornerai à intervenir brièvement sur les dotations concernant les routes.

Constatons tout d'abord que, si les crédits affectés aux autoroutes de liaison passent de 349 millions de francs en 1972 à 480 millions en 1973, si les crédits consacrés au réseau national de rase campagne passent de 834 millions en 1972 à 1.070 millions en 1973, alors qu'une partie des routes nationales est transférée aux départements, si les crédits destinés à la voirie en milieu urbain passent de 1.526 millions de francs en 1972 à 1.806 millions en 1973, on n'observe pas la même progression pour les sommes accordées aux collectivités locales, puisque les crédits du fonds routier pour la voirie départementale et communale augmentent très peu.

Un effort important, c'est vrai, est consacré au développement du réseau autoroutier puisque, en plus des crédits de l'Etat, les sociétés privées chargées de la réalisation d'autoroutes préleveront, par voie d'emprunt, 1.760 millions de francs pour financer leurs travaux. Mais à quel prix pour l'utilisateur de la route !

En 1971, l'Etat a perçu sur les usagers de la route près de 21 milliards de francs. On peut estimer que ces redevances passeront, en 1972, à plus de 22 milliards de francs et seront largement supérieures en 1973 aux prévisions du budget.

Je n'en veux pour preuve que l'exposé des motifs de l'article 15 de la loi de finances, qui estime à 16.100 millions de francs le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers appliquée aux carburants routiers, alors qu'à la ligne 33 de l'état A du tableau « des voies et moyens » le montant total de cette taxe intérieure sur les produits pétroliers est de 14.280 millions de francs. La différence entre ces deux estimations atteint donc près de 2 milliards de francs. M. le secrétaire d'Etat au budget n'a pu la justifier au cours de la discussion de la première partie de la loi de finances. Peut-être justifierez-vous ce soir cette différence que le Gouvernement entend sans doute utiliser à des fins qu'il ne souhaite pas faire connaître au Parlement.

Aux redevances perçues sur l'utilisateur de la route par l'Etat s'ajoute la manne versée aux sociétés exploitant les autoroutes à péage, qui s'est élevée à 462 millions de francs en 1971, somme qui sera très largement dépassée en 1973 et qui permet d'affirmer que près du tiers des emprunts lancés en 1973 par les sociétés d'économie mixte et par les sociétés privées constructrices d'autoroutes est apporté directement ou indirectement aux sociétés d'exploitation par les automobilistes, par le biais du péage. Voilà qui montre pourquoi les sociétés privées et les banques accordent un tel intérêt à la construction des autoroutes.

C'est une bonne affaire, une très bonne affaire, mais qui coûte cher, très cher, à l'automobiliste.

Monsieur le ministre, ce que les sociétés privées font, aucun conseil général ne peut le faire, parce qu'une assemblée doit tenir compte de l'intérêt public et le faire passer avant l'intérêt privé. Un conseil général ne peut augmenter les charges de l'automobiliste par le biais du péage quand les taxes prélevées sur l'automobiliste sont utilisées à d'autres fins que l'amélioration du réseau routier.

C'est pourquoi vous aviez beau jeu de proposer à M. le rapporteur spécial de la commission des finances que son conseil général prenne à son compte la réalisation de l'autoroute indispensable à sa région. Mais proposez, comme cela se fait dans d'autres pays, comme cela se fera demain chez nous, que les régions et les départements aient une part suffisante des crédits prélevés sur les automobilistes et actuellement utilisés à d'autres fins et vous verrez que nombreux seront les conseils

généralistes qui sauront prendre leurs responsabilités comme pour les routes nationales. Ils sauront construire des autoroutes équivalentes ou meilleures, à tous points de vue, pour les automobilistes que celles que leur donnent les sociétés privées.

Mais cela, c'est un vœu pieux de ma part, car, prisonnier de votre politique, vous ne pourrez faire une telle proposition. Vous dites que vous faites appel au financement privé parce que l'Etat n'a pas les moyens de faire plus. Faut-il rappeler que le montant total des redevances perçues sur l'automobiliste représente 12 p. 100 des recettes fiscales du budget national, mais que l'Etat n'utilise pour les routes que 27,5 p. 100 des sommes prélevées sur la circulation routière ?

Si l'on en croit le dixième rapport de la commission des comptes des transports de la nation de 1971, l'Etat a consacré 5.701 millions de francs à la route ; dans le même temps les collectivités ont dépensé 7.100 millions de francs, les emprunts et le financement privé des autoroutes ont mobilisé 1.157 millions de francs.

On peut donc constater que l'Etat ne participe plus aux dépenses d'équipement routier de la nation que pour 40 p. 100. C'est dire qu'une autre utilisation des crédits en fonction d'une autre orientation budgétaire, donc d'une autre politique, est possible.

Comment financer le programme autoroutier sans que le péage s'ajoute à toutes les taxes sur l'automobile ? Comment mettre le réseau routier national à la hauteur des nécessités et des besoins par un entretien et des travaux d'amélioration, sans pour autant que l'Etat se décharge de ses responsabilités sur les départements ? Comment donner plus aux départements et aux communes pour continuer à entretenir dans de bonnes conditions le réseau routier ?

Il suffit qu'une part plus grande des ressources fournies à l'Etat par les taxes sur l'automobile soit consacrée effectivement à l'amélioration de la circulation et des transports ; il faut que la part de l'Etat consacrée aux dépenses routières soit accrue.

Ce ne peut être par un transfert des responsabilités de l'Etat sur les communes et les départements, même si une aide plus ou moins provisoire vient inciter les conseils généraux à accepter, en même temps que la carotte qu'on leur tend, des charges qui se traduiront par un nouvel accroissement du fardeau fiscal frappant le contribuable. Il paie déjà trop en tant qu'automobiliste !

Notre pays est l'un de ceux où l'Etat consacre le moins par kilomètre de route, par habitant, par véhicule, à l'entretien de son réseau routier alors qu'il est, après l'Italie, le pays où l'automobiliste paie le plus d'impôts.

Nous ne pouvons cautionner cette orientation. Nous ne pouvons plus accepter le transfert d'une partie du réseau routier national aux départements, parce que ce transfert n'est pas accompagné d'un accroissement de la part du produit de la taxe intérieure sur les carburants accordée au fonds routier et parce qu'en ce qui concerne la répartition des crédits qui y sont affectés, la part des collectivités locales ne correspond pas à leurs besoins.

C'est la raison pour laquelle le groupe communiste votera l'amendement demandant la suppression de l'article 52.

A ce vote nous ne donnerons pas simplement la signification d'un mécontentement en raison de l'insuffisance de la subvention ; nous voulons marquer l'hostilité qui est la nôtre à une décision qui constitue en fait un nouveau transfert de charges de l'Etat sur les collectivités locales.

Telles sont les quelques observations que je voulais formuler sur le budget de l'équipement, dont l'orientation, en matière d'équipement routier, n'est pas — comme vous l'avez dit d'ailleurs tout à l'heure — différente de l'orientation générale de votre ministère — je vous en donne acte — ni de l'orientation générale de la politique du Gouvernement qui ne saurait, bien entendu, obtenir l'adhésion du groupe communiste. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Jacques Braconnier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans un pays comme la France où l'automobile assure plus de 80 p. 100 du transport des personnes et environ 46 p. 100 de celui des marchandises, où la progression du trafic routier est à peu près de 10 p. 100 par an, on conçoit facilement l'importance que revêt le budget qui assure l'entretien et la création des infrastructures routières et qui conditionne également l'écoulement de la circulation.

L'analyse de ce budget permet, il faut le dire, de constater dans certains domaines une évolution favorable que je me plais à souligner : une exceptionnelle accélération de la construction du

réseau d'autoroutes ; un effort d'aménagement du territoire pour le renforcement et l'amélioration des grands itinéraires du schéma directeur, une redistribution aux collectivités locales des routes nationales secondaires, solution avantageuse dans la mesure — d'autres orateurs l'ont indiqué avant moi — où la contribution de l'Etat sera maintenue et actualisée à chaque loi de finances. Enfin nous constatons que les crédits affectés à la route ont doublé en moins de quatre ans.

Ce rapide survol me permet, monsieur le ministre, de rendre hommage à ce qui a été entrepris et réalisé ces dernières années et à ce qui pourra l'être grâce à ce budget.

Cependant, si la progression est nette, elle ne permettra pas de rattraper le retard accumulé. En effet, le V^e Plan dont les prévisions n'atteignaient que 70 p. 100 des besoins évalués, ne fut que partiellement réalisé. Le VI^e Plan ne comblera pas ce retard, les chiffres, hélas ! le prouvent.

On en ressent cruellement les conséquences : 250.000 accidents en 1971, 16.000 morts sur la route ; seuil de saturation atteint sur de très nombreux points du territoire et plus particulièrement au niveau des grandes agglomérations.

Les investissements en matière d'infrastructures routières apparaissent donc insuffisants et ce n'est pas le blocage de 618 millions de francs au fonds d'action conjoncturelle, dont 468 pour la route, qui est de nature à dissiper nos inquiétudes.

Vos services ne l'avouent-ils pas eux-mêmes quand, dans un document d'avril 1972 émanant de votre ministère on peut lire : « Le recours aux moyens extra-budgétaires, aux mesures d'exploitation et aux économies de toutes sortes, ne permet plus de différer l'effort budgétaire nécessaire pour doter l'économie moderne du réseau routier qui lui manque ».

Le rapporteur de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, M. Catalifaud, puis celui de notre commission des affaires économiques et du Plan du Sénat, M. Bouquerel, ainsi que M. Dulin, ont particulièrement insisté sur la nécessité de dégager les crédits nécessaires afin de doter notre pays des infrastructures routières qui lui font cruellement défaut. Je ne saurais trop les en remercier. Si cet objectif n'est pas atteint, c'est l'économie générale du pays qui en pâtira et l'aménagement équilibré du territoire qui risque d'être compromis.

J'ai évoqué tout à l'heure les seuils de saturation et plus spécialement ceux atteints au niveau des grandes agglomérations ; je voudrais, pour quelques instants, y revenir afin de vous faire part de quelques observations.

Le cas le plus préoccupant, en cette matière, se situe au niveau de l'agglomération parisienne.

Le réseau autoroutier, qui y converge ou y convergera, assigne dès maintenant à Paris le rôle peu enviable de gare de triage.

Les grands itinéraires Nord-Sud et Est-Ouest passent délibérément par Paris et, dès maintenant, le boulevard périphérique, à peine achevé, se comporte comme le plus grand échangeur autoroutier de l'hexagone. Quelques chiffres, monsieur le ministre, illustreront mieux que tout exposé ma démonstration.

La moyenne quotidienne de la circulation aux accès du périphérique est de 101.000 véhicules sur la A. 13, de 138.000 véhicules sur la A. 1, de 164.000 véhicules sur la A. 6. Demain, Bruxelles sera en prise directe. En 1974, Roissy-en-France déversera sur le même périphérique son flot de voyageurs et de marchandises. En 1976, d'autres autoroutes ajouteront à l'apoplexie de cette seule grande voie ceinturant Paris.

Tous ces itinéraires se traduiront par un afflux sur le boulevard périphérique et, par la suite, sur la rocade banlieue A. 86 qui, avant 1978, arriveront à saturation et ne seront plus à même de jouer leur rôle d'évitement de la capitale.

Dès lors, comment le trafic s'écoulera-t-il quand chacun sait que la saturation est quasi complète dès maintenant à certaines heures de la journée ?

Or, jusqu'en 1978, il n'est prévu aucune autoroute évitant Paris, qui aura le triste privilège d'être le plus grand entonnoir de tous les temps. Il serait d'un intérêt primordial d'envisager, avant même la réalisation du tunnel sous la Manche, la continuation de l'autoroute A-26 Calais—Dijon, dont le premier tronçon a été prévu de Calais à Aix-la-Noulette en 1973, et d'Aix-la-Noulette à l'autoroute A-1 en 1974, lors du voyage d'études de M. Chaban-Delmas, alors Premier ministre, au mois de mars 1972.

La limitation, même provisoire, de ce tracé de l'autoroute A-1 ne ferait qu'augmenter la circulation sur cet itinéraire et par suite la saturation sur le boulevard périphérique.

Sur certains tronçons, notamment près de Cambrai, l'autoroute A-26 serait justifiée dès 1973, puisqu'on évalue avec l'apport de l'autoroute A-2 la circulation entre 35.000 et

45.000 véhicules par jour. Ces chiffres tendent à démontrer que le tronçon Cambrai—Saint-Quentin—Laon—Reims serait plus rentable encore que le tronçon Calais—autoroute A-1.

Le prolongement de ce tronçon vers le Sud-Est épongerait sérieusement l'afflux vers la capitale par l'autoroute A-1, notamment lors des déplacements massifs des Anglais, des Allemands, des Belges et des Hollandais tant vers l'Est de la France et vers la Méditerranée que vers la Suisse et l'Italie.

Ce serait, en outre, un axe structurant pour les régions industrielles traversées et on ne renouvellerait pas ainsi l'erreur commise pour le tracé de l'autoroute A-1 qui chemine au travers d'un désert et n'est même pas reliée par des bretelles routières convenables à l'environnement industriel.

Par ailleurs, pour parer au manque de bretelles routières convenables, comme indiqué plus haut, pour rejoindre de Saint-Quentin l'autoroute A-1, le conseil général a prévu l'aménagement d'une voie express Saint-Quentin—Compiègne par la vallée de l'Oise.

Un premier tronçon entre Saint-Quentin et Chauny, exploitable en 1973, est en cours de réalisation et les ouvrages d'art vont être terminés avant la fin de l'année ; mais à l'heure actuelle, les travaux de continuation dans le département de l'Oise n'en sont encore qu'au stade des premières études.

Pourtant un calcul d'affectation de trafic démontre que la circulation atteindrait sur ce tronçon 7.600 véhicules par jour.

Il va donc y avoir, si des aménagements de même importance ne sont pas effectués dans le département de l'Oise, une solution de continuité qui risque d'annihiler les efforts du département de l'Aisne, la route entre Saint-Quentin et la limite de ce département aboutissant aux R. N. 38 et 32 non aménagées.

En ce qui concerne les voies navigables, il faut constater que les crédits attribués ne correspondent, hélas ! pas aux besoins et, de ce fait, à la fin du VI^e Plan, les objectifs du V^e Plan seront tout juste atteints.

Dans le même temps nos partenaires européens auront amélioré considérablement leurs voies navigables.

Grâce à l'activité du consortium Seinainnor, les autorités responsables ont pris conscience de l'intérêt et de l'urgence de la liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin de la Seine et le bassin du Nord, à tel point que cette liaison a été inscrite au premier plan des projets à réaliser.

En raison de la saturation prévisible des deux liaisons actuelles — le canal de Saint-Quentin et le canal du Nord en 1978 — tout retard dans l'exécution de la nouvelle liaison aurait de graves conséquences.

L'étude effectuée récemment par les services de l'équipement confirme d'une façon indiscutable que, sur le plan commercial, le trafic entre les deux bassins et le reste de l'Europe occidentale exige la mise en service du canal de Saint-Quentin au grand gabarit au plus tard en 1978.

Il est donc indispensable que les crédits d'études permettant la mise au point de l'avant-projet soient inscrits au budget et qu'en outre les crédits nécessaires pour les acquisitions de terrains soient accordés le plus rapidement possible de telle façon que les travaux puissent être entrepris dès le début du VII^e Plan.

Tout retard dans l'exécution de la mise au grand gabarit du canal de Saint-Quentin entraînerait la paralysie des voies fluviales indispensables à l'essor économique tant de la région parisienne, de la Basse Seine et de la région du Nord que des régions traversées par cette voie navigable.

Telles sont, monsieur le ministre, les inquiétudes et les réflexions que m'ont inspiré votre budget. Les infrastructures dont j'ai fait état conditionnent, je le répète, l'aménagement et l'expansion de notre pays et contribuent au cadre de vie de ses habitants. Je suis convaincu que le ministre de l'équipement saura traduire dans les faits les prescriptions qu'avait énoncées le délégué général à l'aménagement du territoire que j'ai connu voici quelques années ! (*Applaudissements sur les travées du groupe d'union des démocrates pour la République, au centre et à droite.*)

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

M. René Touzet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à la suite de l'intervention que j'ai faite, au cours du débat sur la question orale de M. Cluzel relative aux subventions versées aux départements pour l'entretien des routes nationales secondaires, M. Taittinger, secrétaire d'Etat chargé du budget, m'a indiqué qu'il n'avait pas qualité pour répondre à la question posée et qu'il souhaitait que, lors du débat sur le budget du ministère de l'équipement, une discussion puisse s'instaurer sur cet important sujet.

C'est donc l'instant qui convient pour rappeler le problème que j'avais exposé le 14 novembre dernier.

J'avais alors indiqué au Sénat que les critères qui ont servi à établir le montant des subventions allouées aux départements pour l'entretien des routes nationales secondaires déclassées amenaient à déterminer, pour des départements qui présentent, en ce qui concerne ces routes déclassées, des caractéristiques identiques, un taux de subvention sensiblement différent. Il y avait là, me semblait-il, une anomalie et une disparité de traitement qu'il fallait corriger.

J'avais pris comme exemple de cette disparité le cas de mon département, l'Indre, qui, dans le cadre de la région Centre, doit percevoir une subvention d'un montant moindre que certains départements voisins.

Il m'était apparu que la prise en considération du paramètre Dm de la formule établie par le décret du 17 avril 1972, qui représente l'effort du département pour l'entretien, les réparations et l'équipement de la voirie départementale entre les deux dates de référence, 1963 et 1967, pouvait être, dans une mesure importante, à l'origine des inégalités et des injustices qui apparaissent.

Mon département a, depuis quelque temps, engagé une politique en matière de voirie qui consistait, pour aider les communes, à prendre en charge une grande partie des chemins vicinaux en les classant dans la voirie départementale. Ce classement n'intervenant que si ces chemins étaient en parfait état d'entretien, l'évolution des crédits inscrits au budget du département pour l'entretien des routes départementales n'a donc pas suivi l'augmentation du nombre de kilomètres de routes de la voirie départementale.

Dans ces conditions, le montant annuel, en francs par kilomètre, des dépenses d'entretien faites par le département sur sa voirie n'est pas au niveau qu'il peut atteindre dans d'autres départements dont le comportement du conseil général n'a pas été identique au nôtre.

La conséquence est que mon département recevra une subvention au kilomètre atteignant parfois 400 francs de moins que dans les départements voisins et une subvention globale qui sera inférieure de plus de 350.000 francs en tenant compte de la subvention moyenne promise.

Dans l'article 66 de la loi de finances pour 1972, il n'était d'ailleurs pas prévu de tenir compte de l'effort du département pour l'entretien des routes départementales.

Il suffit d'examiner la formule pour se rendre compte, étant donné l'effet multiplicateur du coefficient 20, qu'une différence du paramètre Dm, tous les autres paramètres n'évoluant pas, modifie sensiblement le montant de la subvention. Un calcul, simple celui-ci, fait en effet varier la subvention de 50 francs pour une différence du montant d'entretien de 500 francs.

D'autre part, comment comprendre que les départements qui, de 1963 à 1967, n'ont pas eu à supporter des charges trop importantes pour leurs routes, parce qu'ils avaient fait auparavant l'effort nécessaire et indispensable pour mettre en service une bonne voirie, se voient aujourd'hui pénalisés dans l'octroi des crédits de subvention alors qu'il va falloir, dans le même temps, procéder à la remise en état des routes nationales secondaires déclassées et des routes départementales pour lesquelles il n'y avait pas lieu, pendant la période de références utilisée par la formule, d'engager des dépenses élevées d'entretien ou d'équipement ?

Il apparaît à l'évidence que la formule est trop compliquée ; et si d'aucuns pensent que la variation est faible, elle comporte alors des critères inutiles.

Il est certain que tous les départements ne présentent pas les mêmes caractéristiques, que les routes de montagnes ou les routes qui connaissent un fort trafic ont besoin d'un entretien plus onéreux. Mais gouverner, c'est un peu rendre simple les problèmes compliqués. M. Champeix l'avait bien souligné, le 14 novembre dernier, quand il déclarait à cette tribune : « A bien de la chance celui qui se retrouve dans de telles formules ! »

Si nous parvenons, quant à nous, à nous y retrouver, que dire de nos électeurs ? Car c'est tout de même pour eux que nous sommes ici, que nous légiférons et que vous décrétez.

En définitive, pouvez-vous, monsieur le ministre, apporter un correctif pour le calcul de la subvention versée aux départements ainsi pénalisés de manière à réduire, en fonction de leurs possibilités financières, la charge nécessaire à l'entretien des routes nationales secondaires ?

Par ailleurs, cette subvention sera-t-elle maintenue à son montant actuel ?

Ne sera-t-il pas nécessaire d'actualiser dans l'avenir les indices fixés par la formule ?

Ne devrait-on pas utiliser au besoin d'autres éléments de calcul pour mieux adapter la subvention à l'objectif prévu par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 ?

Toutes ces questions, monsieur le ministre, montrent bien la difficulté d'établir la plus grande égalité possible entre les départements dès lors qu'interviennent un trop grand nombre de critères.

Il conviendra, sans doute, que soit revu très prochainement le mode de calcul établi par le décret du 17 avril 1972 relatif au classement dans la voirie départementale des routes nationales secondaires.

Vous nous avez parlé ce matin, monsieur le ministre, de la route Centre-Europe-Atlantique. Où passera cette route ?

A une certaine époque, il y avait un projet de route Océan-Suisse qui empruntait à peu près le tracé de la nationale 151. Il semble que ce projet soit complètement abandonné. C'est pourtant le tracé le plus court si on le compare à celui passant par Tours et Vierzon, le moins accidenté, le plus praticable l'hiver si on le compare à celui passant par Confolens et Guéret.

Mais il semble que le département de l'Indre, traversé justement par la route nationale 151 et où aucune autoroute n'a été jusqu'alors programmée, doive rester en dehors des grands courants de circulation.

Je sais que vous allez me répondre que la nationale 151 supporte actuellement peu de circulation. Monsieur le ministre, supprimez les points noirs et, en particulier, la traversée de Saint-Gaultier, et vous verrez immédiatement augmenter le trafic de cet itinéraire à la satisfaction des usagers. (*Applaudissements.*)

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je répondrai à la fois aux questions posées par les rapporteurs des commissions et à ceux d'entre vous qui viennent d'intervenir. J'évoquerai d'abord les problèmes ponctuels évoqués par certains d'entre vous et terminerai par les affaires relevant du transfert, qui a été abordé par presque tous les orateurs, et sur lequel je me sens obligé de donner des explications complémentaires.

M. Braconnier a rappelé les difficultés de liaison de l'autoroute du Nord à Saint-Quentin. En effet, l'itinéraire en question, qui passe par La Fère, Chauny, Noyon et Compiègne, est en général à deux voies et le trafic y est actuellement, d'après les comptages officiels, de 2.000 à 7.000 véhicules-jour. (*M. Braconnier fait un signe de dénégation.*) Je vois, monsieur le sénateur, que vous faites un signe de dénégation. Je vous dirai que le VI^e Plan prévoit la déviation de Saint-Quentin. Les premiers travaux commenceront en 1973. La mise à deux voies plus deux sur certaines portions de l'itinéraire est également prévue.

Débuteront également en 1973 la rocade sud de Compiègne et la déviation de Chauny. Ces investissements représenteront tout de même plus de 30 millions de francs à la fin de 1973 sur cet itinéraire fort important.

Je n'oublie pas les études préalables au démarrage de la liaison entre Paris et le Nord par la voie fluviale. Le tracé en a été adopté, mais la décision de commencer les travaux n'est pas encore prise. Nous allons essayer de l'accélérer.

Mlle Rapuzzi a parlé des crédits affectés aux ports secondaires. C'est un sujet qui mérite attention. Il faut attribuer à chaque port les crédits suffisants pour réaliser les équipements nécessaires au trafic. Mais il ne faut pas que la part de financement laissée à la charge du port, et donc des usagers, soit excessive.

Les programmes d'équipement des ports non autonomes, c'est-à-dire des ports de seconde catégorie, sont établis en fonction de cette double considération et en tenant compte, en outre, des équipements existants qui sont proportionnellement très importants dans les ports secondaires.

Le programme de 1973 attribuera donc aux ports non autonomes une part suffisante, tant en budget qu'en emprunt ; ils disposeront ainsi des moyens de remplir leur mission.

M. Chauvin a parlé de l'autoroute A 15. C'est un sujet que je connais bien, monsieur le maire, car il cause à l'administration comme à vous quelques soucis. Actuellement, notre effort porte sur la section A 86—Pontoise ; si l'existence du fonds d'action conjoncturelle ne m'a pas permis d'y consacrer tous les crédits souhaitables, je puis vous assurer que cela n'aura pas d'incidence sur sa mise en service prévue pour 1976. Je fais poursuivre les expropriations pour déclaration d'utilité publique, les acquisitions

foncières de Paris à Gennevilliers. Pour cette seule section, les acquisitions foncières sont inscrites au VI^e Plan. C'est une courte section qui va nous coûter fort cher ; elle va battre tous les records de prix, me dit-on : plusieurs centaines de millions de francs pour quelques kilomètres. C'est pourquoi je me propose de ne vous préciser la date de mise en service de cette section qu'après avoir libéré les terrains.

M. Martin, évoquant également la circulation routière, a parlé de la mise à quatre voies de certaines liaisons à partir de Nancy. C'est une idée assez bonne et qui fait son chemin.

En fait, nous poursuivons la mise à quatre voies de la nationale 4 d'une manière relativement satisfaisante et — je l'ai dit récemment — j'envisage de l'appliquer au tracé Nancy—Dijon, du moins jusqu'à Langres, puisque l'itinéraire de Nancy à Langres est particulier alors que, de Langres à Dijon, l'itinéraire est commun à la A 6 — elle s'améliore du reste, monsieur Braconnier — et à la liaison Nancy—Dijon.

MM. Dulin et Touzet m'ont également parlé de liaisons routières avec l'axe centre Europe—Atlantique. Je souhaiterais, une fois de plus, m'expliquer un peu à ce sujet.

Cet axe comprend un tronc commun, un centre, qui va à peu près de La Souterraine à Montluçon, ainsi que des bretelles à l'ouest qui vont à La Rochelle, à Bordeaux et à Nantes, et à l'est, vers Chalon-sur-Saône, la Franche-Comté, Mâcon, Genève et Lyon. Les Suisses, du reste, appellent ce projet « les deux entonnoirs ».

C'est un axe qui n'emprunte pas la route nationale 89, dont on a dit tout à l'heure qu'elle était trop bien entretenue. C'est un jugement que je n'accepte pas et je dis tant mieux si elle est en bon état. Cet itinéraire est très complexe, comme je viens de l'expliquer.

Nous avons prévu, au VI^e Plan, 550 millions pour ces liaisons du centre Europe—Atlantique sur la base des liaisons qui avaient été établies par l'association.

Que constatons-nous maintenant ? Nous constatons que, fin 1973, le Plan sera exécuté à 52 p. 100 sur ces itinéraires centre Europe—Atlantique, alors qu'il ne le sera qu'à 43 p. 100 sur les routes en rase campagne.

Qu'y a-t-il dans le Plan ? Tout ce que je viens de dire, plus un certain nombre de liaisons extérieures, mais nous avons dépensé, en 1971-1972, 220 millions, et en 1973, 66 millions. Par conséquent, la réalisation du Plan pour la liaison centre Europe—Atlantique est assez satisfaisante ; je suis obligé de le constater.

Quant au tronc commun, c'est-à-dire le centre, il est demandé par l'association d'une manière prioritaire. Je le comprends aussi, car c'est le plus difficile à faire, étant donné qu'il supporte actuellement le moindre trafic. Je n'oublie pas les autres liaisons, notamment celle vers l'Ouest — comme l'a rappelé M. Dulin — qui passe par Poitiers et Cholet pour arriver jusqu'à Nantes.

Une autre question, un peu particulière, m'a été posée par M. Pintat à propos de l'épave du pétrolier *Princesse Irène*.

L'armateur a été mis en demeure d'enlever l'épave, comme c'est la règle. Comme il ne l'a pas fait, le port autonome a donc pris des dispositions pour y procéder tout en sauvegardant les intérêts financiers de la collectivité.

Des appels d'offres ont été lancés pour l'enlèvement de l'épave et la reconstruction de l'appontement pétrolier, et le marché correspondant est en cours. Des ordres ont été donnés à l'entreprise de commencer immédiatement les travaux et les crédits ont pu être dégagés sur la dotation de 1972 — je crois que c'est ce que désirait savoir M. Pintat. Nous avons la volonté de récupérer les crédits en cause étant donné l'absence de responsabilité du port et de la puissance publique dans cette affaire. Tout le monde sait que nous n'y étions pour rien.

M. Malassagne m'a posé une question un peu particulière en ce qui concerne le personnel.

Je sais que des vacances de postes sont plus difficiles à supporter dans les départements à effectifs réduits que dans les services importants. Nous nous sommes attachés à résoudre le problème particulier au Cantal à la suite du départ d'un subdivisionnaire qui était excellent. Il n'y a pas, actuellement, de déficit d'ingénieurs T. P. E. dans le département. Nous avons opéré une mutation pour donner un nouveau titulaire à la subdivision d'Aurillac-Nord. Enfin, le renforcement de la direction est en cours.

Je voudrais revenir à la question des transferts, et d'abord pour donner une information supplémentaire qui intéressera le Sénat.

Au 1^{er} décembre, cinquante-sept votes de conseils généraux étaient acquis. C'est donc 34.000 kilomètres qui vont devenir routes départementales au 1^{er} janvier 1973. Dans huit régions : Picardie, Basse-Normandie, pays de Loire, Poitou-Charente,

Champagne-Ardenne, Alsace, Franche-Comté et Bourgogne, le transfert est intégralement réalisé. Dix-neuf départements se sont prononcés et ont utilisé la possibilité d'étalement qui leur était offerte pour achever les travaux préalables.

Tel est l'état de la question.

M. Bouquerel a dit qu'il faudrait inscrire la subvention à une ligne spéciale du fonds routier. *A priori*, ce système est séduisant parce qu'il permettrait de rattacher le montant de la subvention à l'évolution des ressources du fonds routier. Cependant, il substituerait à la souplesse du mécanisme de l'article 66 de la loi de finances une certaine rigidité comptable qui, à mon avis, serait dangereuse pour les départements. La subvention peut être actuellement prélevée sur la masse des crédits routiers et elle n'est grevée d'aucune affectation. S'il en était autrement, le prélèvement serait assuré sur les dotations du fonds routier et une ligne spéciale devrait être inscrite, c'est-à-dire que nous constituerions une quatrième tranche locale, une deuxième tranche départementale d'un compte spécial du Trésor.

C'est là que réside l'inconvénient majeur avec, en plus, des difficultés en ce qui concerne les compensations ultérieures. D'une part les départements, s'agissant par définition de crédits d'investissement, n'auraient plus la libre disposition de ceux-ci et seraient tenus de les affecter uniquement à des opérations d'équipement. D'autre part si les transferts n'intervenaient pas en 1973, les crédits qui n'auraient pas été versés aux départements seraient gelés. Cela présenterait beaucoup d'inconvénients alors qu'avec la procédure actuelle nous pouvons utiliser les crédits sur le réseau national, ce qui est une bonne chose. La formule retenue apparaît donc plus favorable aux départements.

Sur le même sujet, M. Malassagne m'a demandé ce qui allait se passer dans le département du Cantal, qui a voté, le 1^{er} septembre 1972, le transfert de 593 kilomètres de routes.

Il a reçu, pour ce dernier trimestre, le quart de la différence entre les subventions promises et les crédits déjà dépensés par l'Etat, soit 470.000 francs. Le 1^{er} janvier 1973, il recevra la subvention prévue, c'est-à-dire 3.420.000 francs, augmentés de 3,3 p. 100 — nous reparlerons d'ailleurs de cette majoration.

On a évoqué le taux de la subvention au kilomètre, notamment M. Touzet et M. Dulin. Le calcul effectué, qui a abouti à la répartition de la subvention entre plusieurs départements, n'est pas en réalité aussi complexe qu'on a bien voulu le dire tout à l'heure.

Il existe, en fait, deux facteurs essentiels : l'état du réseau transféré et la situation financière du département. Cela aboutit à un chiffre unique, celui de la subvention kilométrique par département. Celle-ci varie, entre le département le moins favorisé et le département le plus favorisé, de 1 à 1,5. Vous voyez que la fourchette n'est pas très large. Elle reflète en fait la réalité des situations locales, c'est-à-dire l'addition du trafic, du déneigement, de la population, de la dette, l'effort sur les chemins départementaux.

Il ne saurait être question de reviser chaque année ces taux kilométriques. Ce serait les prendre l'un pour l'autre alors que les conseils généraux qui vont emprunter savent, eux, que la subvention va augmenter. Et, à terme, s'il n'est pas impossible de penser qu'une révision puisse intervenir — par exemple, je le dis à M. Touzet, on peut en envisager une à l'issue d'un plan quinquennal — il faut malgré tout conserver jusque-là une certaine stabilité aux recettes des départements au cours des prochaines années. Je pense donc que le calcul de la subvention, tel qu'il est fait, doit être maintenu pendant encore deux ou trois années au moins.

J'en viens à un point plus difficile, mais plus précis encore, celui qui a été posé par M. de Bourgoing et que M. Dulin évoquait, ainsi que M. Chauvin, à savoir l'augmentation de la subvention.

La subvention a été fixée à 300 millions pour 1972 et nous l'avons portée à 310 millions, soit une augmentation de 3,33 p. 100. Pourquoi ce chiffre ? Parce qu'il reflète fidèlement l'évolution de la situation.

Je me suis attaché — et c'est là que devrait résider, dans l'esprit du Sénat, sa principale garantie quant à ma volonté de poursuivre cette action — à définir une méthode, à choisir des références qui puissent servir de base aux actualisations ultérieures.

Nous avons admis que l'indice le plus significatif en ce domaine était l'indice T. P. 343 — veuillez excuser cette précision — corrigé des gains de productivité.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Il est faux !

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Ne commencez pas, monsieur Dulin, à dire qu'il est faux avant que je vous en aie donné l'explication et dit pourquoi je pense que cet indice corrigé correspond à une certaine actualité.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Je le connais bien !

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire Il représente bien l'augmentation des prix unitaires des diverses composantes des travaux routiers : des salaires, du prix des matières premières, etc., mais qu'il faut corriger en fonction de l'évolution des progrès des techniques nouvelles mises en œuvre par les entreprises. Vous savez que celles-ci tendent à réduire la proportion de main-d'œuvre, c'est-à-dire l'élément dont la croissance est la plus forte. Il en résulte que le coût réel des travaux, par exemple le prix de revient de la construction d'une route de sept mètres de large, suivant ce que nous constatons en passant les marchés, accuse un taux d'augmentation inférieur à celui de l'indice proprement dit. Les calculs que nous avons faits sur quatre ans nous montrent que c'est le taux de 3,33 p. 100 qui correspond à la réalité de l'augmentation des travaux, c'est-à-dire à une majoration moyenne de l'indice de 6 à 7 p. 100 par an, corrigée par les gains que nous chiffons à 3 ou 4 p. 100.

Cela me permet d'affirmer deux choses. D'abord le mécanisme inscrit dans les faits, cette procédure d'actualisation, de mise à jour des coûts que vous avez à examiner chaque année, mais que vous ne pouvez inscrire dans les textes sans engager l'Etat d'une manière pluri-annuelle. D'autre part, cette révision porte très clairement le témoignage de la volonté du Gouvernement de donner satisfaction aux préoccupations très raisonnables qui ont été exprimés par les conseils généraux ; j'ai, du reste, évoqué cette question avec l'assemblée de leurs présidents.

Je voulais vous donner ces explications et j'ajouterai que ceux d'entre vous qui ont à négocier avec mes services ces affaires de transfert savent à quel point nous y avons porté attention et quelle bonne volonté les directeurs de mon ministère, et j'oserai dire le ministre lui-même, ont mise dans l'examen des cas particuliers.

C'est la raison pour laquelle, après les explications que je viens de vous donner, je vous demande d'accepter les crédits de mon ministère relatifs à l'équipement. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur les crédits concernant l'équipement ?...

Le vote sur les crédits globaux affectés au ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme et figurant aux états B et C doit être réservé jusqu'à la fin de l'examen des dispositions concernant le logement.

Nous allons examiner l'article 52 du projet de loi qui concerne l'équipement, ainsi que les amendements et l'article additionnel qui s'y rattachent.

Article 52.

M. le président. « Art. 52. — La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1973, à 310 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte. »

Par amendement n° 68, M. Billiemaz propose de supprimer cet article.

La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste Billiemaz. Monsieur le président, mes chers collègues, comme je l'ai indiqué dans mon exposé des motifs, j'entends essentiellement, par cet amendement, marquer l'insuffisance de la progression de la dotation consentie aux départements pour les 55.000 kilomètres de routes nationales qu'ils ont désormais à leur charge.

Le Gouvernement, en effet, a fait passer cette dotation de 300 millions de francs à 310 millions de francs, soit une augmentation de 3,3 p. 100, en faisant état du fait que la progression du coût des travaux est en grande partie compensée par les progrès de productivité réalisés. Nous ne contestons pas cet argument, mais nous observons que le volume des dépenses à effectuer sur la voirie doit être également fonction de la circulation, principal facteur d'usure des chaussées.

En ce qui concerne les routes dont vous nous faites cadeau, monsieur le ministre, il convient de bien voir que plus on fera de réparations, plus la circulation s'accroîtra et donc plus les dépenses d'entretien augmenteront.

Si donc nous admettons, dès la première année, une progression des dotations sans aucun rapport avec celle de la circu-

lation, nous pouvons craindre de nous trouver avec des crédits ayant progressé au mieux de 30 à 35 p. 100 tandis que le mouvement automobile aura doublé.

En nous référant d'ailleurs aux ressources du fonds routier basé sur le produit de la taxe sur les carburants, nous constatons que celles-ci progressent, de 1972 à 1973, de plus de 10 p. 100. Ainsi, le sacrifice financier que l'Etat paraît consentir aux départements n'est même pas égal à la plus-value fiscale que lui procure, dès la première année, l'accroissement de la circulation automobile.

De plus, si l'on considère l'ensemble des crédits d'entretien et de modernisation affectés au réseau national, autoroutes exclues bien sûr, on constate qu'en 1972 le Gouvernement a disposé de 3.100 millions de francs pour 82.000 kilomètres de voies, soit 37.804 francs par kilomètre, et qu'en 1973 il disposera, dans l'hypothèse d'un transfert total, de 2.900 millions de francs pour 27.000 kilomètres, soit 107.400 francs par kilomètre.

Vous allez avoir, monsieur le ministre, à peu près 11 millions par kilomètre sur le fonds routier pour entretenir vos routes, et vous voulez que nous, nous entretenions les nôtres avec 500.000 francs.

Ce calcul montre la modestie de nos prétentions, puisque nous nous bornons à demander que le crédit octroyé aux départements progresse au minimum de 10 p. 100 par an, ce qui porterait la subvention kilométrique moyenne de 5.500 francs à 6.050 francs.

Je voudrais en dernier lieu vous dire, monsieur le ministre, que, contrairement à ce qui a été affirmé à plusieurs reprises, la subvention kilométrique consentie n'est pas toujours supérieure aux dépenses d'entretien et de modernisation, jusqu'alors affectées à la voirie nationale secondaire, objet de ce transfert.

Je puis vous affirmer, en particulier, que dans mon département, les dépenses annuellement effectuées sur les routes secondaires de 1965 à 1971 ont été bien supérieures à la subvention que vous allez nous donner.

Pour cet ensemble de motifs et dans l'espoir qu'à l'occasion de la navette le Gouvernement vaudra bien revoir le problème, je vous demande, mes chers collègues, de rejeter cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je rappelle au Sénat que la commission des finances ayant adopté l'article 52, il ne lui est pas possible de suivre le point de vue de M. Billiemaz.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je crois avoir parlé assez longuement de cette question. Je voudrais rappeler, comme vient de le faire le président de la commission des finances, que le chiffre de 310 millions de francs figure au rapport de M. Dulin. Ce crédit est déjà supérieur de 70 p. 100 à celui qui avait été consacré auparavant aux départements. Nous nous trouvons déjà devant des augmentations substantielles calculées avec beaucoup de soin et avec le souci de poursuivre cette progression de la subvention en fonction de certains critères.

C'est la raison pour laquelle je souhaite que le Sénat n'adopte pas l'amendement de M. Billiemaz, qui aboutirait à supprimer toute la subvention.

M. le président. Monsieur Billiemaz, maintenez-vous votre amendement ?

M. Auguste Billiemaz. J'aurais voulu que M. le ministre me dise qu'il tiendra compte de la circulation sur les routes pour augmenter la subvention. C'est cette promesse que je vous demande, monsieur le ministre.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Nous passons notre temps à tenir compte de la circulation. M. Billiemaz peut s'adresser à quelques présidents de conseils généraux qui sont ici, qui ont discuté avec nous des critères de densité, ce qui nous a d'ailleurs amené à modifier certains classements de routes. Nous pouvons revoir périodiquement ce classement en fonction de l'augmentation de la circulation sur certaines routes. En tout cas, si c'est ce que M. Billiemaz souhaite, je m'y engage volontiers.

M. Auguste Billiemaz. Puisque M. le ministre m'assure qu'il tiendra compte de l'augmentation de la circulation, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 68 est retiré.

Par amendement n° 69, MM. Coudé du Foresto et Dulin, au nom de la commission des finances, proposent de compléter l'article 52 par un paragraphe II ainsi rédigé (le texte actuel de l'article devenant le paragraphe I) :

« II. — Les deux derniers alinéas de l'article 66 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971 portant loi de finances pour 1972 sont ainsi modifiés :

« Il donne lieu au versement par l'Etat aux départements intéressés, au fur et à mesure de sa réalisation, d'une subvention annuelle déterminée, dans les conditions fixées par décret, en fonction notamment des caractéristiques et de l'état du réseau transféré.

« La subvention est fixée, pour 1972, à 300 millions de francs, dans l'hypothèse d'un déclassement de 38.000 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. Les départements disposeront librement de l'emploi de cette subvention. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. André Dulin, rapporteur spécial. Monsieur le président, j'ai largement défendu cet amendement en présentant mon rapport. Ce que nous voulons, en définitive, c'est avoir la certitude que les critères pour la détermination de la subvention seront simplifiés et réduits au strict minimum. Nous voulons ensuite avoir l'assurance que les 300 millions seront toujours maintenus et qu'ils seront révisés, le cas échéant, dans le cadre de la loi de finances.

M. Chauvin l'a souligné tout à l'heure, nous voulons que les départements puissent disposer librement de ces subventions.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. C'est la loi !

M. André Dulin, rapporteur spécial. L'interprétation donnée par M. Giscard d'Estaing n'est pas la même.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Monsieur le rapporteur, le second point de votre amendement propose une précision tout à fait inutile. M. Chauvin l'a souligné tout à l'heure et les explications que j'ai données, confirmées par une lettre de MM. Giscard d'Estaing et Taittinger que je tiens à votre disposition, montrent que la liberté la plus grande est laissée aux départements pour utiliser ces fonds.

Sur le premier point, par contre, je suis un peu réservé. Vous proposez de supprimer la référence à la situation financière des départements. C'est assez surprenant, venant de la part de la commission des finances du Sénat, parce qu'enfin si ce critère a été retenu l'an dernier après de longs débats, si vous l'avez adopté, c'est parce qu'il avait semblé équitable d'aider davantage les départements aux ressources modestes compte tenu de leur population, du niveau de leurs activités ou de ressources fiscales d'un très faible montant. Il serait très dangereux et injuste d'assimiler, comme votre amendement le sous-entend, la situation financière difficile, qui est une chose, et la mauvaise gestion.

A contrario, en effet, un faible niveau d'endettement n'est pas toujours le signe d'une gestion tournée vers l'amélioration du bien-être des populations ; c'est parfois la marque d'une certaine passivité.

Les devoirs de l'Etat, dans cette affaire, c'est d'essayer d'opérer une certaine péréquation entre les collectivités. Cela me paraît normal, et il le fait avec l'aide sociale, les transferts sociaux entre les individus ; elle existe également pour les constructions scolaires du second degré.

Il serait raisonnable de ne pas abandonner ce paramètre qu'est la situation économique et financière des départements, qui avait été introduit d'une manière très utile au cours de la discussion budgétaire de l'année dernière.

C'est la raison pour laquelle, en fin de compte, je serais heureux que vous retiriez votre amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. André Dulin, rapporteur spécial. La commission des finances a au contraire estimé que les critères sont tellement compliqués que personne ne s'y retrouve. Voilà la vérité. Ensuite nous préférons que soit inscrit dans le texte de la loi que les départements pourront disposer librement de la subvention.

Vous nous avez dit que vous aviez une lettre de M. Giscard d'Estaing et de M. Taittinger. S'il arrivait que tous les deux disparaissent, toute l'affaire risquerait d'être remise en cause. Et pendant ce temps-là, les départements auront emprunté dans des conditions qui, vous le savez, auront été rendues très difficiles par l'augmentation du taux d'intérêt. Les départements se trouveront alors dans une situation impossible. Celui qui vous parle, vieux président de conseil général, le sait parfaitement bien.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le président, je crois qu'il y a un malentendu. Je ne pense pas, en effet, que M. Dulin ait demandé qu'il ne soit pas tenu compte de la situation financière des départements. Sur ce point, en tant que président de l'assemblée des présidents de conseils généraux, j'avais été mandaté afin d'insister pour que l'on tienne justement compte des différences énormes qui existent d'un département à l'autre. Il est bien certain qu'un département montagneux, par exemple, supporte des charges que n'ont pas les départements de plaine.

Par contre, lorsque M. Dulin demande que les critères soient simplifiés, nous pouvons tous soutenir cette demande.

Ce qui me paraît important dans l'amendement présenté par M. Dulin, c'est ce que j'avais retenu, c'est-à-dire l'actualisation qu'il souhaitait voir maintenue, ainsi du reste que la commission des finances. C'était également le sens aussi de l'amendement présenté par M. Billiemaz. M. Billiemaz a retiré son amendement parce qu'il constate qu'il y a cette année actualisation. Elle n'est que de 3,3 p. 100, mais elle existe.

Un précédent est créé et le Parlement saura s'en souvenir et le rappeler éventuellement à un ministre qui l'oublierait. Chaque année, nous aurons donc une lutte à mener, car nous savons que quelque soit le ministre de l'économie et des finances, nous devons lutter.

Je constate que nous revenons d'assez loin et j'ai rendu hommage à l'action du ministre qui a réussi à faire modifier la position prise par le ministre des finances sur ce point particulier. Dans ces conditions, j'estime que nous pouvons voter le budget qui nous est présenté, étant entendu, mes chers collègues, que tous les ans nous retrouverons pour obtenir que l'actualisation soit maintenue d'année en année.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 69, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 71, M. Dulin propose de compléter ce même article 52 par les dispositions suivantes :

« Le dernier alinéa de l'article 66 de la loi de finances n° 71-1061 du 29 décembre 1971 portant loi de finances pour 1972 est ainsi modifié :

« 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 sera actualisée par référence à l'évolution du coût des travaux publics. Elle ne saurait être inférieure au montant visé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances. »

Par amendement n° 32 rectifié, M. Filippi propose, après l'article 52, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« I. — Il est ajouté dans l'article 66 de la loi de finances de 1972 (n° 71-1061 du 29 décembre 1971), après le troisième alinéa, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Ces subventions seront modifiées chaque année en fonction de l'indice officiel des travaux publics. »

« II. — A la fin du dernier alinéa de l'article 66 de la même loi sont supprimés les mots suivants : « et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances ».

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

La parole est à M. Dulin, pour soutenir son amendement.

M. André Dulin. Monsieur le président, après l'insuccès du premier amendement, je regrette, d'une part, que le président de l'association des présidents de conseils généraux ait pris la position qui a été la sienne, d'autre part, de n'avoir pas demandé un scrutin public, car véritablement nous défendons les collectivités locales.

Quant à ce second amendement, M. le ministre a déclaré tout à l'heure lui-même qu'en inscrivant 10 millions de francs de plus, il marquait son accord pour une actualisation et notre texte n'a pas d'autre objet que de permettre celle-ci à l'avenir.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je considère que cet amendement n'est pas recevable, d'abord parce qu'il fait échec au principe de l'annualité budgétaire, en second lieu parce qu'il tombe sous le coup de l'article 42 de la loi organique du 2 janvier 1959 portant loi de finances.

M. le président. Monsieur le président de la commission des finances, l'article 42 de la loi organique est-il applicable ?

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Il est applicable, monsieur le président.

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 71 n'est pas recevable.

Personne ne demande la parole sur l'amendement n° 32 rectifié ?...

Je constate que cet amendement n'est pas soutenu.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 52.

(L'article 52 est adopté.)

M. le président. A ce point du débat, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à vingt-deux heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante minutes, est reprise à vingt-deux heures, sous la présidence de M. André Méric.)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Logement.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme : c) Dispositions relatives au logement.

La parole est à M. le 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 président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vingt-huit ans après la fin du second conflit mondial, le budget que j'ai l'honneur de présenter au Sénat, ce soir, comporte encore des versements à la caisse autonome de la reconstruction.

Quelques dossiers, en effet, font encore l'objet d'instances contentieuses et n'ont pu être réglés à ce jour ; ce sont malheureusement les plus importants et les plus complexes. Ils concernent, en général, des indemnités dues en matière industrielle.

En ce qui concerne nos collectivités locales encore créancières pour des travaux de voirie dans des communes sinistrées, aucune demande n'étant plus recevable, il ne reste à couvrir que des réévaluations d'opérations déjà engagées.

Les dépenses correspondant aux faits de guerre ne sont donc plus un problème pour votre ministère, monsieur le secrétaire d'Etat. Sa préoccupation essentielle est maintenant l'urbanisation croissante d'une population en augmentation régulière.

Il s'agit de préparer des sols à recevoir des logements et de contribuer financièrement à la construction de ces derniers.

En matière d'urbanisme, le VI^e Plan a prévu la réalisation de quelque 75 milliards de francs d'investissements, ce qui représente, pour la part de l'Etat, sous forme d'autorisations de programme, une enveloppe comprise entre 17,8 milliards et 19 milliards de francs.

A l'intérieur de cette enveloppe, deux programmes ont fait l'objet d'une priorité particulière, à savoir l'action foncière pour 1.650 millions de francs et la création d'espaces verts pour une centaine de millions de francs.

Enfin, parmi les programmes finalisés établis suivant la méthode de rationalisation des choix budgétaires, figure l'objectif des villes nouvelles.

Nous allons voir rapidement dans quelles conditions sont respectés les objectifs fixés dans le cadre du budget de 1973. Il est difficile de parler d'un budget d'urbanisme qui, juridiquement, n'existe pas et qui, pratiquement, se trouve, certes, dans les fascicules de l'équipement mais également dans ceux des charges communes et des comptes spéciaux du Trésor.

Dans mon rapport, j'ai présenté l'évolution des crédits prévus pour l'enseignement et la recherche, les études d'aménagement foncier d'urbanisme, la création de zones urbaines, l'action foncière, la restructuration du tissu urbain et l'urbanisme des zones périphériques avec la création de villes nouvelles.

Nous pourrions donc passer très rapidement sur ces différents chapitres. En ce qui concerne l'enseignement et la recherche en matière d'urbanisme, les crédits sont en augmentation.

Nous avons particulièrement relevé, monsieur le secrétaire d'Etat, que d'importantes études étaient faites par la direction générale de l'aménagement foncier en matière de recherche urbaine, conjointement avec la délégation générale à la recherche scientifique et technique.

Un important programme de recherche, portant sur le développement économique urbain d'une zone avec les divers aspects du problème de l'emploi et les coûts de l'urbanisation, portant sur les techniques de la planification urbaine, sur le changement social en milieu urbain, sur l'espace urbain et la vie des citadins, avait été établi.

Pour les études d'aménagement foncier et d'urbanisme, les dotations progressent d'une manière assez importante et nous pouvons penser que, d'ici deux ou trois ans, les principales agglomérations seront dotées des documents d'urbanisme prévus par la loi d'orientation foncière.

Je prends acte, en la matière, des déclarations de M. le ministre Olivier Guichard qui, cet après-midi, a bien confirmé cet état de choses.

Une politique foncière doit répondre à trois catégories d'objectifs : orienter l'urbanisation, lutter contre la spéculation foncière ou maîtriser les terrains nécessaires à l'implantation d'équipements publics.

La politique foncière pourra être d'autant plus active que les moyens mis à sa disposition, tant sur le plan financier que sur le plan juridique, sont plus importants et plus efficaces.

Les dotations budgétaires inscrites au chapitre 55-43 « Acquisitions de terrains pour l'aménagement urbain » sont maintenues en autorisations de programme au chiffre de 125 millions de francs ; elles sont en légère augmentation en matière de crédits de paiement. Par contre, les crédits prévus pour les parcs et jardins ont été augmentés à la suite d'une intervention faite à l'Assemblée nationale.

A ces dotations, il faut ajouter celles du compte de commerce « Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme », qui sont en augmentation. Celle-ci est due principalement au fait que les prêts à long terme de la caisse d'aide aux collectivités locales sont venus s'ajouter aux moyens traditionnels.

Ainsi, mes chers collègues, si les moyens budgétaires ont été peu modifiés d'une année sur l'autre, ils seraient plutôt en diminution, compte tenu des hausses de prix.

En définitive, l'épargnant est venu, pour une part, se substituer au contribuable de telle façon que les moyens restent constants et même en légère augmentation.

Il est dommage qu'aucune ressource n'ait été affectée à un fonds dont l'objet aurait pu être la constitution de réserves foncières. L'idée en avait pourtant été retenue, mais la taxe d'urbanisation, inscrite dans la loi de finances de 1970, semble avoir été quelque peu perdue de vue.

Cette taxe aurait, cependant, eu le mérite d'accroître l'offre des sols et, en pesant sur les prix, de contribuer à normaliser le marché foncier. Son produit, à condition qu'il ait pu être affecté aux collectivités locales, aurait permis à ces dernières de financer les équipements de base et, au-delà, d'acquérir des réserves foncières.

Sans doute, les municipalités disposent-elles de la taxe locale d'équipement, mais celle-ci ne remplit que le rôle de couverture des aménagements et non pas un rôle de constitution de réserves foncières.

En ce qui concerne les outils juridiques, je me suis permis, dans mon rapport écrit, de faire le point du problème des zones d'aménagement différé et de celui des zones d'aménagement concerté.

Je rappellerai simplement que la durée de l'exercice du droit de préemption est portée de huit à quatorze ans, par la loi du 16 juillet 1971, ce qui a permis d'élargir considérablement les possibilités d'user de cette procédure et d'organiser une large déconcentration des décisions intervenues, ce qui a été précisé par le décret du 23 juin 1972. Plus de 414.000 hectares ont pu être ainsi placés sous le régime des zones d'aménagement différé (Z. A. D.) ou du périmètre provisoire à la date du 1^{er} juillet dernier.

Les crédits de la section « C » du fonds national de l'aménagement foncier et urbain (F. N. A. F. U.), qui sont destinés à exercer des préemptions, sont passés successivement à 40 millions en 1971 à 80 millions en 1972 et à 90 millions dans le budget de 1973.

Par ailleurs, on constate un développement important des zones d'aménagement concerté (Z. A. C.) conventionnées pour la réalisation en régie directe ou par concession à une société d'économie mixte ou à un établissement public. En une année, entre juin 1971 et juin 1972, 137 zones d'aménagement concerté, représentant une capacité d'accueil de quelque 170.000 logements, ont pu ainsi être créées.

Il appartient aux collectivités locales, du fait des mesures de déconcentration et d'allègement de la tutelle, de s'assurer que les opérations demeurent dans des limites raisonnables, surtout du point de vue du prix des logements construits.

En ce qui concerne l'aménagement du tissu urbain, la rénovation urbaine continue de progresser, mais trop lentement à notre gré.

Les crédits restent fixés au même niveau que précédemment. On apurera, dès l'année prochaine, une partie des opérations anciennes et ce n'est qu'en 1974 qu'on verra probablement l'achèvement de celles qui sont déjà depuis longtemps engagées, des opérations nouvelles qui concernent deux ou trois chantiers pour quelque douze millions de francs.

Nous ne pouvons qu'approuver les idées développées tout à l'heure, à cette tribune, par M. le ministre de l'équipement et du logement sur les conditions dans lesquelles il entend réaliser, à l'avenir, la restructuration des centres villes et la construction à l'intérieur des zones dites de rénovation.

Quant aux bidonvilles, on peut considérer que leur liquidation est assez avancée. On peut même entrevoir un achèvement, du moins dans la région parisienne, pour la fin de l'année prochaine.

En ce qui concerne les villes nouvelles, neuf sont aujourd'hui en voie de réalisation, mais elles posent encore de nombreux problèmes doctrinaux, administratifs et juridiques. J'ai fait le point à cet égard dans mon rapport écrit et j'invite mes collègues à bien vouloir s'y référer.

Les plus grandes difficultés en la matière proviennent des résistances et des méfiances qui subsistent, surtout de la part d'élus locaux, à l'égard des technocrates qui interviennent inévitablement dans de telles opérations.

En résumé, le budget de l'urbanisme, qui est essentiellement un budget d'équipement, a sans doute quelque peu souffert de la limitation des dépenses en capital opérée sur le plan général pour sauvegarder l'équilibre budgétaire.

On peut dire cependant que trois domaines ont été préservés : la confection des documents d'urbanisme, la résorption des bidonvilles et la voirie des villes nouvelles, encore que celle-ci mériterait de recevoir une plus grande masse de crédits par le déblocage du fonds d'action conjoncturelle (F. A. C.) en cours d'année.

Pour le reste, les dotations demeurent pratiquement inchangées et, si les moyens dégagés pour l'action foncière augmentent, c'est grâce surtout aux ressources d'emprunts demandées à la caisse des dépôts, au F. N. A. F. U., et à la caisse d'aide aux collectivités locales.

J'en ai terminé avec mes observations relatives à l'urbanisme. J'en arrive maintenant au logement : 510.000 logements devront être terminés chaque année, en moyenne, au cours du VI^e Plan et, au terme d'une progression régulière, c'est le nombre de 560.000 qui doit être atteint en 1975, dont 315.000 logements économiques et sociaux. D'autre part, le nombre des logements anciens qui devront être portés au minimum de confort doit atteindre une moyenne annuelle de 250.000 unités.

Tels sont les objectifs qui figurent au VI^e Plan pour, dans l'immédiat, loger un nombre accru de jeunes ménages et satisfaire la demande liée à l'urbanisation et, à plus long terme, assurer le renouvellement d'un parc immobilier encore très vétuste.

Dans cette perspective, quels sont les dotations budgétaires ? Quel est le programme de 1973 ?

En ce qui concerne les études et les recherches, les moyens sont en augmentation de près de 18 p. 100. Pour l'aide à la construction, les primes sont en augmentation, elles aussi, de plus de 18 p. 100 : 1,9 milliard contre 1,59 milliard en 1972.

Les subventions pour financement des H. L. M. destinées à la location sont également en augmentation de près de 13 p. 100 et portent sur 2,9 milliards de francs, contre 2,58 milliards en 1972.

Pour expliquer ces majorations, il faut tenir compte non seulement de la croissance du nombre des logements aidés, qui est relativement modeste, mais surtout des multiples réformes intervenues portant sur la nature et la quotité des aides.

Ces réformes intervenues, en 1971 et 1972, ont eu principalement pour objet : d'améliorer la solvabilité des ménages les plus modestes concernés par chaque secteur de la construction, de réduire les discontinuités dans le dispositif des aides publiques, enfin, de supprimer les rentes de situation abusives.

Nous ne pouvons que nous féliciter de ces différentes réformes que j'ai retracées et commentées dans mon rapport et nous pouvons dire que l'effort d'imagination de votre ministère en la matière a été très grand.

Du fait des modifications intervenues en 1973, le programme portera, en ce qui concerne les H. L. M., sur 223.000 logements contre 208.000 financés en 1972. Par contre, le coût budgétaire réel en subventions et bonifications portera sur plus de 5.123 millions contre 4.426 millions en 1972.

En ce qui concerne les primes avec prêts spéciaux du crédit foncier, le nombre des logements restera le même qu'en 1972 : 135.000 logements. Le coût budgétaire sera de l'ordre de 1.592 millions de francs, soit par rapport à l'an dernier une légère diminution où il était de 1.635 millions. Cela provient essentiellement du fait que les I. L. M. du crédit foncier — secteur locatif — sont en diminution et que l'augmentation a porté sur des logements financés par des primes avec prêts immédiats qui passent, eux, de 65.000 à 68.000. Or, ces prêts sont bonifiés à un taux nettement moindre, à savoir un peu moins de la moitié des prêts I. L. N.

En ce qui concerne les logements construits avec prime sans prêt, leur nombre restera l'année prochaine à peu près le même, 60.000 au total.

Ainsi, en résumé, le nombre de logements aidés passera l'année prochaine à 418.000 contre 403.000 cette année.

Il convient encore de remarquer que le nombre de P. S. R. est en diminution au profit des H. L. M. ordinaires et des I. L. N. C'est la conséquence de la réforme de l'allocation de logement opérée dans le cadre du remplacement progressif de l'aide à la pierre par l'aide à la personne.

Il faut enfin signaler que l'augmentation de la dotation réservée aux H. L. M. comporte, pour 296 millions de francs, la prise en charge en année pleine des mesures prises en juin dernier pour améliorer la qualité des H. L. M. locatives et pour relever uniformément les prix plafonds de 10 p. 100.

Il s'agit notamment des incitations à un dépassement du niveau moyen de qualité par la mise en place de financements spécifiques pour l'augmentation des surfaces par rapport aux surfaces de référence, pour l'amélioration de la qualité, par rapport au niveau moyen, pour la réalisation de garages couverts pour les logements.

De même un effort a été accompli par votre administration, monsieur le ministre, pour qu'il soit tenu compte, dans le choix des projets présentés, de la qualité architecturale et de leur intérêt du point de vue de l'urbanisme ou de la qualité de la vie.

Dans cet esprit, certaines zones d'habitation seront privilégiées en raison des conditions de vie que peuvent y trouver les habitants grâce à la proximité d'un espace vert ou de loisirs et d'une bonne desserte en moyens de transports.

De même sont prises en considération les zones de rénovation urbaine qui permettent la construction en centre-ville de logements sociaux.

Par contre, le voisinage de sources de nuisances est considéré comme un facteur défavorable à l'octroi des aides de l'Etat.

Nous soulignons particulièrement l'effort accompli pour obtenir des promoteurs le respect des prix moyens et pour atteindre un certain niveau de qualité des logements tant en ce qui concerne la construction qu'en ce qui concerne le confort acoustique.

En ce qui concerne le financement de la construction, le tableau inclus dans mon rapport montre qu'exprimés en formation brute et capital fixe, les investissements pour 1971 atteignent 44 milliards. Le total des financements recensés a porté sur plus de 35 milliards de francs dont plus de 8 milliards de capitaux publics, plus de 9 milliards de francs de capitaux collectés sur décision publique et près de 18 milliards de francs de capitaux privés. Ces chiffres seront encore en augmentation cette année.

Le tableau montre l'importance des sommes engagées cette année dans la construction. Ces sommes vont croissant, leur part relative entre crédits publics et crédits privés varie, bien sûr, selon les conditions économiques et monétaires.

Mais la recherche perpétuelle de mécanismes 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.

En particulier, le décret et les arrêtés du 24 janvier 1972 ont procédé à la réforme des prêts spéciaux du Crédit foncier, qui comporte deux volets : l'aménagement des prêts spéciaux immédiats et la substitution aux prêts différés de la formule des prêts immobiliers conventionnés. Leur effet est bienfaisant.

Le marché hypothécaire, de son côté, est en forte croissance et les taux de financement ainsi que le taux des prêts aux acquéreurs sont en baisse régulière.

L'épargne-logement est, elle aussi, en progression extraordinaire. Cette formule est en voie de constituer une des plus importantes sources de financement de la construction de logements.

Caisses d'épargne et banques se font une concurrence bienfaisante pour les candidats à la construction et les épargnants. Dans ce secteur, le crédit agricole est venu prendre une place des plus importantes.

Enfin, je voudrais dire un mot de l'amélioration et de la meilleure utilisation du patrimoine existant.

Plus de besoins pourraient être satisfaits si, aux nouvelles capacités de logements produites chaque année grâce à un effort considérable du contribuable et de l'épargnant, il était procédé à une meilleure répartition du patrimoine locatif existant. L'unité du marché du logement est un objectif plus souhaitable que souhaité, tant sont fortes les pressions qui tentent — et réussissent — d'en retarder l'échéance s'abritant pour cela derrière le paravent commode des cas sociaux. Mise à part la traditionnelle révision annuelle de loyers taxés, aucune mesure n'a été prise pour faciliter cette meilleure utilisation du patrimoine existant. La libération des loyers passera encore longtemps par l'amélioration des logements.

L'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, mise en place le 1^{er} octobre 1971, commence à faire sentir, pour la première fois en 1972, les effets de son action. Un bilan sera dressé à la fin de cette année. Le montant des subventions est en augmentation. Les prêts consentis par les sociétés de crédit immobilier pour le financement des opérations de modernisation, d'aménagement ou d'agrandissement des immeubles existants, ont été sensiblement majorés.

Ainsi, pour la modernisation et l'aménagement d'un logement 19.800 francs sont accordés au lieu de 7.800 francs précédemment ; pour un agrandissement, 6.900 francs par pièce nouvelle au lieu de 5.500 francs et pour la remise en état d'habitabilité d'un logement, 39.000 francs au lieu de 23.500 francs.

En résumé, l'état de santé du secteur de la construction est caractérisé par une demande toujours plus forte. Cette demande de logement est concrétisée par le nombre de logements autorisés. Celui-ci a dépassé, en 1971, 667.000 logements. Certes, toutes ces demandes de construction n'iront pas au terme de cette petite aventure que constitue la réalisation d'un logement, qui est semée d'embûches dont beaucoup sont d'ordre financier.

Le nombre de logements commencés a été de 516.000 en 1971 et celui des logements terminés de 475.000. On voit que nous enregistrons une chute importante entre les logements commencés et les logements offerts et terminés.

Quoiqu'il en soit, depuis 1967, la construction de logements n'a cessé de progresser. Les logements terminés, qui atteignaient le chiffre de 222.000 en 1967, après un passage en retrait en 1968 pour les raisons que tout le monde connaît, sont passés à 455.000 en 1970 et à 475.000 en 1971. Ils dépasseront cette année, pour la première fois, le chiffre de 500.000, soit 25.000 de plus que l'année dernière.

Quant aux mises en chantier, elles dépasseront 650.000. On peut donc dire que le bilan de 1972 est bon. Mais l'effort ne devra pas se relâcher un seul instant, tant les besoins restent grands et tant le secteur reste important et vital pour l'avenir économique et social de ce pays.

Sous le bénéfice de ces observations et de celles qui figurent dans mon rapport, votre commission des finances vous demande d'adopter les crédits du logement. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des affaires économiques cette année comme l'an dernier n'a pas voulu faire double emploi avec le dossier de la commission des finances.

Nous estimons que répéter les mêmes choses, publier les mêmes tableaux ne rime à rien et que notre tâche est plus économique que financière.

C'est la raison pour laquelle nous ferons comme l'an passé lors du texte du 16 juillet 1971 relatif au régime des H. L. M. et à celui de l'acquisition coopérative.

Cette année, nous avons choisi d'étudier un certain nombre de lignes de force dans les deux domaines de l'urbanisme et de la construction. Nous avons si bien pris notre tâche à cœur — et cela est tout à l'honneur du Sénat — que la commission a désigné une sous-commission qui, pendant plus d'une année, s'est penchée sur l'examen des problèmes de la rénovation. Mais je ne vous en entretiendrai pas longuement ce soir. Nous aurons l'occasion, lors de la discussion d'une question orale avec débat, de procéder à un large examen de la question, qui nous paraît essentielle et sur laquelle M. le ministre a insisté toute la journée.

A la suite des consultations que nous avons eues avec vos collaborateurs, monsieur le secrétaire d'Etat, à la suite de visites dans des villes de France dont le cœur est rénové — je pense à Lyon, à Tours et à certaines banlieues parisiennes — ainsi que dans des villes des pays scandinaves où nous avons comparé nos expériences, à l'exemple de l'étranger, nous avons récemment publié un rapport qui fait le point de nos préoccupations en matière de rénovation urbaine et dont je vous dirai un mot tout à l'heure.

Mon intervention sera donc économique et non financière et c'est une série de thèmes que je vais tenter de développer rapidement ce soir devant vous.

Je voudrais évoquer, dès le début de mon rapport, le texte d'une interview que le ministre a donnée récemment à une revue de professionnels de l'immobilier. Cette déclaration me paraît être l'exposé de la politique que le ministère entend instaurer désormais. Pourquoi désormais ? Y a-t-il donc maintenant un changement dans le domaine de la construction et de l'urbanisme en France ? Je suppose, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous reprendrez les thèmes de cette politique dans votre intervention. Le ministre les a d'ailleurs déjà esquissés cet après-midi.

Ce texte nous a paru intéressant à plusieurs titres : il reconnaît certaines imperfections de la politique passée ; il insiste sur la trop lente publication des plans d'urbanisme et des plans d'occupation des sols ; il insiste sur la nécessité du développement des villes moyennes, sur la solution toujours espérée du problème foncier — j'y reviendrai — sur le retard d'élaboration des textes d'application, que nous dénonçons d'année en année, sur la conception d'un cadre de vie et la nécessité de promouvoir des équipements qui accompagnent les logements.

Sur tous ces points, d'année en année, nous déplorons l'inefficacité et les lenteurs de l'administration. Nous ne pouvons que renouveler, à l'occasion de ce budget pour 1973, nos habituelles récriminations.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. Mais cette déclaration contient aussi quelques promesses tangibles, que nous allons reprendre « au bond », si le Gouvernement veut entendre la voix du législateur et admettre que, si nos recommandations, nos avertissements avaient été pris en considération, notre situation serait meilleure que celle que nous sommes au regret de constater aujourd'hui.

Je ne veux citer, pour illustrer le mécontentement de nombre d'entre nous, que les retards inadmissibles de la mise en application des textes que nous avons votés en 1971 et au début de cette année. Le train des lois du 16 juillet 1971 sur le financement et le droit de la construction, sur l'organisation du secteur H. L. M., sur les coopératives H. L. M. est sur une voie de garage. Nous sommes tous saisis, dans cette assemblée, de demandes angoissées de présidents d'offices, de locataires attributaires du système coopératif, d'élus locaux qui attendent la publication de textes essentiels que nous avons votés depuis dix-huit mois.

Il est inadmissible que le Gouvernement nous fasse voter à la sauvette, dans les trois ou quatre derniers jours d'une session, des textes dont il souligne et requiert l'urgence, pour que l'administration qui les a préparés mette un an, un an et demi à en promulguer les décrets d'application.

Vous avez dit en commission et écrit, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous alliez étudier ce problème. Nous pensons que nous sommes enfin au bout de nos peines et que, dans ce domaine qui nous intéresse spécialement, tout sera prêt et publié avant la fin de l'année. Nous serions heureux que vous nous le confirmiez.

Comme je viens de vous le dire, je ne veux pas vous parler de chiffres, d'unités, de surfaces, de pourcentages. Notre collègue M. Bousch, rapporteur de la commission des finances, a dégagé des deux nouveaux documents, les budgets de programme et la synthèse — textes qui ont été bien accueillis pour leur simplicité par la commission — les composantes du budget proposé et les grandes lignes des possibilités que donnent les crédits qui y sont inscrits.

Je confirmerai rapidement que nous allons sur une vitesse de croisière de 495.000 logements achevés à la fin de 1972 contre 456.000 en 1970 et 478.000 en 1971. La consistance du programme en logements aidés est à peu près équivalente à celle de l'an dernier, sauf un effort de 10.000 logements en H. L. M. accession et 2.000 en I. L. N. Ces chiffres sont encore éloignés des besoins réels dans un pays où la jeunesse nous entraînerait pendant quelque temps à un effort plus substantiel si nous voulions vraiment régler le problème.

Je voudrais en venir à l'analyse de quelques lignes de force qui ont retenu l'attention de la commission. J'essaierai d'aller du plus simple au plus complexe, du plus nécessaire au plus urgent.

Arrêtons-nous d'abord sur trois aspects de la politique du logement.

Où en est d'abord la réforme de l'allocation-logement ? Nous avons voté, je le rappelle, deux textes qui ont paru en juillet 1971 et en janvier 1972 par lesquels nous avons étendu l'aide à la personne pour le logement des plus défavorisés. Nous avons permis de la sorte à 700.000 personnes âgées, à 200.000 handicapés ou inaptes, à de jeunes travailleurs de moins de vingt-cinq ans, à de jeunes ménages dans les cinq premières années du mariage ou à des catégories voisines dont vous trouverez la liste dans mon rapport écrit, de bénéficier de l'allocation de logement. Ainsi 3.500.000 familles sont concernées par cette réforme.

Il faut, à notre sens, aller encore plus loin et affiner cette aide à la personne en nous préoccupant du sort d'un certain nombre d'autres ménages ou d'autres individus et créer notamment — c'est le résultat des travaux de votre groupe d'étude — une allocation spécifique pour les relogements en matière d'opérations de rénovation urbaine. Nous souhaitons, monsieur le secrétaire d'Etat, connaître vos sentiments sur cette première question.

En second lieu, se pose le problème des financements de la construction. Nous avons noté, comme notre collègue M. Bousch, les incidences des deux hausses des prix plafond de juillet 1971 et de juillet 1972. Nous regrettons, certes, les distorsions, inévitables dans le temps, de ces mesures, tant sur la politique des constructeurs publics ou privés que sur la vie des entreprises du bâtiment.

En ce qui concerne, d'autre part, l'évolution des financements entre 1971 et 1972, nous constatons un certain nombre de résultats intéressants. L'un d'entre eux est la large place que prend le Crédit agricole, élément de concurrence du circuit bancaire traditionnel. Une autre direction est l'action spectaculaire des caisses d'épargne, soit en matière d'épargne-logement, soit en matière de prêts complémentaires. Enfin, l'instauration récente des prêts immobiliers conventionnés, les P.I.C. — on parle beaucoup par sigles dans ce ministère (*Sourires.*) — qui ne datent en fait que de juin dernier, dont l'expérience est récente, mais qui conduisent le Crédit foncier à habiliter des organismes prêteurs à développer des emprunts particuliers dans le public. En août dernier, soit après deux mois d'expérience, le comité des prêts du Crédit foncier avait donné accord sur plus de 64 millions de financement ; c'est dire le succès escompté de cette formule. S'ajoutant à l'aide de l'Etat, ces circuits de financement particulièrement intéressants sont appelés, pensons-nous, à un avenir important dans les mois qui viennent.

La concurrence devrait donc se développer entre les banques, d'une part, et la collecte de l'épargne populaire, d'autre part. Pour l'information du Sénat, je puis vous indiquer qu'à l'expérience les taux moyens de ces différents organismes varient dans l'ordre décroissant de 8,21 pour le taux moyen des banques à 8,04 pour le crédit agricole et à 7,76 pour les caisses d'épargne. Tel est, actuellement, le marché de l'argent pour les prêts complémentaires et pour le financement de la construction.

Je voudrais terminer cette partie de mon exposé relative à la construction en vous parlant du prêt à construire ; cette fois-ci, c'est le P. A. C. (*Sourires.*) Il s'agit là d'accords passés entre des promoteurs, des architectes, des entreprises qui, au terme de contrats et de conventions, s'engagent à réaliser dans un temps donné, à des prix donnés, des logements de qualité donnée. Ce système fonctionne assez bien dans deux domaines

que je vais vous rappeler puisque les opérations conduites suivant cette formule ont permis en 1971 de réaliser près de 24.000 logements. Ce que peut vous dire un élu local qui expérimente cette formule, c'est que les promesses n'ont pas toujours été suivies d'actes et que des gens qui se sont engagés, qui ont pris des risques — des élus locaux, des entreprises ou des architectes — attendaient encore douze mois, quinze mois après, les premiers prêts du Crédit foncier de France.

Monsieur le secrétaire d'Etat, si vous voulez inciter une politique rapide et peu coûteuse de la construction, il faut que vous demandiez aux organismes officiels qui vous entourent de faire l'effort nécessaire pour seconder les efforts des élus locaux.

Cette action des P.A.C. s'est exercée dans deux domaines : d'une part, ce qu'on appelle « l'opération coup de poing », opération H.L.M. qui a permis en 1971 la construction de 15.000 logements ; d'autre part, l'opération Chalandon des maisons individuelles, dont nous avons longuement parlé l'an dernier à votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat, et qui a permis, sur un programme de 65.000 logements, d'en réaliser jusqu'à présent une dizaine de mille.

En fait, les opérations ont démarré lentement, souvent faute de terrains. La qualité est parfois contestable. Les prix n'ont pas tenu, bien entendu, puisque les opérations se sont prolongées dans le temps. Ce sont des opérations à terminer avec prudence et à ne pas rééditer, pensons-nous, sans une étude approfondie de ce problème.

Voilà, mes chers collègues, quelques observations et analyses sur les évolutions de la construction, de son coût, de ses financements entre 1971 et 1972. Elles devraient, à notre sens, infléchir la politique à suivre en 1973 dans ce domaine.

J'en arrive à la deuxième partie du rapport de la commission : celle qui a trait aux opérations d'urbanisme. Une transition naturelle entre logement et urbanisme m'amène tout d'abord à vous parler de la destruction et de l'amélioration du tissu urbain vétuste car il est nécessaire de construire du neuf, certes, mais aussi d'assainir ce que j'ai appelé dans mon rapport « nos plaies anciennes », de modeler, de restructurer ce qui peut encore permettre de loger des Français.

Assainir, cureter les villes ont été les mobiles de la loi de 1970 et des décrets de 1971-1972 sur la résorption de l'habitat insalubre, sur la participation des collectivités locales et sur les cités de transit. Quand je vous aurai dit que, dans ce domaine, les besoins annuels de logement concernent 10.000 familles et 30.000 isolés, vous comprendrez l'importance de l'effort à réaliser.

A ce phénomène national s'ajoute l'action particulière, mais considérable, en faveur des travailleurs migrants. Il est apparu à votre commission qu'un effort plus important aurait pu être accompli dans ce domaine.

Améliorer l'habitat existant, tel est le deuxième volet d'une politique que l'agence nationale d'amélioration de l'habitat mène depuis la réforme de 1971, grâce à la taxe additionnelle de 3,50 p. 100 versée par les bailleurs sur les logements antérieurs à la loi de septembre 1948. Cet effort d'assainissement a été largement mené en 1971, puisque le volume a augmenté de 26 p. 100 sur 1970, en même temps que les P.A.C.T., les centres de propagande et d'action contre le taudis, que vous connaissez bien, permettaient en 1971 d'améliorer 20.000 logements supplémentaires.

Votre commission des affaires économiques et du plan estime que ces actions d'amélioration du tissu urbain vétuste doivent être encouragées au maximum par l'Etat puisque leurs résultats viennent se cumuler avec l'effort portant sur la construction neuve et qu'elles ont une importance considérable pour la réfection du cœur de nos cités.

Bien que le sujet soit d'importance à nos yeux, je ne dirai qu'un mot de la rénovation urbaine, puisque je vous en ai parlé au début de ce rapport. Elle a fait l'objet des travaux de notre groupe de travail et ses conclusions sont imprimées dans un texte qui vous a été remis. Un mot seulement pour regretter l'arrêt d'une politique indispensable pour nos villes, grandes et moyennes, dont les centres vont connaître, si une intervention n'a pas lieu, la destruction et le pourrissement des immeubles, le ministre l'a dit en clair cet après-midi.

L'effort de réflexion de votre commission a permis de définir de nouvelles modalités d'attribution des subventions qui, tout en laissant une plus large part de responsabilités aux collectivités locales dans la conduite des opérations dont elles ont l'initiative, permettraient à l'aide de l'Etat de favoriser essentiellement la construction de logements sociaux sans densification notable du réseau urbain.

C'est dire que nous ne voulons pas voir, dans les centres-villes reconstruits, seulement des immeubles somptueux ou réservés aux activités tertiaires. Nous voulons que les gens évincés du cœur des cités puissent y revenir ; et pour reconstituer le cœur des villes, il faut accorder des aides adaptées et spécifiques, notamment en matière d'allocation de logement, dont j'ai parlé tout à l'heure dans la partie consacrée à la construction.

En matière de rénovation urbaine, on a voulu trop saupoudrer, s'intéresser à quantité de villes alors qu'il fallait que les études soient plus précises, plus poussées, plus fouillées et qu'on puisse appliquer l'effort nécessaire à des opérations indispensables. Il faudra réfléchir encore à ce problème et revenir sur cette étude.

Le Gouvernement a pris d'autres options en matière sociale, mais dont la concrétisation ne sera pas possible dans le budget de 1973. On nous la promet pour 1974. Essayons, monsieur le secrétaire d'Etat, d'utiliser le temps qui nous reste à poursuivre ensemble ces études, pour réaliser des opérations de rénovation urbaine en des endroits bien étudiés, bien choisis, où pourra être fait un travail utile. Si nous attendons trop longtemps pour lancer une telle politique, il sera trop tard, trop coûteux de tenter quoi que ce soit dans certaines de nos cités. Je voudrais que le Gouvernement entende cet avertissement de votre commission.

La deuxième réflexion de la commission en matière d'urbanisme, porte sur le problème des zones d'aménagement concerté. J'en ai longuement parlé en 1971 ; aussi serai-je bref sur ce point.

On a vu en 1971 et 1972 se développer la formule des conventions entre les collectivités et des constructeurs semi-publics ou privés. La synchronisation des équipements publics avec la construction de logements se précise, selon la procédure dite de la « ligne budgétaire unique » qui rend l'Etat solidaire des opérations engagées.

C'est une procédure que nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de suivre de près car dans une opération de Z.A.C. engagée, la défaillance ou le retard de programmation de la puissance publique cause des distorsions insupportables dans la vie de tous les jours. En effet, les habitants de logements d'une Z.A.C. ne peuvent pas attendre indéfiniment la crèche, l'école, etc., parce que l'Etat ne respecte pas les engagements qu'il a pris dans une programmation concertée.

« Les cités ne sont pas l'affaire exclusive de urbanistes, mais aussi l'affaire des hommes », écrivait M. le ministre à juste titre. C'est l'affaire des hommes que j'essaie de défendre ici du haut de cette tribune en demandant que chacun, collectivités locales et puissance publique, respecte ses engagements particuliers.

La dernière réflexion par laquelle je voudrais terminer cette rapide analyse concerne le problème foncier. Je vous ai dit que j'allais du plus simple au plus difficile. J'arrive au plus difficile et au plus urgent. En 1971, deux idées étaient déjà dans l'air : la modification du régime de l'expropriation et l'institution de la taxe d'urbanisme.

Nous sommes en décembre 1972 et aucun texte n'a vu le jour. Votre commission regrette profondément ces attermoissements qui empêchent toute évolution positive de l'urbanisme sur deux points aussi primordiaux. Elle les regrette d'autant plus que votre prédécesseur avait déclaré en décembre 1971 devant l'Assemblée nationale : « Je puis m'engager aujourd'hui au nom du Gouvernement à préparer une telle réforme » — il s'agissait de la réforme de l'expropriation et de l'institution de la taxe d'urbanisme prévue par la loi d'orientation foncière — « et à demander l'inscription à l'ordre du jour des textes qu'elle doit comporter dès le début de la prochaine session ». C'était en avril 1972.

Aucun des textes annoncés aussi formellement n'ayant vu le jour, la situation est toujours aussi peu satisfaisante. Le ministre a déclaré devant notre commission le 15 novembre dernier que des textes sur l'expropriation seraient pris au printemps de 1973. Nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous précisiez vos intentions à ce sujet.

Les moyens mis à la disposition des collectivités — dotations pour l'acquisition de terrains, dotations du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, prêts bonifiés de la caisse des dépôts, prêts à long terme de la caisse d'aide aux collectivités locales — sont des mesures trop limitées, trop disparates, pour figurer une politique cohérente. Votre commission estime que des mesures aussi fragmentaires n'apportent que des améliorations infimes, qui ne touchent en rien au fond du problème.

En matière d'expropriation, les difficultés tenant aux lenteurs de la procédure et à l'évolution des prix des immeubles subsistent entièrement. L'absence de taxes d'urbanisation empêche toute évaluation certaine de la valeur vénale des immeubles et elle prive les collectivités locales de ressources qui seraient fort utiles pour faire face aux charges de l'urbanisation accélérée que connaît notre pays.

Le Sénat aimerait, au surplus, connaître les résultats des études du groupe de travail interministériel constitué en juin 1971, qui a communiqué le rapport Barton au Premier ministre, au mois de mai 1972, sur le problème de la concession des sols. Ce ministre de l'équipement en a parlé cet après-midi.

Votre commission pense que la procédure de la concession des sols peut être une solution à la plus grande partie des problèmes des collectivités locales, en matière d'appréhension de sols, et de rétrocession de ces sols aux offices d'H. L. M., aux sociétés d'économie mixte pour bâtir de la sorte une chaîne de système locatif allant du collectif au particulier, tel que cela existe en Suède, mais aussi à Lyon, sur le terrain des hospices civils.

Juridiquement, cela est donc possible en France. Nous pensons qu'il est nécessaire, au surplus, que le Parlement ait connaissance de ce rapport, pour qu'il puisse rechercher avec le Gouvernement les suites qui peuvent lui être données.

La commission se permet de rappeler que, compte tenu de l'extrême complexité du problème et des solutions nécessairement législatives qu'il impliquera, il serait justifié et de meilleure efficacité générale que la réflexion sur un tel document soit le fait, non seulement du pouvoir exécutif, mais aussi du pouvoir législatif. Il est anormal, lorsque l'intérêt général est en jeu sur un point aussi fondamental pour l'ensemble de la Nation, que des rapports aussi importants et documentés demeurent la propriété jalousement tenue secrète du seul Gouvernement. Le concours et, par conséquent, l'information de tous les pouvoirs publics, sont indispensables en pareille matière, des plus simples aux plus complexes et aux plus essentiels.

Telles sont, mes chers collègues, monsieur le secrétaire d'Etat, les remarques qu'a inspirées à votre commission sur le plan économique où elle a voulu se cantonner, l'examen du projet de budget du logement et de l'urbanisme pour 1973.

Sous le bénéfice de ces observations et de ces recommandations, elle y a donné un avis favorable. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1972 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 45 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 35 minutes ;

Groupe communiste : 20 minutes.

La parole est à M. Jozeau-Marigné.

M. Léon Jozeau-Marigné. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mes observations seront très brèves, d'autant que nous avons eu le plaisir d'entendre les deux excellents rapports oraux de MM. Bousch et Laucournet. Les renseignements extrêmement précis qu'ils nous ont donnés ont retenu toute l'attention des administrateurs locaux que nous sommes.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention sur deux points bien précis. Nos collectivités locales — vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous êtes maire — sont avant tout préoccupées par les problèmes, inséparables l'un de l'autre, de l'emploi et du logement.

Nos mairies reçoivent de nombreuses demandes d'attribution de logements. Pour y répondre, nous essayons de garnir notre palette de différentes couleurs : l'accession à la propriété ou le locatif, le collectif ou la maison individuelle.

Vous avez voulu et vous avez pu — je vous en complimente — faire un effort pour l'accession à la propriété. On ne fera jamais assez pour permettre à tous d'accéder à la propriété.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Léon Jozeau-Marigné. Le rêve de chaque travailleur est d'accéder à la propriété d'une maison individuelle, avec un jardin. Il faut tout faire pour lui permettre de réaliser son désir.

Les indications qui ont été données tout à l'heure, notamment par le rapporteur de la commission pour avis en ce qui concerne les possibilités de financement, ont été suffisamment précises pour que je n'y revienne pas. Je veux simplement souligner que, pour ce faire, il faut d'abord limiter au maximum le premier apport exigé des jeunes ménages qui veulent s'installer, et rendre ensuite le crédit le moins cher possible. Des taux ont été donnés tout à l'heure, je n'insiste pas.

Je voudrais revenir quelques instants sur le problème des H. L. M. locatives. Dans ce domaine, nous rencontrons deux sortes de problèmes, les uns concernant les offices, les autres les collectivités locales et les particuliers eux-mêmes.

Je regrette, monsieur le secrétaire d'Etat, que la limitation du prix plafond oblige nos offices publics à réduire de plus en plus la qualité du logement offert. Nous sommes en présence, mes chers collègues, d'une difficulté. La municipalité a passé un marché une année; elle essaie de le mettre à exécution l'année suivante car elle dispose d'un terrain à proximité et que, en matière d'urbanisme, une certaine continuité est nécessaire; elle se rend compte alors qu'il est impossible de poursuivre l'opération car le prix plafond fixé ne permet pas à l'office de traiter. Alors, que fait-on? On « déshabille » l'immeuble, c'est-à-dire qu'on enlève les volets ou d'autres choses qui nuisent non seulement à l'esthétique, mais à la qualité du logement. On en arrive même à changer la nature du matériau si bien qu'un logement, qui pouvait être assuré d'une certaine pérennité, ne pourra plus, à moyen terme, remplir son rôle, et c'est désolant.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Très juste!

M. Léon Jozeau-Marigné. Je tenais à appeler tout spécialement votre attention sur ce point.

Mais les problèmes se posent tant aux hommes qu'aux localités. Les attributions faites aux régions étant parcimonieuses, les possibilités offertes aux préfets de département sont réduites. Le plus souvent elles s'exercent en faveur de grandes collectivités et les attributions dont bénéficient les cantons ruraux sont dérisoires.

M. Antoine Courrière. Très bien!

M. Léon Jozeau-Marigné. Je tenais, monsieur le secrétaire d'Etat, à attirer également votre attention sur ce point.

Il arrive que dans un département rural — nombreux sont les départements ruraux qui sont représentés ce soir dans cette hémicycle — les maires, les conseillers généraux, insistent avec beaucoup de force pour obtenir l'attribution d'un programme d'une vingtaine de logements qui permettrait de retenir la population à la campagne. Mais, le plus souvent, ils n'obtiennent pas satisfaction et la population s'en va.

Mes chers collègues, nous faisons tous nos efforts pour retenir sur place la population de nos campagnes. Les maires des communes rurales y parviendraient plus facilement si on leur attribuait des programmes de logements. Les habitants de la campagne, qui sont contraints de partir pour la grande ville où ils s'entassent dans un logement, un appartement, une « caserne » — excusez l'expression, mais elle recouvre bien la réalité — préféreraient de beaucoup mener une vie plus simple dans leur canton natal et habiter une maison individuelle. Là aussi, je me devais d'appeler votre attention.

Les collectivités rencontrent, elles aussi, des difficultés. Les possibilités sont tellement réduites qu'on leur demande de fournir un terrain viabilisé. Il leur faut donc faire des réserves foncières; M. Laucournet en a fort justement parlé tout à l'heure. Pour obtenir des prêts, nous sommes le plus souvent obligés de nous adresser à la caisse d'aide aux collectivités locales et là, nous rencontrons un premier obstacle. Supposez qu'une commune ait à acheter un terrain de 600.000 francs. Elle ne sera autorisée à demander un prêt que pour la somme exacte correspondant à ce prix d'achat. Lorsqu'elle reçoit les 600.000 francs, elle constate que 5 p. 100 de cette somme sont retenus au titre de la commission de prêt; si bien qu'elle est obligée de solliciter un deuxième prêt pour payer la commission du premier. Cela semble extraordinaire, mais c'est comme cela.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Très bien!

M. Léon Jozeau-Marigné. Le budget de nombreuses communes est suffisamment restreint pour qu'elles n'aient pas, sur leurs fonds libres — d'ailleurs, quelle commune a actuellement des fonds libres? — à payer de telles commissions. Cela pose donc un problème pour les collectivités locales.

Lorsque nous arrivons à résoudre ce problème fort délicat de la viabilité, que voyons-nous? Nous voyons, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'à l'échelon de nos régions les subventions sont réservées aux communes qui ont de grands ensembles. Ainsi, une subvention de 30 ou 35 p. 100 peut être accordée à une ville qui construit un ensemble de 400, 450 ou 500 logements. Mais la masse des crédits restant à la disposition du préfet de région pour être répartie entre les préfets des départements afin d'aider une petite ville ou un chef-lieu de canton à viabiliser un terrain est si minime que, pour ne pas provoquer de jalousie entre les communes, une subvention ne dépassant pas 10 p. 100 est accordée. C'est le pourcentage tout juste nécessaire pour justifier l'obtention d'un prêt.

Telles sont les observations que je voulais formuler, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous connaissez comme nous ces difficultés patentes. Je vous demande de faire un effort considérable pour le logement. C'est indispensable. Je sais que vous vous y employez en y mettant le meilleur de vous-même. Mais, de grâce, facilitez l'accession à la propriété, à l'immeuble individuel; attribuez à nos cantons ruraux des programmes de logement; permettez aux communes d'apporter des terrains viabilisés, mais à la condition que les dépenses ainsi entraînées soient compatibles avec les possibilités de nos finances locales. (*Applaudissements.*)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe communiste ne partage pas l'euphorie de la majorité, qui s'est exprimée dans des bilans dithyrambiques, devant la politique du logement qui nous est soumise et que traduit le budget de 1972.

Le nombre de logements construits augmente, c'est vrai. On nous annonce que le cap des 500.000 logements construits sera franchi en 1972. Mais, pour autant, on ne peut affirmer que la crise du logement va aller en s'atténuant, d'une part, parce que le nombre des logements construits est encore insuffisant et que tous les experts, y compris ceux de la commission de l'habitat du VI^e Plan, affirment qu'on ne peut aller vers une solution de cette crise que si l'on construit 700.000 logements au minimum par an en France; d'autre part, parce que le nombre des logements inaccessibles à ceux qui manquent d'un habitat décent va en s'accroissant.

Les objectifs du pouvoir sont atteints, c'est vrai. La part du secteur bancaire dans le financement du logement va en augmentant considérablement. Elle atteignait 49,8 p. 100 de l'ensemble en 1968; elle a dépassé 54 p. 100 en 1971 et elle a encore augmenté en 1972. Mais à quel prix pour ceux qui veulent se loger décemment et qui ne disposent que de revenus modestes?

La part des ressources des ménages qui doit être consacrée au logement est de plus en plus lourde. C'est la conséquence de la politique voulue. Le secteur du logement est devenu pour les banques une source de profits élevés, que ce soit dans le secteur de l'accession ou dans celui du locatif. Cette tendance est aggravée par le fait que d'autres sources de profit sont recherchées dans la gestion des immeubles, non seulement par le prix du loyer, auquel le Gouvernement veut donner, pour le maximum de logements, la liberté totale, mais également par le biais des charges locatives qui prolifèrent et que le Gouvernement ne veut pas limiter au remboursement des frais réels en refusant le vote d'une loi apportant une réglementation précise en ce domaine, comme le demandent les organisations de défense des locataires.

Les mesures décidées pour l'amélioration de l'habitat ancien se traduisent souvent, elles aussi, par des augmentations de loyer qui vont bien au-delà de la rémunération des améliorations apportées et qui font que l'habitant du logement vétuste, qui y demeurerait non par goût mais parce que ses ressources l'y contraignent, est obligé de le quitter lorsque le logement est amélioré, l'augmentation du loyer, même compensée par l'allocation de logement lorsqu'il s'agit d'une personne âgée aux faibles ressources, ne lui permettant pas d'y rester.

Apporter une solution aux problèmes du logement, c'est aider ceux qui ont besoin d'un logement décent à régler leurs problèmes. Or, ils se trouvent non pas parmi les couches les plus aisées de la population mais, au contraire, parmi les plus modestes.

Si nous constatons que le nombre des logements construits augmente, en revanche, dans ce total, la proportion des logements sociaux diminue, notamment en ce qui concerne les H. L. M. Il se traduit même par une diminution sensible du nombre des H. L. M. locatives. Il était de 143.000 en 1968, de 130.000 en 1969, de 139.000 en 1972, dont 13.000 I. L. M. et I. L. N.; il sera sensiblement du même ordre en 1973, mais avec une augmentation du nombre des I. L. M. et des I. L. N., d'où une diminution du pourcentage des H. L. M. locatives ordinaires, notamment de celles qui sont destinées à ceux qui ont les revenus les moins élevés.

Encore faut-il constater que les chiffres annoncés ne coïncident pas avec le nombre de logements effectivement financés. Si l'on compare les bilans publiés dans les rapports des commissions parlementaires fournis par les services ministériels et ceux du rapport du conseil d'administration de la caisse des prêts aux organismes d'habitation à loyer modéré on constate des différences sensibles. Le rapport de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale annonce 80.270 H. L. M. ordinaires financées en 1971. Or, la caisse des

prêts a financé effectivement, sur le programme 1971, 64.875 logements, soit 88 p. 100 du nombre officiel. Pour les P. L. R. et les P. S. R., le rapport cité déclare 39.456 logements financés, la caisse des prêts, 31.509, soit 79 p. 100 du nombre avancé. Pour les I. L. M. et les I. L. N., nous passons de 5.935 à 3.865 effectivement financés, soit 63 p. 100. Pour l'accession à la propriété, nous passons de 35.064 à 31.974, soit 91 p. 100. Au total, 160.725 H. L. M. ont été financées, selon les communiqués gouvernementaux, sur le programme 1971, alors qu'en réalité il n'y en a eu que 132.223, soit 82 p. 100 du total avancé. Même si on y ajoute les 9.105 logements du programme 1970 financés en 1971, nous n'atteignons que 141.338 H. L. M. effectivement financées sur les crédits votés l'année dernière.

Ainsi le Gouvernement, malgré l'insuffisance des crédits H. L. M. accordés trouve encore le moyen de rogner sur les contingents alloués en retardant les financements d'une année sur l'autre, en multipliant les tracasseries aux organismes d'H. L. M., alors que, selon les statistiques, le nombre de demandes de logements, dans les villes notamment, continue à augmenter, que 25 à 30 p. 100 des demandeurs de logements ne disposent que de ressources inférieures à 1.000 francs par mois et que les ménages disposant de ressources comprises entre 1.000 et 1.500 francs par mois représentent environ 40 p. 100 des demandeurs de logements.

Le Gouvernement argue de l'importance de l'effort financier que représente la construction de logements sociaux, en particulier de logements H. L. M. Il déclare qu'il ne peut faire plus dans la mesure où une part importante du budget est consacrée prioritairement à apporter une aide aux grosses sociétés capitalistes par le jeu des dégrèvements fiscaux ou de commandes intéressantes. C'est vrai qu'il ne peut y trouver la part qui devrait être nécessairement réservée aux H. L. M.

De plus, je crois qu'il faut démystifier ce budget du logement. L'Etat verse une subvention pour le financement d'habitations à loyer modéré destinées à la location et prend en charge la bonification d'intérêts versée pour les prêts consentis par la caisse des prêts aux H. L. M., d'une part, et pour ceux accordés par les caisses d'épargne, d'autre part. Mais ce qui n'est pas souligné, c'est que les locataires des H. L. M. construites avec des prêts consentis avant 1966 versent à l'Etat — j'avais déjà eu l'occasion de le signaler il y a deux ans — 252 millions de francs au titre des intérêts et 717 millions de francs au titre des amortissements, soit 969 millions au total ou 25 p. 100 des sommes que l'Etat consacre à subventionner la construction H. L. M.

Ajoutons que les locataires des H. L. M. construites depuis 1966 ont versé 715 millions à la Caisse des prêts prélevés sur les loyers pour le remboursement des annuités et le paiement des intérêts. On peut estimer à un milliard les sommes que les caisses recevront en 1973. Ce sont donc près de 2 milliards, soit environ 20 p. 100 de la totalité du financement des H. L. M., provenant du remboursement des emprunts antérieurs qui sont prélevés sur les locataires de ces habitations.

La résorption de la crise exige que soient construits un plus grand nombre de logements, notamment des H. L. M. Sept cent mille logements dont les trois quarts seront construits par le secteur H. L. M., c'est ce que propose d'atteindre le programme du Gouvernement de la gauche. Ce programme n'a rien d'utopique ni de démagogique. Il est réalisable parce que fondé sur des orientations qui prennent le contre-pied de la politique actuelle en matière de logement.

Les 500.000 logements construits actuellement comprennent environ 200.000 H. L. M., dont 80.000 au titre de l'accession à la propriété et 300.000 logements construits par le secteur privé. Or l'on sait que le prix plafond pour une H. L. M. locative et même pour une H. L. M. en accession est de loin inférieur à ce qui est nécessaire pour construire un logement dans le secteur privé, puisque l'on sait que pour les prêts immobiliers conventionnés est fixé un prix plafond, par exemple de 1.900 francs le mètre carré, c'est-à-dire pratiquement le double de celui qui est revenu pour les H. L. M.

Proposer, par conséquent, la construction de 700.000 logements, dont les trois quarts en H. L. M., n'entraînerait pas une mobilisation d'une part du revenu national incompatible avec les autres objectifs d'un plan démocratique de développement.

Le programme que propose la gauche est réalisable parce qu'en même temps il s'attaquerait à la spéculation foncière. Chaque année, la plus-value réalisée dans le domaine privé sur les transactions de terrains atteint au minimum 30 milliards de francs, ce qui représente le coût de la construction de 500.000 logements.

La taxation des plus-values foncières telle que la préconise le programme commun permettrait de dégager des ressources importantes ; elle contribuerait, par ailleurs, à créer les condi-

tions d'une diminution du coût du logement que le développement de la productivité dans le bâtiment permettrait également de réduire.

A votre politique du logement fondée sur le profit pour quelques-uns et le maintien de la crise pour les mal-logés des catégories les plus modestes, nous opposons la politique du logement de la gauche, politique sociale qui, seule, peut apporter une solution positive à la crise du logement. Nous sommes certains que c'est cette politique qui prévaudra demain.

Dans l'immédiat, parce que vous n'apportez pas de solution efficace au problème du logement, nous voterons contre le projet que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mon propos sera très bref, car je n'aborderai que deux points particuliers.

Le premier a trait aux primes à la construction.

Votre budget comporte une augmentation de 276 millions de francs par rapport à 1972. C'est substantiel, mais sera-ce suffisant ? Je me pose la question lorsque je sais que dans le Calvados, nous n'avons plus une seule prime convertible disponible depuis la fin du mois d'octobre et la situation n'est guère meilleure pour les primes non convertibles.

Cela tient au fait que le contingent de 1972 était moindre que celui de 1971 alors que le nombre des demandes avait crû. Cette augmentation a peut-être tenu au fait que les candidats constructeurs, sentant venir la fin de l'exemption de la contribution foncière sur les propriétés bâties, ont pressé leur réalisation ; les entrepreneurs disposaient là d'un bon argument pour les influencer.

Toujours est-il que nous avons déjà, voilà quinze jours, quand j'ai fait le point, 400 demandes en instance à reporter sur 1973 et ce nombre ne peut que croître jusqu'à la fin de l'année.

A ces candidats, dont le dépôt de demande de permis de construire remonte quelquefois à plus loin encore, le ministère de l'équipement répond que l'on ne peut espérer la reprise des accords de primes avant mars ou avril prochains, du fait de la transmission des attributions aux régions et du partage à intervenir ensuite entre les départements. Ainsi s'écouleront, d'octobre à avril, cinq mois sans qu'aucune satisfaction soit donnée aux demandeurs. Cela crée une situation peu acceptable.

C'est pourquoi je viens vous demander, monsieur le ministre, s'il ne serait pas possible d'accorder, dès le début de l'année, des acomptes aux départements sur les répartitions à venir. Cela aurait d'ailleurs une incidence favorable sur les cadences des mises en chantier.

Le second point sur lequel je désirerais attirer votre attention — vous savez qu'il m'est cher — concerne les coopératives d'H. L. M.

J'ai pu, en effet, constater le bon travail effectué dans le Calvados par la coopérative rurale d'H. L. M. qui a réalisé un nombre important de constructions individuelles. M. le président Jozeau-Marigné nous a fait part, tout à l'heure, de son enthousiasme pour les constructions individuelles et, en particulier, en secteur diffus, ce qui est très important dans nos régions de basse Normandie, où les autres organismes ne vont pas ou guère.

Je sais qu'il en est de même dans beaucoup d'autres départements, puisque 300.000 logements ont pu être ainsi construits, en France, sous le régime de l'accession à la propriété, ce qui constitue plus de la moitié des H. L. M. réalisées dans ces conditions.

Or, la loi du 16 juillet 1971, en les rayant de la liste des organismes d'H. L. M., a voué ces coopératives à une mort prochaine. Cette mesure est due à ce que certaines d'entre elles, voyant trop grand et se lançant dans la formule plus risquée de la location-coopération, ont commis des erreurs. Seulement, avec elles ont été atteintes d'autres coopératives saines qui rendaient des services évidents, plus spécialement à des particuliers.

Il était prévu qu'elles pourraient se transformer en coopératives de production d'H. L. M. mais rien n'est encore intervenu pour mettre au point cette formule qui se révèle assez difficile à faire entrer dans les textes. Il est donc indispensable que les mesures transitoires dont elles peuvent bénéficier jusqu'à la fin décembre 1972 soient prolongées de façon à ne pas arrêter tout nouveau programme et à permettre l'obtention de crédits. Or, depuis le lancement d'un programme jusqu'à la réalisation, il s'écoule au moins dix-huit mois et je connais plusieurs municipalités qui, satisfaites des résultats intervenus dans le passé, désireraient lancer de nouvelles opérations.

Je souhaiterais même que, par la suite, il soit envisagé de revenir sur la décision prise à l'encontre de ces coopératives dans la loi de 1971, pour ne pas se priver de cette possibilité de résoudre des problèmes concernant les maisons individuelles et le secteur diffus.

J'ai déjà eu l'occasion de vous entretenir de mon souci, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous m'avez dit être favorable à une prolongation des mesures transitoires. Mais le terme de fin décembre approche ; il y a déjà des ruptures d'activité. Aussi, je me permets de renouveler mon appel auprès de vous avec davantage d'insistance. (*Applaudissements au centre, à droite et sur plusieurs travées à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. de Montigny.

M. Lucien de Montigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les exposés très complets de nos rapporteurs, MM. Bousch et Laucournet, et les explications très pertinentes de mes deux amis, MM. Jozeau-Marigné et de Bourgoing, me dispenseront de commentaire. En effet, je confirme intégralement leurs différentes observations et je me bornerai, en conséquence, à quelques remarques fragmentaires sur trois points très précis.

Certes, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, un important effort a été réalisé dans le domaine locatif depuis un certain nombre d'années. Membre fondateur, en 1947, de l'office départemental d'H. L. M. de mon département et vice-président de son conseil d'administration, il m'est agréable de pouvoir en témoigner.

Actuellement, les demandes dans le département de la Mayenne portent, dans la proportion des trois quarts environ, sur de petits logements du type 1 bis au type 3, en comprenant les logements-foyers pour personnes âgées.

Malheureusement, les constructions nouvelles coûtent de plus en plus cher, en même temps que leur mode de financement s'avère sans cesse plus onéreux, l'ensemble conduisant inévitablement à des loyers de plus en plus élevés.

Aussi longtemps que les offices départementaux d'H. L. M. construiront aux conditions actuelles, ils s'obligeront à augmenter sans interruption les loyers et alors — j'insiste sur ce point — la différence entre ces loyers et les mensualités en accession à la propriété ira en diminuant constamment.

La solution résiderait, à mon point de vue du moins, dans un allègement des charges d'emprunt à la faveur d'une réduction importante des taux d'intérêt. Je soumetts, monsieur le ministre, ce premier problème à votre particulière attention.

Ma deuxième observation concernera le logement des handicapés physiques.

Il conviendrait, en effet, que l'aide financière complémentaire pour la réalisation des adaptations nécessaires à leur occupation ne demeure pas dans le domaine des perspectives d'avenir. Les handicapés physiques doivent pouvoir accéder à n'importe quel logement sous réserve d'aménagements succincts.

Dans le même ordre d'idées, je pense refléter l'opinion de tous mes collègues en disant que les grands immeubles, dans leur conception actuelle, ne sont pas très favorables au plein épanouissement des handicapés ; des pavillons adaptés conviendraient incontestablement mieux.

Enfin, je souscris aux désirs exprimés par toutes les associations d'handicapés, en ce sens qu'il conviendrait de multiplier sur le plan régional des foyers d'accueil pour grands handicapés physiques, foyers intermédiaires entre les foyers ordinaires et les hospices, dont le manque de confort et l'absence de chaleur humaine ne sont malheureusement que trop fréquents.

Ma troisième et dernière observation concerne la formule des villages-retraites. Elle se développe heureusement, mais se heurte à des difficultés de financement. N'est-il pas possible, monsieur le ministre, de reconnaître la mission sociale des organismes qui s'en occupent et de leur permettre d'obtenir les mêmes facilités que les organismes d'H. L. M. ?

De même, il serait utile d'assouplir les conditions d'octroi des crédits collectés dans le cadre de la contribution de 1 p. 100 sur les salaires, pour soutenir l'effort de ces organismes.

L'animation du secteur rural trouverait d'ailleurs son compte dans la construction de ces villages-retraites, où l'individu obtiendra un meilleur équilibre tant sur le plan physique que sur le plan moral.

J'ai voulu, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, être bref et en même temps ne traiter que quelques points précis que je soumetts à votre appréciation. Je suis persuadé que vous y prêterez votre coutumière attention. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Gargar, dernier orateur inscrit.

M. Marcel Gargar. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues je n'aurai que deux brèves remarques à formuler.

Tout d'abord, quel sort, monsieur le secrétaire d'Etat, a-t-il été réservé à ma demande de prorogation de la loi sur les mesures transitoires à la suite du décret n° 72-43 de janvier 1972 modifiant la réglementation des sociétés coopératives de location-attribution ?

Ma deuxième remarque concerne les travailleurs des départements d'Outre-Mer qui attendent depuis longtemps l'extension de l'allocation de logement prévue par la loi du 22 août 1946. Ces travailleurs payant les mêmes cotisations que les travailleurs métropolitains, il serait équitable qu'ils bénéficient des mêmes prestations.

Il n'est point besoin d'insister sur l'avantage qu'auraient tiré les élus locaux dans leurs efforts pour loger décemment leur population si les allocations de logement étaient étendues aux départements d'outre-mer. Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, me donner quelques assurances à ce sujet ? (*Applaudissements.*)

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs. Je vous demande l'autorisation de reprendre la parole à la suite des excellents rapports qui ont été présentés tout à l'heure, car j'ai eu l'impression qu'en raison des complications de mon département ministériel des problèmes d'urbanisme ont été abordés à l'occasion de l'examen du fascicule « logement ». Cela me permettra en même temps de répondre à une question sur l'urbanisme qui a été posée par M. Chauvin et à celle qui l'ont été par MM. Laucournet et Bousch dans leurs rapports.

M. Laucournet a évoqué le retard des textes d'application de la loi d'orientation foncière. Je lui réponds que les textes essentiels ont été pris ; d'abord ceux qui concernent les schémas d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols, la taxe locale d'équipement y compris ceux qui devaient suivre la loi du 16 juillet 1971.

Les textes qui n'ont pu encore être pris sont relatifs à la taxe d'urbanisation. Celui qui a été voté est un texte de principe, mais on ne pourra parler de texte d'application que lorsque le législateur sera intervenu à nouveau. Pour les associations foncières d'urbanisme, il a fallu revenir en 1971 devant le législateur en raison de difficultés juridiques. Actuellement, les textes d'application sont devant le Conseil d'Etat.

En fait, il y a un seul texte qui est vraiment en retard, je le reconnais volontiers, c'est celui qui doit définir les établissements publics d'études dits « agences d'urbanisme », mais il a paru plus efficace de créer ces organismes d'études dans un statut juridique plus souple qui assure bien la concertation des collectivités locales et de l'administration : il fallait éviter d'apporter des contraintes inopportunes à l'organisation et au regroupement des collectivités locales, une des actions les plus décisives en matière de maîtrise de l'urbanisation.

Sur la rénovation urbaine, vous savez que la politique de rénovation a été mise en œuvre au moyen de subventions d'Etat ; le montant de ces subventions est fondé sur le déficit de l'opération de rénovation couverte selon les cas intégralement ou en partie. Or, les opérations de rénovation sont extrêmement délicates et leur réalisation s'étend sur des périodes de huit à dix ans au cours desquelles le déficit des bilans, comblé par une subvention de l'Etat, ne fait en général que croître. De ce fait le montant des crédits nécessaires au réajustement des subventions augmente à un rythme très supérieur à celui des dotations budgétaires.

Il a été décidé, à partir de 1968, de réserver les crédits affectés à la rénovation à l'octroi de subventions complémentaires aux actions en cours. Je dis aux opérations en cours, car au 1^{er} janvier 1972, sur 262 opérations de rénovation et de restructuration, 70 seulement pouvaient être considérées comme terminées. Un excellent rapport d'information a été établi par un groupe de travail au nom de votre commission des affaires économiques et du Plan ; nous tiendrons bien entendu le plus grand compte des conclusions de ce rapport pour relancer la rénovation ; mais, vous le savez, il faut d'abord finir les opérations en cours qui ont fait l'objet de subventions complémentaires.

Dès 1973, il pourra en effet y avoir une certaine relance en prenant pour axe d'intervention d'abord l'implantation de logements sociaux dans le centre des villes — j'en ai parlé longuement — puis la définition des responsabilités relatives de l'Etat et des collectivités locales, et enfin le développement de la politique de concession des sols. Puisqu'il est en cours à Lyon, ce système devrait pouvoir être applicable sur l'ensemble du territoire ; nous nous y employons.

Ma troisième observation concerne la taxe d'urbanisation ; c'est un sujet difficile. L'article 61 de la loi d'orientation foncière avait prévu que cette taxe d'urbanisation serait mise en place dans la loi de finances de 1970. Le gouvernement précédent a étudié différentes formules de taxes qui sont apparues critiquables, en fait parce qu'elles ne répondaient pas à des exigences éminemment contradictoires.

Ne taxer que les terrains non bâtis des zones urbaines, mais atteindre aussi les terrains insuffisamment bâtis — être d'un taux supportable, mais rendre non rentable la rétention des terrains — apporter des ressources nouvelles aux collectivités locales pour la réalisation de leurs équipements, mais ne pas bouleverser la base d'imposition. Tout cela constituait un ensemble de difficultés et de contradictions, ce qui fait qu'une autre voie a été suivie : surveillance là où il le faut du marché foncier par extension des Z. A. D. : c'est la loi de juillet 1971 ; accroissement des crédits destinés à l'action foncière, en particulier par la mise en place de prêts d'aide aux collectivités locales — 200 millions de francs par an depuis 1971.

Enfin, début juillet 1972, le Parlement a adopté une très intéressante série de mesures sur la réforme de l'expropriation : les paiements sont accélérés pour les expropriations amiables ; la définition des terrains à bâtir a été précisée de manière à éviter que soient considérés comme tels des terrains qui n'étaient pas effectivement desservis par des voies et réseaux divers.

Maintenant il convient d'appliquer ces réformes assez importantes qui forment un ensemble. Les Z. A. D. sont et restent le support d'une politique foncière à long terme. Les terrains y sont évalués, à défaut d'accord amiable, comme en matière d'expropriation et les collectivités publiques disposent désormais de crédits suffisants.

Mais le problème est le suivant : faut-il aller plus avant dans ce domaine ? Il est probable que oui pour la politique foncière à moyen terme dans les zones équipées ou en voie d'équipement déjà soumises à l'urbanisation.

C'est à cette recherche que je consacre mes efforts sans pouvoir toutefois affirmer aujourd'hui que la seule solution se trouve dans l'instauration d'une nouvelle taxe, car si elle est indiscutablement séduisante dans son principe, la création d'une taxe d'urbanisation se révèle — et les questions que vous avez posées le montrent — particulièrement difficile à mettre en œuvre.

J'ajouterai, pour terminer, que j'étudie actuellement une réforme de l'expropriation qui tend à en humaniser les effets ; par exemple, il me semble difficilement admissible qu'un propriétaire d'un terrain compris dans une D. U. P., ne puisse ni le céder ni mettre la collectivité expropriante en demeure de l'acheter. Il y a là une source d'abus à laquelle je crois qu'il est nécessaire de mettre un terme, et, si vous le voulez bien, ce sera l'objet d'un projet de loi soumis à votre appréciation. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire, à l'équipement, au logement et au tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, M. Bousch et M. Laucournet, avec talent et dans un esprit de complémentarité dont on souhaiterait qu'il fit école dans toutes les assemblées délibérantes, ont tout à l'heure analysé l'essentiel d'une situation qu'ils maîtrisent grâce à la rare connaissance qu'ils ont de ses données.

Pour la première fois dans l'histoire des discussions budgétaires, le budget de l'équipement et celui du logement ont été présentés dans un document qui a été distribué il y a quelque temps et qui a, si je me rapporte à ce qui a été dit en commission, puis ce matin et cet après-midi même dans cet hémicycle, rencontré un accueil favorable de votre part sous forme de budget de programme. Il permet de mieux saisir le lien entre les dépenses que vous autorisez et les objectifs que nous poursuivons.

Je voudrais ce soir respecter cet esprit en vous exposant successivement ce qu'est le projet de budget et quelles sont les ambitions de notre politique.

Sur le premier point, j'ose dire que, satisfaisant par son volume, le budget du logement pour 1973 l'est aussi par son contenu.

S'agissant du volume, ce projet présente un trait dominant que M. Bousch a bien voulu souligner dans son rapport et qui peut se résumer d'un mot : respect du Plan. Et cela peut être apprécié en considérant les crédits budgétaires d'une part, le nombre de logements aidés d'autre part.

Le montant des autorisations budgétaires en capital pour la construction s'accroît en 1973 par rapport à 1972 de 14,5 p. 100 pour atteindre un chiffre approchant les 5 milliards de francs en 1973 contre 4,3 milliards de francs en 1972.

Plus encore, les crédits correspondant aux programmes des constructions aidées par l'Etat ont donc été totalement exclus du fonds d'action conjoncturelle, ce qui n'avait pas été le cas dans le passé. Le nombre total de logements aidés pourra donc passer de 403.000 en 1972 à 418.000 en 1973.

Cette progression globale marque une stricte cohérence avec les objectifs du Plan, singulièrement en ce qui concerne les logements économiques et sociaux programmés au niveau de 315.000 pour 1975 et qui le sont déjà, au niveau de 1973, dans ce projet de budget, pour 313.000.

S'agissant maintenant du contenu de ce projet de budget, l'effort porte, pour l'essentiel, dans deux directions complémentaires : satisfaction des besoins des plus défavorisés, en particulier par le développement de l'aide à la personne ; « accompagnement » de l'augmentation générale du niveau de vie par une meilleure prise en compte des aspirations des Français.

Au service des plus défavorisés, deux séries de moyens sont mises en œuvre : la résorption de l'habitat insalubre comportant le relogement des occupants dans des locaux décents et le développement de l'aide à la personne grâce à la réforme de l'allocation de logement.

En ce qui concerne la lutte contre l'habitat insalubre, vous savez qu'un dispositif puissant a été mis en place voici deux ans, et l'année 1973 verra, en ce domaine, un crédit s'élevant à 151,6 millions de francs contre 126 millions l'année dernière ; ce sera celle de la liquidation totale de la plaie des bidonvilles ; ce sera celle d'un démarrage d'une politique intensive de destruction des îlots insalubres « en dur ».

Le nombre de lits dans les foyers pour travailleurs migrants — je le dis à l'attention de M. Laucournet — qui était de 60.000 en 1970, est passé à 120.000 à la fin de 1972, c'est-à-dire qu'il a doublé.

Pour le logement ou le relogement des personnes ou des familles disposant de faibles revenus, nous disposons maintenant d'un instrument juste et efficace : l'allocation de logement, dont le montant sera porté de 3 milliards de francs en 1971 à plus de 5 milliards en 1975.

Vous avez en 1971, comme on le rappelait tout à l'heure, pris en effet la décision fondamentale d'étendre cette allocation à de nombreuses catégories de bénéficiaires. Parmi ces catégories figurent au premier rang, on le rappelait voilà un instant, les personnes âgées, les handicapés et les jeunes travailleurs, mais aussi les jeunes ménages ayant moins de cinq ans de mariage avec un enfant, les ménages avec un enfant et les ménages qui hébergent sous le toit familial un handicapé ou un ascendant âgé.

Pour elles toutes le progrès est marqué ; pour certaines, il est considérable puisque, dans des cas limites, l'allocation de logement peut couvrir jusqu'à 90 p. 100 du loyer. M. Laucournet l'a marqué très opportunément dans son remarquable rapport.

L'allocation de logement n'a pas seulement changé de dimension, elle a aussi changé réellement de nature et deux postes du budget traduisent cette réforme capitale.

En premier lieu figure, un peu noyée d'ailleurs dans le budget des charges communes, une somme de 262 millions de francs qui représente la contribution de l'Etat au financement du fonds national d'aide au logement, alimenté aussi, vous le savez, par une contribution des entreprises, le fameux 1 p. 100, ramené à 0,90 p. 100.

En second lieu, le nombre des P. L. R., qui était de 18.000 en 1972, est ramené à 15.000 en 1973. Cette catégorie de logements est désormais réservée par priorité à la résorption des bidonvilles et de l'habitat insalubre, ainsi qu'aux logements de transit nécessaires aux opérations de rénovation poursuivies par certaines cités. Naturellement et corrélativement, le nombre des H. L. M. ordinaires est augmenté dans la même proportion.

Ainsi, grâce à l'aide personnelle modulée en fonction des revenus, les personnes aux revenus les plus modestes peuvent supporter des loyers de logements plus confortables et échapper à la ségrégation qui résulte de la construction de bâtiments de moindre coût spécialement et exclusivement conçus pour eux.

Au-delà de l'aide aux plus défavorisés, le projet de budget marque le souci d'accompagner l'augmentation du niveau de vie, et cela à travers deux orientations que ne désavoue pas, j'imagine, le président Jozeau-Marigné : le développement de l'accession à la propriété tout d'abord, que doit favoriser l'intégration des prêts d'épargne logement dans l'apport personnel, et le développement de la maison individuelle.

L'accession à la propriété correspond en effet, monsieur le président Jozeau-Marigné, à une aspiration profonde des Français. C'est si vrai que l'Assemblée nationale a demandé au Gouvernement d'accentuer encore la tendance que marquait le projet de budget dans sa forme originelle en transformant un certain nombre d'immeubles à loyer moyen en logements pour l'accession à la propriété. Le Gouvernement s'est engagé à donner suite à cette proposition et je suis aujourd'hui en mesure de dire que, dès le début de l'année prochaine, 12.000 I. L. M. seront transformés en 12.000 logements destinés à l'accession à la propriété, 8.000 financés par la caisse de prêts aux H. L. M. et 4.000 financés par le crédit foncier.

Le nombre d'H. L. M. en accession à la propriété sera porté dans ces conditions de 70.000 en 1972 à 88.000 en 1973. On considérera le progrès accompli si l'on veut bien se rappeler qu'en 1969 nous n'en étions qu'à 48.000.

L'autre facteur d'accompagnement de l'élévation du niveau de vie, c'est la promotion de la maison individuelle, encouragée principalement par des aménagements appropriés de la réglementation des prix-plafonds.

Monsieur Jozeau-Marigné, nous avons enregistré une augmentation de 10 p. 100 en juin 1972, mais nous ne méconnaissons pas pour autant qu'un problème peut encore se poser, au moins dans certaines régions, pour certains secteurs, à certaines entreprises. Il fait l'objet d'un examen approfondi pour arriver à une mise au point annuelle, décidée par les pouvoirs publics, afin que chacun sache, dans l'intérêt commun, à quoi s'en tenir dès le début de l'année sur le prix de campagne fixé pour l'année.

Le pourcentage de maisons individuelles par rapport au nombre total de logements construits est passé en France de 24 p. 100 en 1963 à 43 p. 100 en 1971 et tout indique que le mouvement se poursuivra, à l'image de ce qui se passe dans de nombreux pays étrangers.

Au-delà d'ailleurs de la location et de la propriété, au-delà de l'individuel et du collectif, le Gouvernement entend désormais privilégier systématiquement un habitat à l'échelle humaine.

Habitat, c'est le maître mot ! La politique au service de laquelle nous entendons, M. Olivier Guichard et moi-même, mettre les moyens budgétaires que le Parlement voudra bien nous donner peut se résumer ainsi : politique de l'habitat.

Après une phase de reconstruction des ruines, après une phase de construction de logements dominée par la hantise de satisfaire des besoins quantitatifs particulièrement pressants, nous entrons maintenant dans une sorte de troisième âge, celui de l'habitat. De la construction de logements à l'aménagement de l'habitat, il y a plus qu'une nuance formelle, il y a une mutation profonde.

Plus riche en soi, le mot habitat prend en compte l'aspiration à la qualité, à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement. Plus global, le mot habitat assume toutes les composantes de la vie urbaine ou rurale, il signifie la recherche d'une harmonie générale de l'espace, il traduit la volonté de dépasser les compartiments, les secteurs et les catégories — ancien et neuf, centre et périphérie, social et standing — qui ont trop longtemps marqué la construction dans ce pays.

C'est ce double souci de la qualité et de l'harmonie qui marquera cette politique de l'habitat, dont je voudrais maintenant vous exposer les éléments essentiels, avec brièveté en raison de l'heure tardive, mais avec précision néanmoins, dans un souci de courtoisie élémentaire à l'égard de la haute assemblée.

Les deux aspects fondamentaux de notre politique concernent l'habitat et les actions qui s'y rapportent, d'une part, ceux auxquels revient la responsabilité de le créer, d'autre part.

Une vraie politique de l'habitat ne saurait se borner à considérer seulement la construction neuve, elle doit englober le patrimoine ancien et prêter d'ailleurs une très grande attention au secteur rural. La réhabilitation de l'habitat ancien est, à bien des égards — M. Olivier Guichard le disait cet après-midi — un problème de civilisation et la haute Assemblée ne s'y est pas trompée puisqu'elle a consacré, comme le rappelait tout à l'heure M. Laucournet, une année de travail à la préparation d'un rapport, qui est étudié en France et à l'étranger même avec la considération qu'il mérite.

Il s'agit, en effet, de sauvegarder les quartiers anciens en contrariant la tendance à la dégradation du patrimoine urbain et rural, de maintenir dans un cadre qui leur est familier les personnes, souvent âgées, les familles, souvent de condition modeste, touchées par les opérations de rénovation ou de modernisation du centre des villes.

Or, la tâche est immense. A ce jour, 4 millions de logements, sur un parc de 16 millions, ne sont pas encore pourvus des normes élémentaires de confort exigées par notre stade de civilisation.

Aussi bien devons-nous désormais nous pénétrer de cette idée que la solution à apporter aux problèmes du logement social ne passe plus seulement, je le répète, par la construction neuve.

Pour mener cette politique avec vigueur, nous disposons maintenant d'un instrument moderne et efficace : l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, qui s'attache à promouvoir, à partir d'antennes départementales, étroitement liées aux directions départementales de l'équipement, les opérations groupées pouvant aller jusqu'à la modernisation d'ilots entiers.

Pour élargir encore et intensifier le combat pour l'amélioration et la modernisation du patrimoine existant, nous engagerons dès 1973 une action sur deux fronts.

D'une part, dans les centres urbains vétustes, notamment ceux des villes moyennes et petites, nous encouragerons, à la diligence et à l'initiative des collectivités locales, la multiplication des périmètres de restauration.

D'autre part, vient d'être signée ces jours derniers une importante circulaire qui lance dans toute la France une campagne de réhabilitation des ensembles sociaux anciens. Je pense notamment au programme d'H. L. M. ou de logecos de plus d'une dizaine d'années. Les améliorations qui porteront, non seulement sur l'aspect extérieur des bâtiments, mais aussi sur les équipements sociaux, l'environnement et l'animation sociale, seront financées par les fonds libres des organismes d'H. L. M., par la contribution des collectivités locales et par des prêts de caisses d'épargne.

Pour accélérer la cadence de ces opérations d'amélioration et de modernisation, nous mettons à l'étude de nouveaux moyens financiers. Trois d'entre eux sont d'importance : en premier lieu, dès 1973 seront dégagés des crédits sur la dotation d'H. L. M. pour amorcer à titre expérimental une politique d'acquisition et de rénovation des immeubles anciens par les organismes d'H. L. M. ; en second lieu, nous proposerons au Gouvernement d'autoriser l'investissement d'une fraction de la contribution patronale de 0,9 p. 100 dans les opérations d'amélioration de l'habitat ; en troisième lieu, nous offrirons aux sociétés de crédit immobilier la possibilité de consentir des prêts aux propriétaires bailleurs lorsque la destination sociale des logements loués sera garantie et des prêts aux propriétaires occupants pour l'amélioration de leur propre logement.

Cette intervention des sociétés de crédit immobilier devrait concerner au premier chef l'amélioration de l'habitat dans les zones rurales auxquelles les deux élus ruraux que nous sommes, M. Olivier Guichard et moi-même pensons que la politique de l'habitat doit s'intéresser davantage.

Bien plus encore que dans les zones urbaines, la politique de l'habitat dans la campagne doit porter autant sur l'amélioration que sur la construction neuve.

A cet égard, l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, l'A. N. A. H. peut, depuis le début de cette année, apporter une aide aux propriétaires qui mettent leurs locaux en location.

Cet élargissement de l'action de l'A. N. A. H., mise en valeur par M. Bousch dans son rapport, a permis, à partir de cette année également, de réserver les primes à l'amélioration de l'habitat rural aux seuls propriétaires occupants et d'en augmenter le montant unitaire de 25 p. 100.

Si l'on ajoute à ces moyens financiers les prêts de sociétés de crédit immobilier dont je viens de parler, l'amélioration de l'habitat rural devrait connaître dorénavant un nouvel essor, souhaité par beaucoup d'entre nous, et par nous avec vous.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Très bien !

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Dans le domaine de la construction neuve, je reconnais qu'une réforme d'ensemble est nécessaire : nous nous y attachons par priorité, en liaison avec les services du ministère de l'économie et des finances et le ministère de l'agriculture, cotuteurs du crédit agricole.

Avant même mon arrivée au ministère, j'avais constaté combien la réduction des crédits de primes sans prêt — première étape dans l'esprit de certains — avait pénalisé le secteur rural.

Vous pouvez, je pense, faire confiance à des élus ruraux pour faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de mettre en place, le moment venu, les mécanismes de financement adéquats.

Je sais d'ailleurs que la caisse nationale de crédit agricole s'est déjà engagée dans la voie d'une politique sociale du logement en zone rurale, en recommandant aux caisses locales de réserver les prêts bonifiés aux sociétaires de condition modeste présentant des projets de caractère social.

Cette politique ambitieuse de l'habitat ne peut être menée à bien sans le concours actif des constructeurs, des maîtres d'ouvrage, des entrepreneurs, en un mot de l'appareil de production.

Je commencerai par cet instrument éminent de la politique sociale de l'habitat que sont les organismes d'H. L. M. sous toutes leurs formes, sans exclure bien entendu celle qui puise aux sources généreuses du mouvement coopératif.

La philosophie générale qui inspire l'exercice de la tutelle de ces organismes, je voudrais, sans équivoque, l'exprimer en deux mots : rigueur et justice.

Rigueur d'abord : il n'y a pas de politique sociale possible sans rigueur dans la gestion.

Extrêmement sourcilieux sur tout ce qui touche à la qualité de la gestion d'organismes qui sont devenus bien souvent de grandes entreprises et qui doivent être gérées comme telles, j'entends veiller personnellement à ce que le souci d'efficacité et de rigueur prévale dans cette gestion, en vue d'éviter à la collectivité publique des déboires financiers et d'épargner aux responsables des offices, qui sont le plus souvent, à l'échelon des collectivités locales, des hommes venus de tous les horizons politiques, des mécomptes dont il m'est apparu, depuis deux mois, que tous ne soupçonnaient pas, et c'est peu dire, le danger pour eux.

Rigueur, mais aussi justice au regard des attaques injustifiées et irresponsables. Je tiens, sur ce point, en un moment où les insinuations ne manquent pas, à rendre hommage au dévouement de ceux qui ont donné sa véritable dimension à l'instrument privilégié du logement social qu'est devenu le mouvement H. L. M. dans la Nation.

Pour ce qui est du fonctionnement des organismes d'H. L. M., vous savez que deux grandes réformes sont en préparation ; elles concernent les offices et les coopératives.

Vous avez, en juillet 1971, approuvé le principe d'une réforme capitale, celle de la création des offices publics d'aménagement et de construction. Nous nous employons, actuellement, à hâter la sortie des textes d'application qui vont les définir, comme je le confirmerai tout à l'heure, dans un esprit de large concertation avec les représentants du mouvement intéressé.

L'objectif fondamental de cette réforme est de donner aux offices H. L. M. qui demeurent des établissements publics, sans intrusion de capitaux privés, quoiqu'on ait pu en dire, les moyens qui leur manquent trop souvent pour améliorer leur gestion, pour maîtriser, comme ils doivent l'être en 1973, des problèmes de gestion qui sont généralement, je le répète, ceux de grandes entreprises.

En ce qui concerne les coopératives, chères, à si juste titre, à certains d'entre vous, la loi de juillet 1971 a prévu la mise en place d'un système entièrement nouveau reposant sur les coopératives de production, comme l'a rappelé M. de Bourgoing — qui seront les organes constructeurs — et les coopératives de programme, qui grouperont les particuliers acquéreurs.

Je peux confirmer, aussi bien à M. de Bourgoing qu'à M. Garçon, que des dispositions ont été prises pour que l'activité des coopératives existantes soit prorogée d'un an. Seuls des délais inhérents à ce qu'il est convenu d'appeler la viscosité administrative ont fait que les textes au plan formel ne sont pas encore sortis au moment où je vous parle, mais cela ne saurait tarder.

J'ajoute que les préfets ont été avisés que des attributions pourraient et devraient avoir lieu en 1973 en faveur de ces coopératives. Il semble donc que, sur ce point, vous ayez les apaisements que vous souhaitiez.

S'agissant de la réforme elle-même, je dirai qu'elle se fera dans la concertation la plus totale avec le mouvement coopératif. Nous veillerons à ce que les petites coopératives, qui ont rendu d'éminents services, particulièrement dans les zones diffuses, ne soient pas éliminées du nouveau circuit.

Si, après les maîtres d'ouvrage publics, j'en viens maintenant aux maîtres d'ouvrage privés, c'est pour insister sur un point capital, celui des rapports avec la clientèle.

Vous avez, ici même, en trois grandes étapes, élaboré un imposant dispositif législatif pour protéger les intérêts des acquéreurs de logements en cours de construction. Ces lois

appellent des textes d'application auxquels nos services mettent actuellement la dernière main, en liaison non seulement avec les administrations intéressées, mais aussi avec les organisations professionnelles qui, conscientes de la nécessité de moraliser la profession, nous ont apporté un concours dont il serait injuste de ne pas les remercier.

Ces textes, prioritaires dans nos préoccupations, seront arrêtés avant la fin de l'année, monsieur le rapporteur.

Grâce à eux, les accidents, s'ils ne peuvent être totalement évités, ne devraient du moins plus faire de victimes.

Il nous paraît cependant souhaitable de franchir encore un dernier pas en complétant les mesures de sauvegarde qui protègent l'acquéreur, au moment où les difficultés éclatent, par des mesures de prévention de nature à le protéger à l'instant même où il s'appête à prendre une décision et à apposer, trop souvent à la légère, sa signature au bas d'un contrat.

Dans cet esprit et pour l'immédiat, les directeurs départementaux viennent de recevoir les directives nécessaires afin d'être en mesure d'indiquer, lorsque la demande leur en sera faite, les précautions élémentaires dont chaque candidat à l'accession à la propriété doit s'entourer. La publicité convenable sera donnée à cette possibilité pour ces candidats de s'adresser à la direction départementale de l'équipement.

Après les maîtres d'ouvrage, il me reste à vous parler des entreprises, instrument de la politique technique de la construction et facteur de progrès de l'industrie du bâtiment.

Offrir aux familles modestes des logements, non seulement économiques, mais également confortables et agréables à habiter, suppose un effort permanent pour accroître la productivité. S'impose dès lors le double combat des prix et de la qualité, fondé sur l'utilisation, parallèlement à leur impact social, à des fins économiques, des aides accordées, chaque année, à plus de 400.000 logements.

Ce vaste programme de modernisation de l'économie de la construction, nous n'entendons pas le conduire contre les entreprises. Nous n'entendons pas le conduire sans elles ; nous entendons le conduire avec leur concours, d'autant que, grâce à elles, d'importants résultats — souvent méconnus — ont été obtenus.

Tout en encourageant la productivité, l'Etat intervient pour répondre à l'appétit de qualité de chacun pour ce qui est de son logement, appétit qui se développe singulièrement depuis quelque temps et très heureusement, ajouterai-je.

La qualité de l'habitat doit, en effet, être à la mesure de sa longévité : nous construisons aujourd'hui des logements qui seront occupés par des familles de l'an 2000 et cette préoccupation, qui doit toujours être présente à notre esprit, nous incite à orienter nos efforts dans deux directions, celle de l'amélioration et celle de l'innovation.

En premier lieu, l'action économique est devenue, en 1971 et 1972, le support d'une politique d'amélioration de la qualité. Les seuils de qualité des H. L. M. ont été relevés, les prix-plafonds ont été assortis d'incitations financières, en particulier dans le domaine du confort acoustique et de l'accroissement de la surface des logements, compte tenu du fait que les Français veulent être logés plus au large et plus au calme. Ces orientations, qu'a très heureusement soulignées M. Laucournet, seront poursuivies avec résolution en 1973.

En second lieu, à côté des tâches d'amélioration proprement dites, nous faisons des efforts d'innovation et le lancement, en 1971, du plan « construction » a, en ce domaine, sonné la mobilisation de moyens d'études et de recherches approfondis.

Une véritable politique industrielle de la construction s'est engagée. L'Etat l'a préparée et il la conduira avec la volonté d'y associer le maximum d'intervenants dans l'acte de bâtir, car nous sommes certains que le progrès technique ne saurait éliminer la notion de chantier, c'est-à-dire l'action quotidienne, sur les lieux, des entreprises, quelle qu'en soit la dimension.

Je suis heureux de dire à M. Chatelain que des décisions concernant les charges locatives seront prises dans les jours qui viennent et qu'il en aura connaissance comme tout un chacun. Mais il a profité de l'écart qui existe entre les statistiques de financement de l'Etat et celles de la Caisse de prêts aux H. L. M. pour laisser penser à la Haute assemblée que les chiffres n'étaient pas ceux que l'on voulait bien citer et que, au lieu d'une progression du logement, il s'agissait d'une régression.

La différence de chiffres entre les comptes de la Caisse de prêts aux H. L. M. et le programme national tient à une comptabilisation statistique différente.

Nous parlons, nous, de décision de financement. La Caisse, pour sa part, envisage les contrats de prêts qui interviennent plus tard. Dans le temps, le décalage est d'au moins deux mois

entre ces deux étapes. Quand un programme croît d'une année sur l'autre, il est normal que la caisse soit en retard. Il faut ajouter le fait que, en 1971, 48 p. 100 des décisions de financement ont été émises en novembre et en décembre et que les logements correspondants n'ont donc fait l'objet de demandes de contrats qu'en 1972.

Il n'en reste pas moins que le programme de 1971 a été intégralement financé ; il s'agit là d'un aspect de la situation qui a retenu spécialement notre attention dans le souci de bonne gestion qui est le nôtre.

Il est intolérable que des crédits votés par le Parlement en fin d'une année pour l'année suivante et dont la répartition est faite au niveau des régions puis des départements dans les trois ou quatre premiers mois de l'exercice, ne soient utilisés effectivement qu'en novembre ou décembre.

Aussi bien avons-nous décidé de provoquer une accélération de la procédure grâce à un système généralisé de pré-programmation qui a été expérimenté très heureusement dans certains départements, notamment dans le Pas-de-Calais.

Je répondrai à M. de Bourgoing qu'il a été demandé au préfet de région d'adresser aux départements la répartition des dotations avant le 31 janvier 1973 ; cela est possible puisque les préfets ont déjà reçu les prévisions de dotations régionalisées et qu'ils peuvent aussi, dès maintenant, engager la procédure de répartition des dotations entre les départements.

A M. Chatelain qui évoquait les 700.000 logements de tel et tel programme, je rappellerai leur incidence très concrète. Les prêts de la caisse des dépôts — cette institution que j'ai quelque raison de bien connaître, comme le regretté président de votre commission des finances disparu récemment — les prêts de la caisse des dépôts, dis-je, qui sont consacrés au logement, devraient être augmentés d'environ 65 p. 100 et représenteraient dès lors plus de 80 p. 100 du total de ses disponibilités, contre 50 p. 100 actuellement.

La Haute assemblée qui comprend de très nombreux représentants des collectivités locales, conçoit sans peine quelle pourrait être l'incidence d'une telle mesure sur les facilités que l'établissement en question pourrait donner aux collectivités locales.

M. Jozeau-Marigné a parlé de la viabilité des zones d'habitation. Je lui répondrai d'autant plus volontiers que je partage son point de vue. Il s'agit de crédits qui ne dépendent pas de notre responsabilité mais de celle du ministre de l'intérieur auquel son propos sera, par nos soins, rapporté.

M. de Montigny a parlé des réductions des taux d'intérêt. Son propos permet de mesurer tout l'écart qu'il y a, singulièrement de nos jours, entre le domaine du souhaitable et celui du possible. Qu'il sache, en tout cas, que nous sommes bien disposés, M. Olivier Guichard et moi, à tirer le maximum du possible pour aller dans le sens des souhaits qu'il a formulés.

A propos des handicapés physiques et des villages retraite, je dirai à M. de Montigny qu'il ne pouvait évoquer un domaine qui nous soit aussi commun. Nous pensons, en effet, qu'une politique sociale, pour mériter vraiment ce nom, ne doit pas tant donner davantage à ceux qui ont déjà le nécessaire que donner l'indispensable à ceux qui ne l'ont pas.

Les handicapés physiques ont droit à leur réinsertion dans la vie collective. C'est un problème qui, aujourd'hui, revêt une ampleur nationale, à la faveur des progrès très heureux de la médecine mais aussi de la progression très fâcheuse des accidents d'automobile.

Il y a quelques jours, je visitais une institution à bien des égards remarquable, dans les Deux-Sèvres. Il y a moins de trois semaines, mes collaborateurs et moi-même avons consacré trois heures de travail au comité de liaison qui se préoccupe de cette réinsertion des handicapés physiques.

S'agissant des normes des logements, je peux dire à M. de Montigny que, non seulement son souci rencontre exactement le nôtre, mais que, dès 1973, des programmes concrets seront mis en chantier, à titre expérimental, de manière que nous puissions discerner quels sont les avantages et les inconvénients de telle ou telle formule.

Quoi qu'il en soit, s'agissant de la substitution des plans inclinés aux marches ou de la largeur des portes, l'essentiel sera fait dans les années qui viennent pour que les handicapés trouvent ou retrouvent dans la collectivité nationale et dans leur vie quotidienne la place à laquelle ils ont droit.

Le dernier point soulevé par M. de Montigny concernait les villages retraite. Nous sommes favorables à la formule, même si certaines associations connaissent actuellement des difficultés financières, et nous sommes d'accord pour la développer. Mais nous voulons cependant attirer votre attention, monsieur le

sénateur, sur le fait que ces villages signifient une certaine forme de ségrégation. Il nous est apparu, depuis quelques années, que bien des personnes âgées avaient surtout le souci de ne pas être mises à l'écart de la collectivité. Les femmes — passez-moi l'expression un peu triviale — veulent « tailler leur petite bavette » avec la commerçante du bourg et les hommes veulent aller battre la carte au tabac le plus voisin de l'église. C'est peut-être à travers la préservation de ce tissu, qui leur est familier sur le plan de l'environnement, que se situe leur meilleure chance d'épanouissement et de prolongation de leur existence.

J'en viens maintenant à quelques observations présentées par M. Laucournet. Elles concernent la prudence à observer en matière de prêts à construire et de nombreux autres sujets. Il en va de cela comme des alcaloïdes. A dose modérée, ce sont des stimulants dont nous ne saurions nous passer, mais à dose massive, ils peuvent présenter plus d'inconvénients que d'avantages. Nous en sommes parfaitement conscients. Nous poursuivons dans la voie d'une stimulation que la concurrence internationale et les aspirations des Français rendent indispensable. Mais nous ferons en sorte qu'elle n'ait pas plus d'inconvénients que d'avantages.

En ce qui concerne les centres villes, on nous a demandé de ne pas prévoir seulement du tertiaire et du somptuaire. Tout ce que nous avons dit depuis le début de cette séance aura convaincu M. Laucournet que nous partageons son point de vue sur le maintien ou la réinsertion des habitants de ces centres-villes, fussent-ils de condition modeste.

En ce qui concerne l'allocation-logement, la curieuse terminologie de l'institut de la statistique, qui nous parle de « ménages » quand il s'agit de « célibataires », mais il en est bien ainsi, dit que 90 p. 100 des ménages sont aujourd'hui couverts par cette allocation, puisque n'en sont exemptés que les ménages sans enfant et les célibataires de vingt-cinq à soixante-cinq ans. Mais il est certain qu'un petit nombre de personnes n'en bénéficient pas et qu'elles y auraient droit. Nous nous efforcerons d'étendre cette mesure dans les années qui viennent sans que cela puisse constituer pour autant la priorité des priorités. Je vous le dis sincèrement.

En ce qui concerne l'allocation spécifique en faveur des plus défavorisés en cas de résorption d'habitat insalubre ou de rénovation urbaine proprement dite, il est indéniable qu'un problème se pose pour les ménages qui ne sont pas couverts. Je voudrais seulement faire observer que les P. L. R. sont réservés à ces opérations, qui peuvent constituer une aide supplémentaire, et que, par ailleurs, certaines collectivités locales, en ce qui concerne notamment les courées du Nord, consentent un effort qui vient renforcer ceux des pouvoirs publics sur le plan national.

Vous avez enfin, monsieur le rapporteur, évoqué le problème de la parution tardive des textes d'application. Je vous répondrai que lorsque nous sommes arrivés au ministère nous avons été frappés, M. Olivier Guichard et moi-même, qu'en matière d'équipement et de logement quatre-vingts textes d'application étaient en chantier. Ils correspondaient au bouleversement profond introduit par les modifications de la législation intervenues ces dernières années dans le double sens de l'efficacité et de l'équité sociale. Nous en avons été si frappés que notre première résolution a été de ne rien mettre de nouveau en chantier qui puisse bouleverser encore l'équilibre qui venait d'être établi.

Je crois pouvoir vous dire qu'actuellement les feux sont poussés — comme on disait au temps de la marine à charbon — pour que les textes d'application, du moins sur les sujets prioritaires, paraissent dans les délais les plus rapides. Depuis le début de cette année, sont sortis les textes concernant l'allocation de logement, la réforme des prêts et primes du crédit foncier, la réforme de ce qui est devenu le 0,90 p. 100 logement, la réforme de la location coopérative en secteur H. L. M. Les mesures transitoires concernant les coopératives de location-attribution seront publiées avant la fin de l'année, ainsi que tous les textes relatifs au droit de la construction et à la protection des acquéreurs, l'application de la loi du 16 juillet 1971 que vous aviez nommément désignée tout à l'heure et de celle du 11 juillet 1972. Enfin, dans les premiers mois de 1973 — j'y insiste — devraient pouvoir être publiés les textes concernant les offices publics d'aménagement et de construction et les coopératives de production H. L. M.

Tout cela vous explique que nos services sont si submergés, que le Parlement n'a pas à attendre d'initiatives spectaculaires tendant à un bouleversement des textes existant au cours des prochains mois.

Au demeurant, la politique que M. Olivier Guichard et moi-même entendons mener dans le domaine de l'habitat, sera, je le précise à l'intention des hommes rompus à l'exercice des responsabilités concrètes, menée avec un triple souci : celui de ne rien entreprendre qui n'ait été au préalable testé concrètement sur le terrain ; celui de ne rien modifier sans avoir exactement mesuré si les avantages du changement sont supérieurs aux perturbations qu'il entraîne ; celui enfin de suivre dans leur exécution les développements d'une action dont nous savons bien qu'elle sera jugée non sur ses intentions, si louables soient-elles, mais sur ses résultats.

Dans cette triple démarche, le dialogue avec les élus est au plus haut point nécessaire. C'est, en effet, dans la gestion quotidienne des collectivités locales que sont réunis les plus précieux enseignements pour une action dont vous aurez compris ce soir qu'elle pourra être tout à la fois marquée du sceau des bons gestionnaires et ouverte aux aspirations des hommes. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. Fernand Chatelain. Je demande la parole.

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

M. Fernand Chatelain. Je ne peux laisser dire qu'il n'est pas possible de construire 700.000 logements en France. Il s'agit d'un choix.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Tout est toujours possible !

M. Fernand Chatelain. Vous avez choisi un certain nombre d'orientations politiques ; vous avez choisi la spéculation foncière, le gaspillage, la priorité au secteur privé. Nous, nous choisissons une orientation sociale du logement. J'ajoute que ce n'est pas seulement la caisse des dépôts et consignations qui alimenterait le financement de ce logement social, mais la caisse des prêts aux H.L.M. qui pourrait être dotée d'autres ressources, par exemple une taxe sur les plus-values frappant la spéculation foncière. Elle pourrait être alimentée aussi par le renforcement des contributions patronales. On pourrait d'ailleurs envisager d'autres mesures. Je vous propose, puisque vous semblez mal informé sur notre programme, de vous faire connaître les moyens que nous préconisons pour la construction de 700.000 logements par an.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire. M. Chatelain m'a dit ce matin qu'il y avait entre nous un fossé. C'est pour cette raison que je ne lui ai pas répondu. Ce fossé, c'est celui qui le sépare de la démocratie.

M. Fernand Chatelain. Je ne vois pas le rapport.

M. Marcel Gargar. Je demande la parole.

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

M. Marcel Gargar. M. le secrétaire d'Etat n'a pas répondu à ma deuxième question concernant l'allocation de logement pour les départements d'outre-mer. J'aimerais avoir quelques précisions.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. C'est un problème de parité globale qui n'est pas du ressort de notre département ministériel. C'est pourquoi je ne vous ai pas répondu, monsieur Gargar. Mais je ferai en sorte qu'une réponse écrite vous soit adressée par le département ministériel de la compétence duquel ressort cette question.

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

Les crédits concernant l'équipement ayant été discutés précédemment, le Sénat va pouvoir voter sur les crédits globaux figurant aux états B et C sous la rubrique « Ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme », crédits qui avaient été réservés.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 167.254.706 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(*Ce crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, plus 14.374.805 francs. » — (*Adopté.*)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme, 2.222.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.467.875.000 francs. » — (*Adopté.*)

Le groupe communiste a voté contre le titre V. Je lui en donne acte.

« Titre VI : autorisations de programme, 5.196.785.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 1.581.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VII : autorisations de programme, 10.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 10.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

Nous allons examiner également les articles 43, 44 et 45 du projet de loi, qui concernent le logement.

Articles 43 à 45.

M. le président. « Art. 43. — I. — Le programme de construction des habitations à loyer modéré, en 1973, est fixé à 223.000 logements, tous secteurs confondus.

« II. — Dans les 223.000 logements susvisés, sont compris ceux de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 57 de la loi n° 70-1199 du 21 décembre 1970, ainsi que ceux de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 37 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971.

« III. — Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme est autorisé à établir un nouveau programme triennal de construction d'habitations à loyer modéré destinées à la location ou à l'accession à la propriété et dont le total n'excédera pas 80.000 logements à réaliser par tranches annuelles de :

« — 25.000 logements en 1973 ;

« — 28.000 logements en 1974 ;

« — 27.000 logements en 1975.

« La première tranche de ce programme triennal s'imputera sur le programme global fixé au paragraphe I. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 43.

(*L'article 43 est adopté.*)

M. le président. « Art. 44. — Pour l'année 1973, les bonifications d'intérêts prévues à l'article 207 du code de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 7 du décret n° 61-549 du 23 mai 1961 modifié par l'article 4 du décret n° 66-157 du 19 mars 1966 et par l'article 1^{er} du décret n° 69-142 du 6 février 1969 sont applicables aux emprunts émis ou contractés par les organismes d'habitations à loyer modéré dans la limite de 7.960 millions de francs.

« Peuvent être également bonifiés, dans les mêmes conditions, sans limitation de montant, les emprunts contractés par ces organismes, en application de l'article 45 du code des caisses d'épargne. » — (*Adopté.*)

« Art. 45. — Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme est autorisé à établir un nouveau programme triennal d'attribution de primes à la construction prévues à l'article 257 du code de l'urbanisme et de l'habitation. Ce programme est fixé à 450 millions de F, les imputations sur les trois années étant elles-mêmes limitées à :

« — 150 millions de F en 1973 ;

« — 150 millions de F en 1974 ;

« — 150 millions de F en 1975.

« Les engagements pris au titre de la première tranche de ce programme ainsi que ceux pris au titre de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 59 de la loi n° 70-1199 du 21 décembre 1970 et au titre de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 39 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971 s'imputeront sur les autorisations de programme ouvertes au titre de 1973. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 6 décembre 1972, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1973, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 65 et 66 (1972-1973). — 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 :

Budget annexe de la Légion d'honneur.

Budget annexe de l'Ordre de la Libération :

M. Pierre Prost, rapporteur spécial (rapport n° 66, tome III, annexe n° 33).

Justice :

M. Marcel Martin, rapporteur spécial (rapport n° 66, tome III, annexe n° 20) ;

M. Pierre Garet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (avis n° 71, tome II).

Budget annexe des monnaies et médailles :

M. Pierre Prost, rapporteur spécial (rapport n° 66, tome III, annexe n° 34).

Budget annexe de l'Imprimerie nationale :

M. Louis Talamoni, rapporteur spécial (rapport n° 66, tome III, annexe n° 32).

Intérieur et Intérieur (Rapatriés) :

MM. Joseph Raybaud et André Armengaud, rapporteurs spéciaux (rapport n° 66, tome III, annexe n° 19) ;

M. Jean Nayrou, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (avis n° 71, tome I).

Article 57.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 6 décembre, à zéro heure trente minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

Modification aux listes des membres des groupes.

GROUPE DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE
(36 membres au lieu de 35.)

Ajouter le nom de M. René Rollin.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 5 DECEMBRE 1972
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Création de l'office interprofessionnel du détail et des viandes.

1303. — 5 décembre 1972. — M. Henri Caillavet, après avoir pris connaissance du décret n° 72-1067 du 1^{er} décembre 1972 portant création de l'office national interprofessionnel du détail et des viandes (*Journal officiel* du 3 décembre 1972), s'étonne de la précipitation avec laquelle ce texte a été publié au *Journal officiel*, sans information préalable du Parlement, et demande à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural s'il ne lui paraît pas opportun, compte tenu de l'importance du sujet couvert par le décret, d'exposer devant le Sénat les raisons économiques, politiques, financières et européennes qui ont permis au Gouvernement de dégager les grandes orientations contenues dans le décret. Il souhaite qu'il fasse un exposé aussi large que possible, afin de permettre au Parlement de mieux juger des intentions, des motifs et des buts poursuivis.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 5 DECEMBRE 1972

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au *Journal officiel* ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales, à la date de cette demande de conversion. »

Situation des agents techniques communaux.

12289. — 5 décembre 1972. — M. Pierre Schiélé demande à M. le ministre de l'intérieur quelles dispositions il envisage de prendre pour que puisse être améliorée la situation des adjoints techniques communaux.

Résidences de personnes âgées : allocation logement.

12290. — 5 décembre 1972. — M. Henri Fréville attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales sur les dispositions de l'article 18 du décret n° 72-526 du 29 juin 1972 pris pour l'application de la loi n° 71-582 du 16 juillet 1971 et de la circulaire du 8 septembre 1971 fixant les caractéristiques auxquelles les résidences de personnes âgées doivent satisfaire pour ouvrir droit à leurs occupants au bénéfice de l'allocation logement. Pour l'avenir, il va de soi que les organismes promoteurs de ces établissements tiendront compte des dispositions des textes précités. Mais, à la lecture de ceux-ci, il semble que les logements-foyers

actuellement construits et qui ne présentent pas les caractéristiques des logements de type F 1 bis se trouveraient désormais exclus du bénéfice de l'allocation logement nouvellement créée. S'il en était ainsi, les organismes (bureaux d'aide sociale, notamment) qui, depuis de nombreuses années, gèrent les logements-foyers avec le concours de l'allocation logement se trouveraient gravement pénalisés ; en effet, l'octroi de cet avantage contribue pour une part appréciable à assurer l'équilibre de leur budget. Il lui précise que les six centres de logements-foyers créés au cours des années 1962 à 1970 dans la ville de Rennes, qu'il administre, et gérés par le bureau d'aide sociale sont composés de logements individuels dotés de tous les éléments de confort indispensables. Tous ont été agréés par les autorités de tutelle, ce qui montre qu'ils étaient parfaitement conformes à la réglementation en vigueur au moment de leur construction. La suppression du droit à l'allocation logement dans ces établissements apparaîtrait particulièrement inéquitable et parfaitement choquante si elle venait à frapper les organismes qui, dans l'intérêt des personnes âgées, ont fait figure de « pionniers » et n'ont pas hésité à prendre des risques dans un domaine dont les contours n'ont pu être définis qu'à la lumière d'expériences délicates et parfois difficiles. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui préciser si, comme il le pense, il convient de donner à la circulaire précitée une interprétation moins restrictive que celle qui ressort littéralement de son texte et de lui confirmer que le droit à l'allocation logement doit être effectivement maintenu aux occupants des logements construits antérieurement au 8 septembre 1971 et répondant, comme c'est le cas à Rennes, à des normes suffisantes.

Achat de logements dans les H. L. M.

12291. — 5 décembre 1972. — M. Louis Namy demande à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme quelles mesures il compte prendre afin de remédier à la situation anormale faite aux locataires-coopérateurs qui, dans le cadre de la loi n° 65-556 du 10 juillet 1965, ont acheté un logement H. L. M. à un prix bien supérieur à celui qui résulterait de l'application des dispositions nouvelles du décret n° 72-216 du 22 mars 1972 (pris en application de l'article 26 de la n° 71-580 du 16 juillet 1971 fixant les conditions de cession des logements H. L. M. coopératifs aux locataires qui les occupent).

Anciens militaires : pension d'invalidité de la sécurité sociale.

12292. — 5 décembre 1972. — M. Joseph Raybaud expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que lorsqu'un retraité militaire est blessé ou malade et reçoit une pension d'invalidité de la sécurité sociale, il ne perçoit qu'une pension diminuée du montant de sa pension militaire. Il lui demande s'il ne conviendrait pas dans un souci d'équité de modifier la réglementation en vigueur puisque la pension militaire est constituée par un versement du militaire pris sur sa solde.

Cotisations de sécurité sociale : militaires titulaires de deux pensions de retraite.

12293. — 5 décembre 1972. — M. Joseph Raybaud expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que le décret n° 70-159 du 26 février 1970 a décidé que les titulaires de deux pensions n'étaient astreints à verser la cotisation de sécurité sociale que sur une seule pension. Mais ce décret précise que cette cotisation doit être versée sur la pension qui représente le plus grand nombre d'annuités. Par suite, les anciens militaires se trouvant lésés du fait que, leur pension militaire représentant plus d'annuités que leur pension de sécurité sociale, ils sont astreints à verser une cotisation à la caisse militaire de sécurité sociale pour bénéficier des mêmes prestations médicales qu'ils auraient perçues gratuitement de la caisse du régime général. En conséquence, il lui demande, dans un souci d'équité, de remplacer dans le décret précité les « annuités » par les « années de service ».

Pensions de la sécurité sociale de militaires ayant travaillé dans le privé.

12294. — 5 décembre 1972. — M. Joseph Raybaud expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales qu'en raison des modalités prévues par le décret n° 50-133 du 20 janvier 1950, lorsque des retraités militaires qui ont travaillé dans le privé sous le régime général de la sécurité sociale prennent leur retraite à soixante-cinq ans, il est tenu compte pour le décompte de leur pension des tri-

mestres militaires qui sont déjà rémunérés par leur pension militaire, c'est-à-dire au lieu de diviser le produit obtenu par le nombre de trimestres civils, on ajoute les trimestres au dénominateur, ce qui diminue leur retraite civile d'un tiers, comparativement à celle obtenue par leurs collègues de même catégorie, à traitements égaux, ancienneté et versements égaux. Il lui demande s'il ne serait pas normal que le décret précité soit amendé de manière que tous les travailleurs de la même catégorie à salaire égale, ancienneté égale et versements égaux, perçoivent un même montant de retraite.

Ouganda : racisme.

12295. — 5 décembre 1972. — M. Pierre Giraud demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il est exact que : 1° la France n'ait pas accepté d'accueillir des expulsés de l'Ouganda, et ceci malgré les offres faites par des organismes privés d'entraide ; 2° le Gouvernement français ait proposé d'accroître son aide, en particulier technique, au gouvernement ougandais alors que celui-ci développe une inqualifiable politique raciste.

Caisses d'épargne privées : procurations « Post-mortem ».

12296. — 5 décembre 1972. — M. André Mignot expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les caisses d'épargne privées sont souvent saisies, par leurs clients, de demandes de procurations « Post-mortem ». Or, les unes, estimant que les dispositions de l'article 2003 du code civil doivent être strictement respectées, se refusent à accepter de telles procurations. D'autres, se référant à l'article 1991 du code civil et se basant sur certains arrêts de cours d'appel qui ont maintenu l'effet du pouvoir après le décès du mandant, lorsqu'il s'agissait de terminer une affaire en cours et qu'il y avait péril en la demeure, insèrent dans la procuration une clause manifestant la volonté du mandant de conserver effet au mandat après son décès. D'autres estiment qu'il serait nécessaire d'adjoindre à la procuration un testament olographe limitant le mandat à des actes précis pour une courte durée (sous réserve que le client reconnaisse par ailleurs qu'il a été mis au courant des risques que lui-même ou sa succession pourrait encourir), le testament étant déposé par le mandataire, dès qu'il a connaissance du décès du mandant, chez un notaire pour le faire régulariser. Pour éviter les difficultés devant lesquelles se trouvent les caisses d'épargne et les risques qu'elles sont susceptibles d'encourir, et pour uniformiser la façon de procéder, il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable que l'administration de tutelle précise la position à adopter par les caisses d'épargne en cette matière.

Fusion de sociétés : fiscalité.

12297. — 5 décembre 1972. — M. Henri Desseigne expose à M. le ministre de l'économie et des finances que dans son instruction du 13 juillet 1972, M. le directeur général des impôts a précisé les conditions d'admission sur le plan fiscal de la rétroactivité d'une fusion de sociétés et que ce texte prévoit notamment que la rétroactivité ne pourra être admise que si chacune des sociétés concernées est bénéficiaire du point de vue fiscal et s'il n'existe pour chacune d'elle ni déficit fiscal, ni amortissements réputés différés à reporter. Il lui demande si la rétroactivité pourrait être admise dans le cas où l'une des sociétés étant fiscalement déficitaire, la société absorbante ou la société nouvelle issue de la fusion renoncerait à déduire ce déficit de son résultat fiscal.

Désinfection des locaux scolaires utilisés comme bureaux de vote.

12298. — 5 décembre 1972. — M. Francis Palmero attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés rencontrées par les municipalités pour remettre en état et surtout désinfecter les locaux scolaires qui ont été utilisés pour l'organisation de bureaux de vote. Il lui demande s'il ne juge pas opportun d'accorder officiellement la vacation du lundi matin pour les élèves fréquentant les classes utilisées, à moins que des crédits soient alloués pour compenser les heures supplémentaires qu'il faudra obligatoirement faire accomplir par le personnel municipal.

Chocques (Pas-de-Calais) : compensations financières après fermeture d'exploitations.

12299. — 5 décembre 1972. — M. Michel Darras rappelle à M. le ministre du développement industriel et scientifique avoir posé le 12 octobre 1971 à son prédécesseur une question écrite n° 10767 dans laquelle il soulignait les conséquences dommageables de la

fermeture de la cokerie et du lavoir de Chocques, et en particulier le très sérieux problème financier posé à la commune, qui bénéficiait de la patente de la cokerie ainsi que de la redevance des mines. La réponse qui lui avait été faite indiquait : « Le Gouvernement n'ignore pas les répercussions, sur les ressources des communes minières, des fermetures d'installations dans les houillères, mais la conversion industrielle des régions minières devrait en atténuer les effets. L'implantation d'industries nouvelles dans ces régions apportera en effet, directement ou indirectement, aux communes du secteur concerné la compensation des pertes de recettes qu'elles auront subies du fait de la régression de l'industrie charbonnière. La commune de Chocques n'ayant rien vu venir de tel, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles autres compensations financières le Gouvernement va lui apporter.

Produits laitiers : taux de la T. V. A.

12300. — 5 décembre 1972. — M. Pierre Maille demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il ne peut être envisagé de ramener au taux de 2,40 p. 100 et non de 3,50 p. 100 le taux du remboursement forfaitaire en matière de T. V. A. pour le lait et les produits laitiers ; une telle disposition serait de nature à mettre sur le même plan le lait et les produits laitiers avec les autres productions animales.

**LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES
auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.**

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 9996 Marcel Martin ; 10874 Henri Caillavet ; 11217 Joseph Raybaud ; 11521 Serge Boucheny ; 11527 Jean Francou ; 11961 Roger Poudonson ; 11972 Pierre Schiélé ; 12004 Edmond Barrachin.

**SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE
CHARGE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS**

N° 10601 Jean Legaret ; 11351 P.-Ch. Taittinger ; 11873 Fernand Chatelain ; 11930 Jean Sauvage ; 12115 Francis Palmero.

**SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE
CHARGE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES SERVICES
DE L'INFORMATION**

N° 10359 Serge Boucheny ; 10708 Pierre Giraud ; 11199 Francis Palmero ; 11863 Henri Caillavet ; 12032 Henri Fréville ; 12049 Georges Cogniot ; 12051 André Fosset ; 12056 Edouard Bonnefous.

AFFAIRES CULTURELLES

N° 10092 Marie-Thérèse Goutmann ; 10435 Georges Cogniot ; 11024 Michel Kauffmann.

AFFAIRES SOCIALES

N° 11246 Marie-Thérèse Goutmann ; 11428 Robert Schmitt ; 11468 Jean Cauchon ; 11499 Marcel Souquet ; 11509 André Méric ; 11537 Marcel Gargar ; 11576 Marcel Martin ; 11594 Roger Poudonson ; 11657 Lucien Grand ; 11693 Louis de la Forest ; 11755 Roger Poudonson ; 11757 Roger Poudonson ; 11803 Jean Cauchon ; 11857 Marcel Lambert ; 11872 Fernand Chatelain ; 11882 Catherine Lagatu ; 11965 Arthur Lavy ; 11968 Serge Boucheny ; 11976 Pierre Schiélé ; 11978 Catherine Lagatu ; 11999 P.-Ch. Taittinger ; 12028 Catherine Lagatu ; 12061 Michel Darras ; 12062 Ladislav du Luart ; 12076 André Diligent ; 12087 Marcel Cavaillé ; 12088 Emile Durieux ; 12096 Robert Schwint ; 12098 Albert Sirgue ; 12100 Jean Cluzel ; 12017 Catherine Lagatu.

AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

N° 9956 Pierre Brouse ; 11324 Jean Cluzel ; 11447 Catherine Lagatu ; 11494 Baudouin de Hautecloque ; 11525 Octave Bajeux ; 11569 Jacques Eberhard ; 11799 Octave Bajeux ; 11838 Jean Sauvage ; 11929 Henri Sibor ; 11946 P.-Ch. Taittinger ; 11962 Pierre Brouse ; 11964 Jacques Pelletier.

**AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EQUIPEMENT,
LOGEMENT ET TOURISME**

N° 9670 P.-Ch. Taittinger ; 10939 Pierre Giraud ; 11665 P.-Ch. Taittinger ; 11743 Fernand Châtelain.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 11696 Georges Dardel ; 11959 Jean Cluzel ; 12105 P.-Ch. Taittinger.

COMMERCE ET ARTISANAT

N° 1201 Jean Sauvage ; 12029 Claude Mont ; 12060 André Diligent.

DEFENSE NATIONALE

N° 12053 Serge Boucheny ; 12114 Francis Palmero.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

N° 11390 André Méric ; 11948 P.-Ch. Taittinger ; 12132 René Monory.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 10036 Marcel Martin ; 10475 Guy Pascaud ; 10906 Roger Poudonson ; 10978 Henri Caillavet ; 11011 Henri Caillavet ; 11074 P.-Ch. Taittinger ; 11155 Fernand Lefort ; 11221 Léopold Heder ; 11222 Léopold Heder ; 11301 Robert Bouvard ; 11432 Jacques Eberhard ; 11467 André Morice ; 11572 Louis Courroy ; 11604 Jean Sauvage ; 11659 André Diligent ; 11692 Jean Cluzel ; 11847 Jean Sauvage ; 11900 André Mignot ; 11901 André Mignot ; 11902 André Mignot ; 11919 Jean Collery ; 11931 Jean Cluzel ; 11940 Jean Cluzel ; 11944 Jean Francou ; 11949 Francis Palmero ; 11954 Robert Liot ; 11956 Robert Liot ; 11963 Jacques Pelletier ; 11974 Francis Palmero ; 11982 Léon Jozeau-Marigné ; 11987 Marcel Brégégère ; 11988 Robert Liot ; 11994 Henri Caillavet ; 12005 Edgar Tailhades ; 12006 Francis Palmero ; 12020 Robert Liot ; 12021 Robert Liot ; 12023 Robert Liot ; 12052 Paul Guillard ; 12054 Robert Liot ; 12055 Edouard Bonnefous ; 12059 M. Maurice-Bokanowski ; 12090 Yves Estève ; 12104 P.-Ch. Taittinger.

EDUCATION NATIONALE

N° 8219 Georges Cognot ; 11533 Henri Caillavet ; 11783 André Méric ; 11798 Jean Collery ; 11875 Catherine Lagatu ; 11885 Catherine Lagatu ; 11990 Louis Namy ; 11993 Catherine Lagatu ; 12002 Joseph Raybaud ; 12010 Georges Cognot ; 12026 Georges Cognot ; 12030 Francis Palmero ; 12050 Louis Namy ; 12067 Lucien Grand ; 12069 Robert Schwint ; 12070 Léon Jozeau-Marigné ; 12071 Antoine Courrière ; 12081 P.-Ch. Taittinger ; 12117 M. Maurice-Bokanowski ; 12120 André Méric ; 12128 Victor Robini ; 12131 Marcel Gargar.

INTERIEUR

N° 8690 Antoine Courrière ; 10056 Auguste Pinton ; 10414 Jean Geoffroy ; 10594 Jacques Duclos ; 10710 André Méric ; 11118 Jacques Braconnier ; 11160 Jean Bertaud ; 11267 Edouard Bonnefous ; 11405 Edouard Bonnefous ; 11436 Francis Palmero ; 11438 Michel Miroudot ; 11532 Henri Caillavet ; 11607 Léon David ; 11818 Henri Caillavet ; 11851 Pierre Giraud ; 11899 André Mignot ; 11917 P.-Ch. Taittinger ; 12041 Joseph Raybaud ; 12092 Jacques Carat ; 12093 Jacques Carat ; 12113 Roger Poudonson ; 12134 Jacques Duclos.

JUSTICE

N° 10347 Claudius Delorme ; 10374 Hubert d'Andigne ; 11105 Francis Palmero ; 11679 Henri Henneguelle ; 11977 Arthur Lavy ; 12080 Joseph Voyant ; 12083 Jean Bertaud.

PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

N° 11001 Ladislav du Luart ; 11926 André Diligent ; 11941 Jean Cluzel ; 11980 Marie-Thérèse Goutmann ; 12035 Raymond Boin ; 12040 Ladislav du Luart ; 12110 Jean Legaret.

SANTE PUBLIQUE

N° 11502 Louis Courroy ; 11853 Robert Bouvard ; 11855 Marcel Souquet ; 11932 Maurice Coutrot ; 11935 Francis Palmero ; 11938 André Fosset ; 12011 Raoul Vadepied ; 12014 Louis de la Bores ; 12031 René Jager ; 12039 Jean Colin ; 12102 Jean Cluzel ; 12111 Pierre Schièle.

TRANSPORTS

N° 11416 P.-Ch. Taittinger ; 11880 Serge Boucheny ; 12015 Raymond Guyot ; 12016 Raymond Guyot.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

**AMENAGEMENT DU TERRITOIRE,
EQUIPEMENT, LOGEMENT ET TOURISME**

Primes à la construction : collectivités locales.

11896. — M. Louis Namy expose à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme que l'article 22 du décret n° 72-66 du 24 janvier 1972, relatif aux primes, aux bonifications d'intérêt et aux prêts à la construction, spécifie que le demandeur de prime non convertible ne peut être qu'une personne physique et qu'il doit s'engager à occuper lui-même le logement créé ou à le faire occuper par ses ascendants ou descendants, ou ceux de son conjoint, dans les délais prévus à l'article 9. Cette rédaction actuelle exclut par conséquent les collectivités locales du bénéfice de la prime à la construction, alors que le décret n° 63-1324 du 24 décembre 1963, maintenant abrogé, était moins restrictif puisqu'il permettait d'accorder le bénéfice de primes à la construction aux personnes physiques et morales qui entreprennent des travaux ayant pour objet la construction, l'achèvement ou la mise en état d'habitabilité d'immeubles à usage principal d'habitation. Compte tenu que des collectivités locales, notamment des communes, font de gros efforts pour édifier des logements de fonction afin de loger des personnels communaux ou des personnels dépendant d'administrations diverses, et se substituent ainsi dans ce cas à l'Etat, il lui demande s'il ne lui paraît pas à la fois judicieux et réaliste d'adapter la nouvelle réglementation pour résoudre le problème des logements de fonction construits par les collectivités locales. (*Question du 6 septembre 1972.*)

Réponse. — Effectivement, l'article 22 du décret n° 72-66 du 24 janvier 1972 relatif aux primes, aux bonifications d'intérêts et aux prêts à la construction réserve désormais les primes à la construction non convertibles en bonifications d'intérêts aux particuliers qui font construire des maisons individuelles destinées à devenir leur habitation principale, ou celle de leurs ascendants ou descendants ou de ceux de leur conjoint. Il est rappelé que les collectivités locales peuvent réserver, dans des conditions réglementairement définies, en contrepartie de leur aide financière ou de l'octroi de leur garantie, dans les réalisations H.L.M., des logements qui seront loués à leur personnel. Les communes peuvent, en outre, à titre exceptionnel, être autorisées par décret en Conseil d'Etat, pris sur rapport du ministre de l'intérieur et du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, après avis du comité départemental des H.L.M., soit à construire directement des H.L.M., soit à les faire construire pour leur compte par un office ou une société anonyme d'H.L.M., en bénéficiant de prêts à taux réduit ou de bonifications d'intérêts.

Logements-foyers dans les H.L.M.

11967. — M. Jean Cluzel expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que la part consacrée aux logements-foyers dans les programmes d'H.L.M. lui paraît insuffisante, alors que le maintien des personnes âgées à leur domicile doit être encouragé. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin d'augmenter le contingent annuel de 10.000 logements-foyers et de les réserver en priorité aux personnes âgées titulaires des revenus les plus modestes. (*Question du 25 septembre 1972 transmise pour attribution par M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.*)

Réponse. — La nécessité de développer l'effort de construction sociale au profit des personnes âgées a retenu l'attention des pouvoirs publics. C'est ainsi que les réalisations H.L.M. pour personnes âgées, qui représentaient 2.765 logements lancés et 1.153 achevés en 1968 sont passées à 5.719 et 4.590 en 1971. Par ailleurs, la circulaire n° 66-20 du 30 juillet 1966, relative aux programmes d'H.L.M. à usage locatif et à l'attribution de logements aux personnes âgées, personnes seules et handicapés physiques, dispose que tous les programmes d'H.L.M. à usage locatif devront comporter des logements de type 1 bis, dans la proportion de 5 p. 100 au minimum du nombre des logements du programme. Situés obligatoirement au rez-de-chaussée dans les bâtiments non pourvus d'ascenseurs, ils doivent être attribués en priorité à des personnes âgées. Le respect de cette disposition doit être facilité par la nouvelle définition des prix plafonds : depuis novembre 1970, les prix de bâtiment comprennent un forfait, destiné à couvrir les charges d'équipement pratiquement constantes, auquel s'ajoute une partie variable, fonction de la surface réelle du logement. Les

organismes d'H. L. M. ne seront donc plus tentés, comme antérieurement, lorsque le prix de construction était uniquement fonction de la surface, de réaliser surtout des logements comportant un grand nombre de pièces afin d'amortir aisément les charges fixes. En outre, le décret n° 72-526 du 29 juin 1972, pris pour l'application de la loi n° 71-582 du 16 juillet 1971, relative à l'allocation de logement, prévoit qu'une prime de déménagement est attribuée aux personnes âgées ou aux ménages qui, étant ou devenant bénéficiaires de l'allocation de logement, s'assurent des conditions de logement mieux adaptées à leur situation. De plus, le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme a conseillé à ses services et aux offices ou sociétés anonymes d'H. L. M. le développement des foyers « soleil ». Le foyer « soleil » est composé tout à la fois d'un foyer de type classique et de logements loués dans les immeubles alentour par l'association gestionnaire du foyer. Cette formule doit s'étendre à l'avenir : elle permet une plus grande autonomie des personnes, favorise leur insertion dans l'habitat ordinaire et assure un meilleur équilibre socio-démographique au niveau des bâtiments et de la cité. D'autres mesures sont actuellement à l'étude pour accroître le parc de petits logements dans le parc social à attribuer en priorité aux personnes âgées à proximité de leurs enfants et aux associations gestionnaires de foyers « soleil ».

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

Implantation de sociétés étrangères.

12064. — 19 octobre 1972. — **M. Guy Schmaus** appelle l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur la situation d'une usine d'électronique établie à Clichy (92). En effet, les locaux et les terrains de cette entreprise seraient sur le point d'être cédés à une société étrangère concurrente, laquelle n'attend plus qu'une autorisation du Gouvernement pour s'implanter en France. La société française, quant à elle, serait transférée dans la zone industrielle de Courtabœuf, à Orsay, ce qui, dans l'immédiat, provoquerait le licenciement d'une trentaine d'employés et menacerait à terme l'ensemble du personnel. Il lui demande, en conséquence, s'il ne lui paraît pas souhaitable que le Gouvernement s'oppose à l'implantation de cette entreprise étrangère afin tout à la fois de sauvegarder l'existence d'un établissement national et d'assurer la sécurité de son personnel. (Question du 19 octobre 1972.)

Réponse. — La société française d'électronique établie à Clichy exerce plusieurs activités distinctes. Certaines sont d'ordre commercial (importation et distribution en France de matériels divers), et d'autres comportent des productions industrielles (fabrication et vente de composants, d'appareils et de systèmes électroniques). Une filiale réalise des produits industriels dans le domaine de la mécanique. La société et sa filiale possèdent actuellement trois implantations principales : deux installations à Clichy, une à Conflans-Sainte-Honorine. Dans le cadre de ses activités commerciales, cette société assure l'importation officielle des matériels électroniques « Grand Public » d'une importante société étrangère. Cette position d'importateur unique résultait d'un contrat de droit privé qui comportait, comme il est d'usage, des clauses de dénonciation. Le contrat a été dénoncé, conformément à ces clauses, par la société étrangère qui avait décidé de modifier le processus de commercialisation de ses produits en France en créant sa propre société de vente comme elle l'a fait dans une grande partie des pays industrialisés. Il est clair que les pouvoirs publics ne pouvaient s'opposer à la dénonciation de ce contrat. Ainsi la société d'électronique de Clichy cessera de vendre le matériel électronique « Grand Public » fin février 1973. Afin de minimiser les répercussions de cette cessation de ventes et de la diminution correspondante du chiffre d'affaires sur la poursuite des autres activités, et en particulier sur les activités de production industrielle, il est apparu que la vente d'une des implantations de Clichy serait, pour la société en question, une bonne solution. Ainsi cette entreprise pourra effectuer un effort financier plus important pour développer son action industrielle dans le domaine du matériel électronique professionnel, action créatrice d'emplois. Etant donné le groupement des clients de ce type de matériel dans la région Sud et Sud-Ouest de Paris, cette entreprise a pris la décision de déplacer une partie de ses installations dans la zone d'Orsay. En tout état de cause, il était dans ses intentions de réaliser ce déménagement à plus ou moins long terme. Les événements relatés ci-dessus n'ont fait qu'accélérer le mouvement. L'entreprise devrait employer environ 200 personnes dans cette implantation d'Orsay, alors que l'effectif de l'installation qui restera à Clichy est de l'ordre de 60 personnes. Elle fera tout son possible pour assurer dans les meilleures conditions le transfert de ses salariés d'un secteur à un autre, au sein de la société ou de ses filiales, conformément aux qualifications professionnelles et aux désirs des personnels en question. Ceux qui ne pourraient effectuer leur transfert bénéficieraient des avantages prévus en cas de licenciement. La cessation de l'activité commerciale concernant le matériel « Grand Public » qui résulte, comme indiqué ci-dessus, de la dénonciation du contrat, touche particulièrement le personnel

affecté directement à la vente du matériel et le personnel de structure générale (informatique, administration, comptabilité) se consacrant aux activités liées à ces ventes. Compte tenu de leur haut niveau de qualification, ces personnes ne devraient pas avoir de difficultés pour retrouver un emploi dans une localité en grande expansion. On peut penser, d'autre part, que la filiale française de la société étrangère, dont la création est en cours, pourrait embaucher une partie importante de ces effectifs. Il faut mentionner enfin que la création envisagée a été suivie de très près par le Gouvernement qui a obtenu les garanties qu'il estimait nécessaires.

ECONOMIE ET FINANCES

Primes des assurances incendie : augmentation.

12085. — **M. Abel Sempé** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les conséquences graves qui peuvent résulter de la récente décision prise d'autoriser une majoration de 20 p. 100 du montant des primes payées par les industriels et les commerçants pour leurs assurances incendie. Il lui signale, outre le fait que cette hausse brutale est faite sans aucune discrimination entre les risques d'incendie, que lesdites primes sont frappées en France d'une taxe de 30 p. 100. Il en résulte, de ce fait, un décalage pour les assurés industriels et commerçants des autres pays du Marché commun dont le montant de la taxe est au taux suivant :

Irlande	0 p. 100
Luxembourg	4 —
Pays-Bas	4 —
Grande-Bretagne	0 —
Allemagne	5 —
Belgique	6 —
Italie	15 —

et, tenant compte de cette situation, il lui demande, pour éviter le déséquilibre fâcheux entre les différents partenaires du Marché commun, s'il peut envisager de ramener le taux de cette taxe à 10 p. 100 au lieu des 15 p. 100 prévus récemment. (Question du 24 octobre 1972.)

Réponse. — L'assurance incendie des risques industriels et commerciaux connaît, depuis quelques années, une détérioration sensible de ses résultats dans tous les pays industrialisés. Cette évolution, qui résulte largement d'une modification de la technologie et des matériaux utilisés, a entraîné des relèvements de tarifs allant jusqu'à 100 p. 100 en Grande-Bretagne et à 60 p. 100 en Allemagne. L'ampleur et le nombre des sinistres survenus en France en 1972 a obligé les assureurs à mettre en œuvre un relèvement de 20 p. 100 de leurs tarifs. Cette mesure de redressement, qui apparaissait comme le minimum nécessaire pour maintenir le fonctionnement du système de protection constitué par l'assurance, s'est effectuée sans discrimination car la détérioration a touché toutes les catégories d'entreprises. Toutefois, les installations correctement protégées par des dispositifs d'extinction automatique n'ont pas été affectées par cette hausse et cette dernière a été atténuée pour les risques de faible dimension. De plus, le Gouvernement a, dans le projet de loi de finances pour 1973, proposé de ramener de 30 p. 100 à 15 p. 100 le taux de la taxe sur les primes d'assurance incendie des risques industriels, commerciaux, artisanaux, agricoles, ainsi que ceux afférents aux bâtiments administratifs des collectivités locales et de 30 p. 100 à 8,75 p. 100 la taxe sur les contrats d'assurance des pertes d'exploitation résultant d'un incendie. La nécessité de l'équilibre budgétaire ne permet pas d'aller au-delà de ces propositions. Ces mesures adoptées par le Parlement atténueront très sensiblement la majoration exceptionnelle des primes et rapprocheront le taux de la taxe applicable en France, sur les risques incendie des entreprises, avec ceux pratiqués dans les autres pays du Marché commun.

Création d'une autorité monétaire européenne.

12119. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si, pour favoriser l'application des résolutions adoptées les 19 et 20 octobre 1972 à Paris par les neuf chefs d'Etat des pays membres de la Communauté européenne, il ne juge pas nécessaire, dans les prochains mois, la création d'une autorité monétaire européenne. Il est possible, dans l'esprit du sommet de Paris, d'envisager l'action d'un tel organisme sans attendre la constitution d'un gouvernement européen ; ainsi serait coordonnée plus étroitement la politique de la Communauté dans ce domaine et plus facilement mises en place les procédures communautaires indispensables pour lutter efficacement contre l'inflation et l'instabilité des prix. L'existence d'une zone monétaire européenne et l'instauration d'une monnaie européenne, prochaines étapes de l'union économique et monétaire, dont l'achèvement est prévu au plus tard au 31 décembre 1980, s'en trouveraient accélérées. (Question du 2 novembre 1972.)

Réponse. — La résolution du conseil et des représentants des Etats membres du 22 mars 1971 concernant la réalisation par étapes de l'union économique et monétaire européenne dans la Communauté, prévoit qu'au terme du processus qui doit conduire à la formation d'un ensemble monétaire individualisé au sein du système international, cet ensemble comportera une organisation communautaire des banques centrales. Il est trop tôt pour se prononcer sur les modalités de cette organisation communautaire et notamment sur l'institution d'une autorité monétaire européenne unique. En effet, la mise en place d'une telle autorité suppose un accord préalable entre tous les Etats membres de la Communauté sur la réalisation d'une zone caractérisée par la convertibilité totale et irréversible de leurs monnaies l'élimination des marges de fluctuation des cours de changes et la fixation irrévocable des rapports de parité. Les conditions pour qu'un tel accord soit obtenu ne sont pas encore réalisées et l'objectif poursuivi ne pourra être atteint que progressivement. Il ne faut cependant pas sous-estimer les progrès réalisés à cet égard depuis 1971. Le resserrement des marges décidé par la résolution du 21 mars 1972 a été un premier pas important dans la voie de l'objectif poursuivi. Un second degré a été franchi lorsque la conférence des ministres des finances qui s'est tenue à Rome les 11 et 12 septembre 1972 a abouti à un accord sur l'institution d'un Fonds européen de coopération monétaire, qui peut être considéré comme un premier élément de l'organisation communautaire des banques centrales. Lors de la conférence des chefs d'Etat ou du Gouvernement des pays membres de la Communauté élargis qui s'est tenue à Paris les 19 et 20 novembre 1972, il a été décidé que ce Fonds serait institué avant le 1^{er} avril 1973 par acte solennel fondé sur le traité de la C.E.E. Il faut rappeler à cet égard que les résolutions antérieures n'avaient envisagé l'institution d'un tel Fonds dès la première étape qu'à titre éventuel.

Réponse. — Suivant les dispositions de la circulaire du 5 mai 1972 relative à l'exécution des transferts à destination de l'étranger, les donations entre vifs consenties par des personnes physiques résidentes au profit de membres de leur famille non-résidents et effectuées par acte notarié, peuvent donner lieu à transfert par les intermédiaires agréés, à hauteur de 50.000 francs par bénéficiaire. Dans le cas d'espèce, pour pouvoir transférer vers l'étranger la part de la donation qui excède ce montant, il appartient aux donateurs d'obtenir une autorisation particulière de la Banque de France, en présentant à cet établissement une nouvelle demande dans ce sens, accompagnée d'indications précises sur les besoins urgents auxquels doivent être affectés les fonds destinés au donataire domicilié à l'étranger. La position adoptée par la Banque de France dans cette affaire tient sans doute à ce que les renseignements fournis sur l'emploi des fonds n'étaient pas suffisants pour justifier le transfert vers l'étranger de l'intégralité de la donation.

EDUCATION NATIONALE

Population scolaire : enseignement public et privé.

11820. — M. Georges Cogniot demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelles sont les dernières statistiques connues de l'administration en matière de représentation des différentes catégories socio-professionnelles dans la population scolaire de l'enseignement public du second degré, d'une part, de l'enseignement privé du second degré, d'autre part. (Question du 3 août 1972.)

Réponse. — Les dernières statistiques connues en matière de représentation des différentes catégories socio-professionnelles dans la population scolaire de l'enseignement du second degré sont celles qui résultent de l'enquête dans les établissements publics lancée à la rentrée scolaire de 1967-1968. Une enquête par sondage sur les origines sociales des élèves des établissements publics et privés du second degré, portant sur l'année scolaire 1970-1971, est actuellement en cours d'exploitation. A ce jour, on ne dispose donc d'aucun renseignement au sujet des origines sociales des élèves des établissements privés du second degré. En ce qui concerne les élèves du second degré public, les statistiques de 1967-1968 (voir tableau joint), limitées à deux niveaux d'études particulières (niveau des classes de 4^e et niveau des classes de 2^e), font apparaître des différences de structure sociale suivant les filières dans lesquelles les élèves se trouvent engagés.

Donation-partage (cas particulier).

12160. — M. Francis Palmero expose à M. le ministre de l'économie et des finances la situation d'un couple âgé de quatre-vingts ans, qui a établi au profit de ses trois enfants une donation-partage, laissant à l'un d'eux, domicilié à l'étranger, une part nominale d'environ 150.000 francs, et lui demande comment il peut lui faire parvenir, réglementairement, la somme due, nécessaire d'urgence, la Banque de France ayant simplement conseillé d'établir un compte bloqué pour attendre. (Question du 7 novembre 1972.)

I. — Origine socioprofessionnelle des élèves du second degré comparée à la répartition de la population active.

France. — Public.

1967-68

CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES	POPULATION active. Recensement 1968 (en pourcentage).	ORIGINE SOCIOPROFESSIONNELLE DES ÉLÈVES DU 2 ^e DEGRÉ (en pourcentage).									
		Au niveau de la classe de 4 ^e .					Au niveau de la classe de 2 ^e .				
		4 ^e classique.	4 ^e moderne.	4 ^e pratique.	1 ^{re} année C. A. P. 3 ans.	Ensemble 4 ^e .	2 ^e A et C.	2 ^e A (B) - T.	2 ^e B. T.	1 ^{re} année C. A. P. 2 ans B. E. P.	Ensemble 2 ^e .
Agriculteurs exploitants.....	12,0	5,4	9,1	5,8	6,0	7,4	6,5	7,0	5,8	7,2	6,7
Salariés agricoles.....	2,9	1,1	3,1	4,5	3,2	2,9	1,4	2,0	2,0	2,8	1,8
Patrons industrie et commerce.....	9,6	11,5	11,1	5,7	6,7	9,4	11,8	10,6	12,1	23,3	13,0
Professions libérales, cadres supérieurs.	4,8	24,5	6,5	7,3	1,6	7,9	19,1	14,6	7,1	2,7	14,9
Cadres moyens.....	9,9	18,1	11,0	4,0	5,4	9,8	16,0	11,5	11,6	6,6	13,1
Employés.....	14,8	11,6	11,7	7,0	8,5	10,4	11,1	11,7	11,6	7,4	10,8
Ouvriers.....	37,7	19,9	36,6	51,8	54,0	40,5	19,7	30,0	29,9	28,1	24,5
Personnel de service.....	5,7	1,0	1,9	2,7	3,0	2,1	1,2	1,7	2,0	1,9	1,5
Autres catégories.....	2,6	5,2	6,3	5,9	6,1	6,0	5,2	5,7	5,7	5,0	5,4
Rentiers, sans profession.....	>	1,7	2,7	5,3	5,5	3,6	8,0	5,2	12,2	15,0	8,3
Totaux.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs.....	20.439.160	82.754	257.730	43.192	153.741	537.417	134.874	76.008	10.613	34.420	255.915

Heures obligatoires d'enseignement des directeurs et sous-directeurs de C. E. S. et de C. E. G.

12025. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, par circulaire n° 72-344, en date du 13 septembre 1972, il a été fixé le nombre d'heures obligatoires d'enseignement incombant aux directeurs de collèges d'enseignement général et aux sous-directeurs de collèges d'enseignement secondaire. Au cinquième alinéa, cette circulaire indique : « Les directeurs de collèges d'enseignement général et les sous-directeurs de collèges d'enseignement secondaire sont tenus d'assurer dans leurs établissements un service d'enseignement de quatre heures sur des matières essentielles du programme ». Il lui demande ce que ce texte entend précisément par « matières essentielles du programme ». (Question du 10 octobre 1972.)

Réponse. — La circulaire n° 72-334 du 13 septembre 1972 a fixé les conditions dans lesquelles les directeurs de collège d'enseignement général et les sous-directeurs de collège d'enseignement secondaire doivent assurer un service d'enseignement hebdomadaire de quatre heures. Cet enseignement est dispensé dans une des deux disciplines constituant la spécialité de chacun des personnels intéressés. Si l'emploi du temps ne permet pas un enseignement de quatre heures dans l'une des deux disciplines considérées, le complément est obtenu par l'enseignement dans une discipline à horaire faible, à condition qu'il soit donné dans la même classe.

Collectivités locales (financement des constructions scolaires).

12058. — M. Joseph Raybaud expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les modalités de financement des constructions scolaires par la caisse des dépôts et consignations et par la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, telles qu'elles résultent de la circulaire du 6 janvier 1972 concernant, d'une part, les acquisitions de terrains et, d'autre part, les constructions elles-mêmes, imposent aux collectivités locales des charges auxquelles celles-ci ne peuvent faire face. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer les dispositions de la circulaire susvisée afin de les rendre plus satisfaisantes au regard des possibilités financières des communes. (Question du 17 octobre 1972.)

Réponse. — Au cours des années passées, le ministère de l'éducation nationale et la caisse des dépôts et consignations, sollicités pour consentir aux communes les prêts destinés à compléter les subventions de l'Etat, ont eu pour principal objectif de permettre aux collectivités locales la réalisation du financement des écoles du premier degré, dans le cadre d'une politique globale visant au meilleur emploi possible des fonds mis à leur disposition. Or, malgré cette aide importante consentie par l'Etat, les collectivités locales rencontraient des difficultés croissantes. C'est précisément pour remédier à ces difficultés que la circulaire n° 72-7 du 6 janvier 1972, modifiée par la circulaire du 4 février 1972 parue au B. O. E. N. du 10 février 1972, a prévu des mesures nouvelles applicables à compter du 1^{er} janvier 1972 et dont certaines ont déjà été mises en vigueur à compter du 1^{er} juillet 1971. Ces dispositions concernent, d'une part, les prêts consentis par la caisse des dépôts et consignations (par l'intermédiaire des caisses d'épargne), d'autre part, ceux consentis par la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales. 1° Prêts consentis par la caisse des dépôts et consignations : ces prêts sont effectués dans le domaine de l'acquisition de terrains et dans celui des constructions : pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation des équipements préscolaires et du premier degré, des prêts d'un montant maximum de 20.000 francs par classe, non récupérables sur le prêt principal, peuvent être consentis pour une durée maximum de trente ans et au taux de 7,25 p. 100, à la condition que l'acquisition ait fait l'objet d'une attestation préfectorale prise en application de la circulaire n° 74 du 4 décembre 1961 du ministère de l'éducation nationale. Dans le cas où les acquisitions bénéficient d'une subvention exceptionnelle accordée dans les conditions prévues à l'alinéa 2 du décret n° 63-1374 du 31 décembre 1963, un prêt spécial égal à cette subvention peut être consenti à son bénéficiaire ; pour les opérations de construction, les caisses d'épargne peuvent consentir des prêts d'une durée maximum de trente ans et au même taux de 7,25 p. 100 d'un montant pouvant atteindre la moitié de la subvention forfaitaire brute de l'Etat, c'est-à-dire non minorée de l'abattement prévu par l'article 3 du décret du 31 décembre 1973. 2° Prêts de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales : cet organisme continuera à prêter son concours pour le financement des dépassements. Les prêts sont consentis pour une durée maximum de quinze ans et au taux nominal d'émission de 8,50 p. 100. Leur montant est fixé par rapport à la subvention forfaitaire de l'Etat et peut atteindre 50 p. 100 de celle-ci. Ces dispositions ont donc abouti à une simplification de la procédure des prêts, qui était

jusqu'à extrêmement complexe, et surtout à une meilleure adaptation du montant de ceux-ci aux conditions économiques actuelles. Désormais, la subvention de l'Etat et les prêts consentis par les caisses précitées permettent pratiquement de couvrir la totalité des dépenses engagées par les collectivités locales pour le financement des constructions scolaires du premier degré. Il convient de préciser également que les communes ont été invitées à recourir plus fréquemment aux méthodes d'industrialisation adoptées avec succès dans le second degré. Les services communiquent annuellement aux préfets, après une large consultation, la liste des entreprises susceptibles, en recourant aux techniques de construction industrialisées, de réaliser des groupes scolaires à des conditions de prix permettant aux communes de voir leur participation financière sensiblement allégée et de ne pas supporter une charge plus lourde que celle résultant du décret du 31 décembre 1963. Ces mesures paraissent être de nature à régler dans l'immédiat et de façon aussi satisfaisante que possible le problème du financement des constructions scolaires du premier degré. Aussi paraît-il difficile de modifier les dispositions de la circulaire du 6 janvier 1972, en relevant, par exemple, le taux de subvention actuellement en vigueur ; tout relèvement de ce taux aurait pour conséquence une diminution du nombre des classes subventionnées.

Collège d'enseignement technique de Beaumont-sur-Oise.

12077. — M. Fernand Chatelain attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation inquiétante qui existe dans les collèges d'enseignement technique du Val-d'Oise. Dans la plupart des établissements, il manque un ou deux professeurs. Le recrutement de professeurs auxiliaires est rendu difficile par suite des conditions de travail et de salaire. Le nombre de surveillants a été diminué dans tous les établissements. Il lui expose qu'en ce qui concerne le collège d'enseignement technique de Beaumont-sur-Oise les élèves ont commencé leur travail avec plusieurs semaines de retard, les travaux intérieurs n'étant pas terminés. Il lui demande ce qu'il envisage pour améliorer la situation du personnel enseignant des collèges d'enseignement technique. (Question du 24 octobre 1972.)

Réponse. — Le projet étudié actuellement par le Gouvernement tendant à reconsidérer à la fois la formation des maîtres et les indices de carrière devrait permettre de pallier les difficultés rencontrées pour le recrutement des professeurs des disciplines technologiques. Il faut noter cependant que dans ce domaine la région parisienne est peu sollicitée. Bien des candidats de cette région ne subissent les épreuves des concours de recrutement que dans le but d'obtenir une nomination en province. Les efforts entrepris ne pourront donc faire sentir leurs effets dans la région parisienne qu'en tout dernier lieu. Pour pallier ces inconvénients et sauvegarder l'intérêt des élèves, des contacts sont en cours avec le ministère des armées en vue de la mise à la disposition du ministère de l'éducation nationale en tant que de besoin, pour la région parisienne, de militaires du contingent dont les titres et la formation leur permettraient de dispenser l'enseignement technique nécessaire dans les secteurs provisoirement déficitaires en personnels.

Formation professionnelle.

12106. — M. Fernand Chatelain fait remarquer à M. le ministre de l'éducation nationale qu'il n'a pas répondu à la dernière partie de sa question écrite n° 11767 du 18 juillet 1972 (*Journal officiel* du 11 octobre 1972, Débats parlementaires, Sénat, p. 1739), concernant l'utilisation de la taxe d'apprentissage dans la région de Creil et les conséquences que cela entraînera pour le fonctionnement des cours municipaux donnés dans les établissements professionnels de cette ville. Il lui demande les dispositions qu'il entend prendre pour faire participer les organisations syndicales à l'élaboration de toutes les actions de formation professionnelle et de perfectionnement. (Question du 26 octobre 1972.)

Réponse. — Ainsi qu'il ressort de la réponse à la question écrite n° 11767, du 18 juillet 1972, la taxe d'apprentissage doit être versée par les assujettis à la recette des impôts compétente. Toutefois, lorsque les redevables de cette taxe apportent la preuve qu'ils ont participé au financement des premières formations technologiques et professionnelles ils peuvent obtenir une exonération totale ou partielle de la taxe d'apprentissage. Les conditions de cette exonération sont fixées par le décret n° 72-283 du 12 avril 1972 (*Journal officiel* du 13 avril 1972). Le comité départemental de la formation professionnelle accorde les exonérations aux assujettis à qui il appartient de justifier les participations alléguées. Par ailleurs, le comité reçoit des organismes agréés en qualité de collecteurs de ces participations, un document indiquant l'utilisation des sommes reçues. Les établissements bénéficiaires des versements adressent

également au comité une déclaration précisant l'origine et le montant de chaque versement. C'est donc auprès du comité départemental de la formation professionnelle que l'honorable parlementaire pourra prendre connaissance des participations des employeurs et de l'emploi de ces dernières. En ce qui concerne les cours professionnels, quel que soit l'organisme gestionnaire, leur fonctionnement donnera lieu, comme chaque année, à l'occasion de la demande annuelle de subvention, à une étude effectuée par le comité départemental de la formation professionnelle et de l'emploi. Par ailleurs, avant le 1^{er} juillet 1973, la situation de tous les cours professionnels aura fait l'objet d'un examen qui conduira à l'établissement soit d'un accord provisoire (accord simple ou accord de transformation), soit d'une convention. Ces accords ou conventions conclus entre l'Etat et l'organisme gestionnaire en application de la loi n° 71-576 du 16 juillet 1971 et des décrets n° 72-280 et n° 72-281 du 12 avril 1972, seront signés par le préfet de région, au nom du ministre intéressé. Ils définiront les conditions de financement des organismes assurant la formation des apprentis ainsi que les conditions de l'intervention de l'Etat. La mise en place de ces nouvelles structures de formation donnera lieu à consultation des comités régionaux de la formation professionnelle, par les préfets de région. La représentation des organisations professionnelles d'employeurs et de salariés est assurée, dans les comités départementaux et régionaux et dans les commissions d'apprentissage créées en leur sein, dans les conditions fixées par les décrets n° 72-276 et n° 72-278 du 12 avril 1972 (*Journal officiel* du 13 avril 1972) auxquels il y a lieu de se reporter.

Retraites des chefs d'établissement.

12157. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des proviseurs, directeurs, censeurs, principaux de lycées et collèges d'enseignement secondaire (C.E.S.), retraités avant le 30 juin 1968. Le décret du 30 mai 1969 a harmonisé les emplois de direction des établissements scolaires du second degré, amorçant ainsi la revalorisation de ces fonctions. Or, contrairement à l'article 16 du code des pensions, son application au personnel retraité n'a pas été prévue, ce qui fait que des enseignants ayant un grade et une carrière universitaire identiques perçoivent des pensions différentes en raison de leur âge. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre afin de rétablir la justice pour ces fonctionnaires. (*Question du 7 novembre 1972.*)

Retraites des chefs d'établissement.

12195. — **M. Jacques Genton** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** ses inquiétudes quant à l'application du décret du 30 mai 1969 aux proviseurs, directrices, censeurs et principaux de lycées et de collèges d'enseignement secondaire, retraités avant le 30 juin 1968. En effet, si ce décret a permis l'harmonisation des emplois de direction des établissements scolaires du second degré et amorcé la revalorisation de ces fonctions, par contre, contrairement à l'article 16 du code des pensions, son application au personnel retraité n'a pas été prévue, d'où de graves injustices pour certains retraités du personnel de direction des établissements secondaires. En 1971, un projet de décret aurait été établi afin de remédier à cette situation, mais le décret n'a toujours pas été publié. En conséquence, il lui demande de préciser la position de son administration sur cette question. (*Question du 15 novembre 1972.*)

Réponse. — L'article L 66 du code des pensions précise que, dans le cas de réforme statutaire, l'indice de traitement pris en compte pour le calcul de la pension de retraite sera fixé conformément à un tableau d'assimilation annexé à ce décret. Toutefois, cette stipulation n'est valable que dans la mesure où l'accès, ou le reclassement, dans les nouveaux corps ou grades est automatique et général. Or, le décret du 30 mai 1969 dispose, en ses articles 2 et 4, que les personnels de direction d'établissement sont nommés par le ministre de l'éducation nationale et qu'ils peuvent se voir retirer leur emploi dans l'intérêt du service. Les emplois de chefs d'établissement sont donc devenus des emplois fonctionnels accessibles uniquement au choix. En application du principe énoncé ci-dessus, les chefs d'établissement retraités avant le 30 juin 1968 ne peuvent donc bénéficier des dispositions du décret précité. Cependant, les écarts, dans certains cas importants, entre les pensions des chefs d'établissement retraités avant la date d'effet du décret du 30 mai 1969 et les nouvelles pensions de retraite, dans la mesure où l'objet a été non seulement de revaloriser la situation des chefs d'établissement, mais encore d'accroître la part de rémunération soumise à retenue pour pension, n'ont pas échappé à l'attention du ministre de l'éducation nationale.

C'est pourquoi celui-ci a préparé un décret en vue d'étendre aux personnels retraités avant le 1^{er} janvier 1968, date d'effet du décret du 30 mai 1969, le bénéfice des pensions nouvelles. Ce projet n'a pu encore recevoir l'accord des autres départements ministériels intéressés. Des études sont néanmoins poursuivies pour qu'une solution soit apportée à ce problème.

INTERIEUR

Elections de conseillers généraux suppléants.

12082. — **M. Michel Maurice-Bokanowski**, ayant constaté le peu d'empressement que mettent les électeurs pour aller voter lors de scrutins partiels pour l'élection de conseillers généraux, demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il ne jugerait pas opportun, au moment du renouvellement de ces assemblées que les candidats se présentent avec un suppléant, comme il est de règle pour les élections législatives. Seule la démission de l'élu entraînerait des élections partielles. (*Question du 24 octobre 1972.*)

Réponse. — En dehors des circonscriptions urbaines, l'analyse de la participation aux élections cantonales partielles ne permet pas de conclure à un niveau d'abstentions sensiblement plus élevé que lors des renouvellements triennaux des conseils généraux. C'est ainsi que pour les soixante élections cantonales partielles qui ont eu lieu durant les dix premiers mois de 1972, et mis à part les sept scrutins ayant intéressé des cantons exclusivement urbains, on a pu observer qu'en moyenne 61,6 p. 100 des électeurs ont voté au premier tour (et 64 p. 100 au second tour lorsque celui-ci a eu lieu). Ces taux de participation sont à rapprocher de ceux qui furent enregistrés dans les mêmes cantons lors des élections cantonales générales: 63,3 p. 100 au premier tour et 64,6 p. 100 au second (en 1967 ou 1970, selon la série à laquelle appartiennent ces cantons). En revanche, dans les sept cantons urbains où des élections partielles ont eu lieu cette année, la participation ne s'est élevée en moyenne qu'à 44,9 p. 100 au premier tour et à 45,1 p. 100 au second tour. On peut escompter cependant que la meilleure représentation des populations des villes dans les conseils généraux, objectif auquel répond la création de nouveaux cantons actuellement en cours à l'initiative du Gouvernement, contribuera à réduire dans une certaine mesure l'abstentionnisme constaté dans les zones urbaines lors des élections cantonales partielles. Dans ces conditions, l'institution d'une suppléance pour l'élection des membres des assemblées départementales ne paraît pas s'imposer.

JUSTICE

Commissaires-priseurs.

11920. — **M. Jean Collety** expose à **M. le ministre de la justice** que le décret n° 45-0120 du 19 décembre 1945 portant règlement d'administration publique pour l'application du statut des commissaires-priseurs précise, dans ses articles 1 à 5, les conditions du stage et celles de l'examen professionnel des aspirants aux fonctions de commissaire-priseur. Il lui demande: 1° combien de fois, en cas d'insuccès, un aspirant peut se présenter à l'examen professionnel subi à l'expiration des trois années de stage; 2° si un aspirant qui a effectué ses trois années de stage et se présente une deuxième fois à l'examen professionnel doit, dans l'année qui précède l'examen de la session de novembre prévue par l'article 4 du décret, être inscrit sur le registre du stage; 3° si un aspirant qui a accompli les trois années de stage et une année de travail inscrites au registre de stage peut demander personnellement son inscription pour subir les épreuves de l'examen professionnel après un arrêt de travail d'un, deux ou trois ans dans la profession dû au fait qu'il n'a pas trouvé d'emploi dans une étude de commissaire-priseur; 4° si un aspirant aux fonctions de commissaire-priseur est en droit d'obtenir de chacun des commissaires-priseurs qui l'ont employé un certificat de travail pour les années qui firent l'objet d'une inscription au registre du stage ou si un extrait du registre, prévu à l'article 2 dudit décret, peut servir de certificat de travail. (*Question du 13 septembre 1972.*)

Réponse. — 1° Un candidat ayant échoué à l'examen professionnel de commissaire-priseur peut se représenter un nombre illimité de fois à cet examen. La réglementation en vigueur ne prévoit, en effet, aucun limite dans ce domaine; 2° et 3° L'examen professionnel de commissaire-priseur peut être subi dès lors qu'un stage régulier a été antérieurement accompli, quelle que soit l'époque à laquelle ce stage a été effectué. Dans ce cas, il n'est donc pas indispensable que le candidat soit inscrit sur le registre du stage au moment où il se présente à l'examen. Cependant, il convient de rappeler qu'au moment de la nomination aux fonctions de commissaire-priseur, le stage dont l'aspirant doit justifier ne

doit pas avoir cessé depuis plus de trois ans. Toutefois, au cas d'interruption supérieure à trois ans, un nouveau stage n'est pas exigé des candidats qui ont rempli les fonctions énumérées à l'article 1° C du décret du 19 décembre 1945 relatif au statut des commissaires-priseurs et qui n'ont pas abandonné ces fonctions depuis plus de trois ans lors de la nomination; 4° pour accéder aux fonctions de commissaire-priseur l'aspirant doit justifier d'un stage effectif accompli dans les conditions prévues par le décret précité du 19 décembre 1945. L'article 1° A 4° de ce décret exige notamment que le stagiaire ait été rémunéré par un salaire conforme aux règlements des conventions collectives ou usages en vigueur dans la profession pour l'ensemble des clercs ou employés. Pour établir le caractère effectif du stage, la seule inscription au registre de stage ne suffit pas. La réalité du stage invoqué est établie en outre par la justification de l'accomplissement des formalités relatives à la sécurité sociale pendant la période considérée. La production de certificats de travail n'est pas exigée par la chancellerie.

Amnistie totale : événements d'Algérie.

11958. — **M. Jean Cluzel** expose à **M. le ministre de la justice** que les lois d'amnistie des 17 juin 1966, 31 juillet 1968 et 30 juin 1969 n'entraînent pas la réintégration dans les fonctions ou emplois publics et font obligation aux personnes condamnées de rembourser les frais de poursuite et d'instance avancés par l'Etat. Estimant qu'une véritable amnistie implique un oubli total, à la fois des condamnations encourues et de leurs accessoires et compléments, il lui demande si les lois citées ci-dessus pourraient être corrigées afin de permettre aux personnes condamnées à la suite des événements d'Algérie de bénéficier d'une amnistie tout à fait complète. (Question du 23 septembre 1972.)

Réponse. — Selon les règles juridiques traditionnellement applicables en cette matière, l'amnistie n'entraîne ni la réintégration obligatoire dans les emplois ou fonctions publics ni la dispense de payer les frais de justice en matière criminelle ou correctionnelle. Il est donc normal que les lois d'amnistie des 17 juin 1966, 31 juillet 1968 et 30 juin 1969 n'aient prévu ni l'une ni l'autre de ces mesures et il ne saurait être envisagé de modifier la législation sur ces points. Il doit être signalé toutefois que si la réintégration dans les emplois publics n'est pas automatique, elle n'est pas pour autant interdite et qu'il appartient, par conséquent, aux intéressés d'en solliciter le bénéfice, les autorités compétentes appréciant dans chaque cas s'il est possible ou non de donner une suite favorable à ces requêtes. En outre, les personnes amnistiées qui se trouveraient dans l'impossibilité de payer les frais de justice afférents à leur condamnation peuvent, en vertu d'un décret n° 72-1037 du 17 novembre 1972, paru au *Journal officiel* du 18 novembre, présenter aux comptables du Trésor chargés de recouvrer ces frais une demande de remise gracieuse appuyée des justifications nécessaires.

Collectivités locales : dépenses de fonctionnement de la justice.

12013. — A propos de la lettre du syndicat de la magistrature protestant contre l'attitude d'un conseil général qui refuse les crédits pour les travaux nécessaires à un tribunal, **M. Francis Palmero** demande à **M. le ministre de la justice** s'il entend bientôt décharger effectivement les collectivités locales de toutes les dépenses d'installation et de fonctionnement des services de la justice, comme le souhaite ce syndicat, et aussi tous les élus locaux. (Question du 5 octobre 1972.)

Réponse. — Le Gouvernement n'envisage pas d'apporter de modifications aux errements en vigueur en ce qui concerne les modalités de financement des dépenses de construction ou d'aménagement des palais de justice qui demeureront la propriété des départements et des communes. Il a en revanche, retenu le principe du transfert à l'Etat des frais de fonctionnement des juridictions actuellement supportés par les collectivités locales. La Chancellerie procède, en liaison avec les départements ministériels intéressés, à l'étude des modalités suivant lesquelles l'Etat prendra progressivement en charge ces dépenses. Le projet de budget du ministère de la justice pour 1973 comporte d'ailleurs des crédits destinés à préciser l'organisation administrative et financière — aussi déconcentrée que possible — requise pour permettre aux services de la Chancellerie de faire face aux tâches nouvelles qui résulteraient éventuellement de ce transfert de charges.

Certificats de notoriété et d'hérédité : procédure.

12177. — Les conditions d'établissement des certificats de notoriété et d'hérédité semblant à l'heure actuelle très dépassés, **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de la jus-**

tice s'il est dans ses intentions de faire procéder à une révision de cette réglementation qui paraît indispensable. (Question du 9 novembre 1972.)

Réponse. — Dans de nombreux domaines juridiques, les actes de notoriété constituent des moyens de preuve dont l'utilité est certaine. Bien entendu, cela n'exclut pas que des recherches soient faites sur les améliorations qui pourraient être apportées aux conditions de délivrance de ces actes de notoriété ainsi d'ailleurs que des certificats d'hérédité. La Chancellerie se propose d'examiner cette question dans le cadre d'une étude plus générale sur les règlements successoraux, matière où ces actes revêtent une importance pratique particulière.

SANTE PUBLIQUE

Cartes d'invalidité : mention de la « Station debout pénible ».

11856. — **M. Victor Robini** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique** sur certaines anomalies constatées en ce qui concerne l'apposition de la mention « Station debout pénible » sur les cartes d'invalidité, prévue par l'article 26 du décret n° 54-883 du 2 septembre 1954. Cette mention, qui donne droit à quelques avantages matériels (vignette gratuite, réduction d'impôts et de taxes ou redevances, allocation mensuelle), nécessite la reconnaissance d'un taux d'invalidité de 80 p. 100 : un amputé de jambe qui a 65 p. 100 d'invalidité n'a pas droit de ce fait à la carte. Il lui demande s'il est exact que la préfecture de police délivre à Paris des cartes portant la mention « Station debout pénible » qui, sans ouvrir droit aux avantages matériels réservés à ceux dont le taux d'invalidité dépasse 80 p. 100, facilitent cependant les déplacements des invalides. Il souhaite, en tout état de cause, que de telles facilités laissées à l'appréciation des médecins-contrôleurs de l'aide sociale soient étendues à tous les départements, sans pour autant comporter nécessairement l'attribution des avantages matériels qui resteraient réservés aux plus gravement handicapés. (Questions du 23 août 1972.)

Réponse. — Il est exact que la préfecture de police délivre à Paris des cartes portant la mention « Station debout pénible », lesquelles, sans ouvrir droit aux avantages matériels réservés aux titulaires des cartes d'invalidité qui présentent un taux d'invalidité dépassant 80 p. 100, facilitent, cependant les déplacements des handicapés. Le département de la santé publique n'est pas à l'origine de l'initiative prise à Paris, ni d'autres qui pourraient avoir été décidées dans le même sens par les autorités investies du pouvoir de police en matière de circulation et des transports. Mais la proposition faite par l'honorable parlementaire ne semble pas pouvoir, pour autant, être suivie. En effet, elle aurait pour résultat un élargissement des conditions dans lesquelles les infirmes civils peuvent obtenir les avantages de la station debout pénible (S. D. P.), ce qui reviendrait à accorder une carte d'invalidité « Station debout pénible » à un certain nombre d'infirmes ayant moins de 80 p. 100 d'incapacité permanente. Or, d'une part, il est à craindre que l'élargissement des priorités « Station debout pénible » ne rende, dans une certaine mesure, illusoire l'effet de cette carte (le nombre actuel des cartes d'invalidité en circulation est évalué à 551.000, y compris les cartes « Station debout pénible », dont le nombre atteindrait 195.913). Mais, d'autre part et surtout, une définition précise de ce que peut être la station debout pénible n'a jamais pu être formulée : différents médecins ont été interrogés et il est ressorti de ces consultations qu'il était très difficile de cerner le problème, la hiérarchie des affections ouvrant droit aux avantages réclamés ne pouvant faire l'objet d'une liste précise et devant être laissée à l'appréciation de chaque praticien. Dans ces conditions, le projet d'extension du nombre des cartes « Station debout pénible » n'a pas été poursuivi.

Centres de consultation familiale.

11943. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** si, pour l'application de l'article 6 f du décret n° 72-318 du 24 avril 1972, il envisage de créer, sous son contrôle, un diplôme national de consultant des centres de consultation familiale et si, à plus long terme, des « antennes » de ces établissements ne pourraient pas être implantées dans les services de protection maternelle et infantile, dans certains dispensaires et même dans les grandes entreprises. (Question du 16 septembre 1972 transmise pour attribution par **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** à **M. le ministre de la santé publique**.)

Réponse. — En posant la question de savoir s'il est envisagé pour l'application de l'article 6 f du décret n° 72-318 du 24 avril 1972 d'instituer un diplôme national de consultant des centres de plani-

fication ou d'éducation familiale, l'honorable parlementaire ne précise pas s'il vise les différents techniciens prévus dans cet article ou seulement les conseillers conjugaux ou familiaux. En tout état de cause, la création d'un tel diplôme ne paraît pas opportune. Des études sont cependant en cours pour insérer les problèmes relatifs à la naissance dans les programmes de formation de base des médecins ainsi que dans ceux des sages-femmes et des assistantes sociales. Sont en outre prévus des programmes de formation complémentaire variables selon les catégories de personnels techniques des centres de planification ou d'éducation familiale. Il apparaît au ministre de la santé publique qu'il convient de favoriser l'implantation de ces structures nouvelles dans les centres de P. M. I., les dispensaires et auprès des services hospitaliers afin de constituer des centres où serait abordé l'ensemble des problèmes relatifs à la conception et à la naissance (lutte contre la stérilité, consultations prénatales, consultations de génétique, régulation des naissances).

Publicité pour un film.

12163. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre de la santé publique s'il a eu connaissance de la publicité cinématographique largement parue dans la presse sous le titre : « L'hôpital, c'est le cirque ! on n'en sort que les pieds devant », et si tout en faisant la part de l'humour, même macabre, il n'a pas cru nécessaire de réagir contre une telle généralisation peu conforme à l'esprit de la récente loi hospitalière et injurieuse pour tout le personnel qui, à tous les niveaux et dans tous les services, se dévoue dans les hôpitaux publics de notre pays. (Question du 7 novembre 1972.)

Réponse. — Le film « L'Hôpital » visé par l'honorable parlementaire est un film humoristique dont l'action se passe aux Etats-Unis dans un hôpital américain. Il ne peut donc ni mettre en cause la politique hospitalière française, ni porter atteinte au dévouement et à la qualité du personnel hospitalier français.

TRANSPORTS

Pensions des veuves de cheminots morts pour la France.

12126. — M. Jean Gravier demande à M. le ministre des transports quelles dispositions il compte prendre pour que puissent être effectivement appliquées aux veuves de cheminots morts pour la France la disposition prévue à l'article 68 de la loi de finances pour 1966 (n° 65-997 du 29 novembre 1965) ainsi que les dispositions du décret d'application de cet article (décret n° 67-1015 du 20 novembre 1967) et plus particulièrement celles de ses articles 1^{er} et 7. Il lui rappelle que ce texte a reçu application tant en ce qui concerne les agents de la fonction publique que ceux des services publics et il semble que seules les veuves de cheminots morts pour la France n'aient pas encore bénéficié desdites dispositions. (Question du 2 novembre 1972.)

Réponse. — Ainsi que l'observe l'honorable parlementaire, l'article 68 de la loi de finances pour 1966 a prévu au profit de veuves de fonctionnaires morts pour la France la possibilité de demander la révision de leur pension de reversion. Cet article laissant en dehors de son champ d'application les veuves de cheminots, il n'est pas possible de les en faire bénéficier. Rien ne s'oppose cependant à ce que la S.N.C.F. négocie cette mesure avec ses partenaires sociaux dans le cadre conventionnel, à l'occasion des discussions salariales annuelles.

Errata

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 1^{er} décembre 1972.

(J. O. du 2 décembre 1972, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 2644, 2^e colonne, au lieu de : « 1230. — M. Louis Namy... », lire : « 12130. — M. Louis Namy... ».

Page 2645, 2^e colonne, au lieu de : « 12703. — M. Lucien Grand... », lire : « 12073. — M. Lucien Grand... ».