

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 1973-1974

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25° SEANCE

Séance du Mardi 4 Décembre 1973.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 2352).
2. — Loi de finances pour 1974. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2352).

Aménagement du territoire :

MM. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial ; André Barroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Fernand Chatelain, Pierre Jourdan, Josy-Auguste Moinet, André Colin, Jacques Carat, Jean-Marie Girault.

Les crédits sont réservés.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MÉRIC

Équipement et ports maritimes :

M. Pierre Brousse, rapporteur spécial ; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (ports maritimes) ; MM. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes) ; Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances ; Mme Brigitte Gros, MM. Robert Bruyneel, Paul Caron, Marcel Martin, Fernand Chatelain, Jacques Eberhard, André Diligent.

Sur les crédits :

MM. Joseph Beaujannot, le ministre.

Amendement n° 112 de M. Louis Talamoni. — MM. Fernand Chatelain, le rapporteur général, le ministre. — Rejet.

Les crédits sont réservés.

Art. 43 : adoption.

Art. additionnel (amendement n° 121 de M. Claude Mont) :

MM. Claude Mont, le rapporteur général, le ministre.

Irrecevabilité de l'article.

Motion d'ordre : MM. le rapporteur général, Roger Delagnes, Charles Alliès, le président.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

Rappels au règlement : MM. Roger Delagnes, le président, Guy Petit, Jean-Eric Bousch.

Logement :

MM. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial ; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Auguste Pinton, Christian Bonnet, secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire, à l'équipement, au logement et au tourisme ; Lucien de Montigny, Jean Nayrou, Léandre Létouart, Philippe de Bourgoing.

Sur les crédits :

MM. Marcel Martin, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'ensemble des crédits.

Art. 37 :

Amendement n° 119 de la commission. — MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. additionnel (amendement n° 120 de la commission) :

MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat, le rapporteur général.

Retrait de l'article.

Art. 38 et 39 : adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 2399).
4. — Transmission d'une proposition de loi (p. 2399).
5. — Ordre du jour (p. 2399).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix heures quarante minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1974

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 1974, adopté par l'Assemblée nationale [n° 38 et 39 (1973-1974)].

Aménagement du territoire.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1973 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- groupe des républicains indépendants : 25 minutes ;
 - groupe socialiste : 22 minutes ;
 - groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 22 minutes ;
 - groupe de la gauche démocratique : 18 minutes ;
 - groupe communiste : 13 minutes.
- 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, mesdames, messieurs, rapporter le budget de l'aménagement du territoire est à la fois exaltant et décevant ; chaque année davantage j'en fais l'expérience. L'on touche à tant de réalisations, on a l'impression de participer à tant de créations qu'un sentiment d'orgueil se dessine que l'on accueillerait volontiers. Et, presque aussitôt, les événements du monde, la réaction des hommes se chargent de vous ramener à plus d'humilité. Les jours difficiles que nous vivons nous incitent à la réflexion dans tous les domaines, et dans celui de l'aménagement du territoire comme en beaucoup d'autres, n'est-il pas vrai ?

Vous avez entre les mains, mes chers collègues, mon rapport écrit. Je me suis efforcé, avec le concours inestimable — je suis heureux de le dire en public — des très compétents collaborateurs de notre commission des finances, de vous présenter ce rapport de façon claire, mais je crois inutile, à cette tribune, d'en rappeler les détails. D'ailleurs, l'horaire fixé par la conférence des présidents pour nos débats m'en empêcherait assurément.

Deux remarques si vous le permettez. La première est que, grâce à la récapitulation figurant à la fin du fascicule budgétaire des services généraux du Premier ministre, nous sommes à même de nous faire une idée exacte — je dirai même très exacte — des crédits dont disposera l'aménagement du territoire. La seconde remarque, et elle est d'importance, est que le F.I.A.T. bénéficiera, en 1974, d'une dotation sensiblement égale à celle de 1973.

Un peu d'humour, si vous le permettez : en ce temps d'inflation, cela devrait nous réjouir, car je suis toujours très frappé de constater qu'on demande toujours une diminution des dépenses dans les budgets et que, chaque fois que l'on discute l'un d'entre eux, au Sénat comme d'ailleurs à l'Assemblée nationale, on se réfère à des pourcentages et l'on ne se réjouit que lorsque les crédits sont en augmentation. C'est là une chose qui m'a toujours étonné car on ne peut tout à la fois, me semble-t-il, vouloir quelque chose et son contraire.

Mais je vous ai dit que c'était un peu d'humour matinal. Je ferme donc la parenthèse et je reviens à mon sujet en vous répétant que le F.I.A.T. bénéficiera, en 1974, d'une dotation sensiblement égale à celle de 1973, mais qu'il se trouvera déchargé, en 1974, du financement des missions d'aménagement touristique. C'est, en effet, le budget des charges communes qui prendra le relais au profit des opérations du Languedoc-Roussillon, de la Côte Aquitaine, de la Corse, de la montagne, du littoral et de l'espace rural.

Il résulte de cette modification, d'ailleurs souhaitée par tous, un accroissement pour le F.I.A.T. des crédits disponibles, libres de toute affectation préalable. Le comité interministériel de l'aménagement pourra désormais disposer de la totalité des crédits de ce fonds pour les interventions en cours d'année.

Ce fait, qui est à retenir tout particulièrement, entraîne une conséquence importante : comment pourra, dès lors, s'exercer le contrôle du Parlement, qui, évidemment, ne connaîtra absolument pas, *a priori*, l'utilisation des crédits destinés aux dépenses les plus diverses ? Votre commission des finances a considéré que, dans ces conditions, l'administration devrait se prêter à un contrôle *a posteriori* plus poussé de l'utilisation des crédits.

Votre rapporteur, prenant les devants dans le dessein de vérifier que le F.I.A.T. assure véritablement la mission d'incitation qui est la sienne et qui est d'ailleurs la seule qu'il ait à assumer, a procédé à ce sujet à un échange de correspondances et à des vérifications importantes avec les services du ministère de l'aménagement du territoire.

Le résultat de ces contacts a été la remise par la D.A.T.A.R. de la liste des opérations ayant bénéficié d'un financement en 1972 et, retenons-le, d'un financement durant le premier semestre 1973. Vous trouverez, mes chers collègues, cette liste en annexe à mon rapport écrit. Cette liste comprend, en face de chaque opération, non seulement le montant de la participation du F.I.A.T., mais également son coût total avec l'indication du montant et de la nature des autres financements publics.

On pourra me faire remarquer que cette liste paraît généralement en annexe aux projets de lois de finances. C'est vrai, mais cette liste n'est publiée. Le titre d'information du Parlement, qu'aux mois de mars et avril de l'année suivante. Or, cette année vous pouvez en prendre connaissance au moment même de la discussion budgétaire. J'estime que c'est un progrès considérable et je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu faciliter ma tâche en mettant à la disposition du rapporteur spécial de la commission des finances du Sénat vos collaborateurs dont, à cette occasion, j'ai pu apprécier l'amabilité et la très grande compétence.

Bien certainement, il faut faire une remarque sur notre propre comportement. Cette amélioration ne vaut que dans la mesure où nous, les parlementaires, nous pouvons lire les rapports en temps voulu. Il est bien évident que nous sommes accablés par la tâche et par la charge ; quand je vois la somme de travail que représente le rapport de la commission des finances, le rapport de la commission saisie pour avis, je doute qu'un très grand nombre de nos collègues aient le temps matériel de lire avant les débats tout ce qui est écrit dans ces deux rapports.

J'évoque, pour mémoire, la nécessité de repenser ensemble la façon dont doit se dérouler le débat budgétaire. C'est un sujet de réflexion pour le Gouvernement et pour les assemblées. Je ne crois pas que nous puissions très longtemps encore rester dans la situation actuelle. Il faudra peut-être changer nos méthodes afin que le travail qui est fourni par les uns et les autres soit plus efficace.

M'adressant au Gouvernement, je lui dis : pouvons-nous espérer que de cette innovation dont je viens de parler naîtra une jurisprudence applicable à tous les budgets, et en particulier à celui de l'aménagement du territoire ? Je m'en réjouirais, car elle faciliterait grandement, je crois, les rapports entre l'exécutif et le législatif.

Après un compliment, une critique, n'est-ce pas la règle ? Il serait souhaitable que le F. I. A. T., ayant à sa disposition les crédits qui lui sont alloués, n'accepte plus désormais en cours d'année de transferts à des chapitres de dépenses ordinaires. Il gèle ainsi des autorisations de programme. Je pourrais citer à cette tribune des cas précis de transferts qui ont eu lieu l'année dernière. Je pense que c'est une méthode qui devrait être proscrite dorénavant.

Enfin, il paraîtrait logique que les dépenses en matière d'études soient imputées sur le seul chapitre 34-06, article 10, ouvert à cet effet au budget des services généraux, plutôt que de les prélever sur la dotation du F. I. A. T. lui-même.

Puisque je parle d'études, permettez-moi, mes chers collègues, de vous indiquer que votre commission des finances s'est très spécialement préoccupée de connaître la façon dont celles-ci étaient conduites, leur utilité, leur coût et désire savoir si certaines d'entre elles ne donnent pas lieu à double emploi. Je vous demande de vous reporter à ce sujet à mon rapport écrit; je suis convaincu que vous y trouverez des renseignements et des documents qui vous intéresseront.

De plus, la D.A.T.A.R. a tenu à me faire parvenir, depuis l'impression de ce rapport, la nomenclature détaillée — ce qui ne s'était jamais fait — de toutes les études engagées, avec l'indication de leur montant et de leur imputation budgétaire.

Il s'agit là encore d'un très important progrès dans le contrôle budgétaire dont j'entreprendrai, très prochainement et dans les détails, notre commission des finances.

Toujours en ce qui concerne les dépenses en capital, il me faut mentionner le fonds d'aide à la décentralisation créé en 1972. C'est un fonds qui complète le F.I.A.T. Les crédits dont il dispose figurent au chapitre 65-02 des services généraux, mais ce chapitre n'est doté qu'en cours d'année, par voie de concours, de la moitié du produit des redevances sur la construction de bureaux et de locaux industriels dans la région parisienne. Vous le savez, l'autre moitié revient au district de cette région. Vous trouverez en annexe II de mon rapport écrit la liste des opérations financières depuis 1971. Mais je ferai la même remarque que pour le F. I. A. T. lui-même.

Enfin, pour en terminer avec les crédits figurant aux services généraux du Premier ministre, il importe de ne pas oublier le fonds de rénovation rurale. Il demeure stable cette année, mais il serait souhaitable que, lui aussi, ne subisse plus désormais les transferts en cours d'année dont j'ai parlé il y a un instant.

Je dois aussi indiquer que les crédits d'aménagement du territoire inscrits aux budgets des divers ministères sont importants. Ils sont même plus importants que les crédits affectés directement aux services du Premier ministre au titre de l'aménagement du territoire proprement dit. Ces crédits ont trait aux primes de développement régional, au fonds de décentralisation administrative, aux opérations d'aménagement touristique et je vous assure que rechercher tous ces crédits, les rassembler et en faire un tout n'est pas une tâche facile. C'est pourquoi, malgré les progrès accomplis, je souhaite — la période des vœux approchant, j'en renouvelle un que j'ai formulé bien souvent — qu'à l'avenir l'aménagement du territoire soit doté d'un budget propre plus facile à gérer et à contrôler.

En résumé — c'est un chiffre à retenir — au total les crédits de l'aménagement du territoire passent de 1.085 millions de francs en 1973 à 1.231 millions de francs en 1974. Cette progression représente en moyenne 13 p. 100 du budget considéré et 4 p. 100 des dépenses civiles en capital du budget général de l'Etat.

En somme, c'est un budget à mon avis satisfaisant dans l'ensemble. Il devrait permettre — les Normands sont toujours prudents — si la conjoncture internationale ne s'aggrave pas trop, de poursuivre les actions entreprises. Ces actions, comme elles sont nombreuses, et combien je voudrais maintenant être à la place de notre sympathique rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques!

Marthe... Marie... Qui a choisi la meilleure part? Mon cher collègue, c'est certainement vous: vous allez parler des créations, des actions, de tout ce qui constitue l'agrément de ce budget, et voilà que le rapporteur spécial de la commission des finances est obligé de s'en tenir aux chiffres, dont je ne vous ai pas accablés, mais tout de même à l'aridité d'une démonstration qui, je le sens bien, doit vous lasser.

Alors, je forme un souhait un peu personnel: si, la prochaine fois, nous changeons de rôle, ce serait sympathique et ce serait satisfaisant pour l'un et pour l'autre!

Mais j'en reviens à la politique de l'aménagement du territoire, dont vous allez avoir à traiter, pour dire qu'elle est caractérisée par la diversité des actions à mettre en œuvre pour satisfaire les objectifs qu'elle se fixe.

Les priorités actuellement définies ont une double nature. Certaines sont traditionnelles et il convient de les maintenir, car finalement les effets des politiques d'aménagement ne se font sentir que par des actions prolongées et persévérantes; d'autres, à l'inverse, sont apparues plus récemment pour tenir compte des mouvements de fond qui transforment notre société.

Voilà ma réflexion. Mon rapport écrit mentionne quelques-unes de ces actions, en particulier celles qui concernent l'industrialisation régionale, le développement tertiaire, la rénovation rurale, à laquelle nous sommes, dans cette assemblée, si attachés, les grands aménagements touristiques, l'aménagement urbain.

Enfin, ce sera votre tâche, mon cher collègue Barroux, de nous en entretenir avec votre compétence habituelle dans quelques instants, et, soucieux d'éviter les redites, je m'arrête là.

En terminant je voudrais cependant vous indiquer, monsieur le ministre, que la commission des finances, après les critiques qu'en son nom j'ai faites tout à l'heure, a été sensible, très sensible, à ce que vous avez dit lorsque vous avez comparu devant elle et elle a apprécié tout particulièrement vos initiatives en matière de villes moyennes ainsi que les encouragements que vous prodiguez à celles-ci lorsqu'elles s'engagent sur la voie des contrats.

Notre commission souhaite que vous suiviez également avec la plus grande vigilance les propositions de la commission de la Communauté européenne lorsqu'elle définit les aides au développement régional.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits de l'aménagement du territoire, et vous permettez à son rapporteur de penser que le Sénat serait bien inspiré en les votant. (*Applaudissements.*)

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

M. André Barroux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le ministre, l'année dernière, je commençais mon intervention orale en marquant mon souci devant l'étendue des responsabilités qui venaient de vous être confiées. Je saluais aussi avec espoir le retour à la tête de l'aménagement du territoire de l'homme qui l'avait en quelque sorte créé, chez nous, il y a dix ans.

Laissez-moi vous dire aujourd'hui combien j'apprécie la performance de l'homme, tout en déplorant qu'elle ne suffise pas. Vous avez empoigné avec fermeté et souplesse votre énorme ministère et l'on peut dire, au moins au niveau des structures, que vous avez su lui donner une amorce de cohérence. Je remercie aussi vos services de l'effort important de présentation de ce vaste projet collectif qu'est l'aménagement du territoire.

Ces deux progrès me renforcent dans la volonté de concourir honnêtement à la définition des options qui modèleront notre espace et notre cadre de vie. En revanche, ce talent et ces moyens rassemblés m'incitent à rendre mes critiques plus sévères.

J'ai voulu, cette année, que mon rapport écrit, tout en continuant sur la lancée des années précédentes, mette l'accent sur les nouvelles exigences qui s'imposent à nous. Au premier rang de celles-ci, j'ai mis la préoccupation régionale et je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, quelles conséquences vous comptez tirer, tant au niveau des structures que des décisions, de la mise en place des établissements publics régionaux. Le Sénat a montré qu'il n'était pas maximaliste en matière régionale, néanmoins prenez garde, si vous ne saisissez pas la chance ainsi offerte à notre politique!

Nous qui sommes en majorité des provinciaux, nous trouvons un peu paradoxal que l'aménagement de la province se décide exclusivement à Paris. Je sais que les fonctionnaires de la délégation à l'aménagement du territoire font généralement preuve de plus de pragmatisme que leurs collègues des ministères traditionnels, il n'en reste pas moins que les élus locaux se sentent souvent « court-circuités ». Je crois qu'à terme cette attitude, qui semble pratique au début, se retournera contre l'intérêt général et contre les projets du Gouvernement lui-même. Voyez les récents événements de Fos!

Je souhaiterais que vous me rassuriez et que vous me disiez tout à l'heure si les nouveaux aménagements projetés, notamment sur la côte d'Aquitaine, seront l'occasion ou non d'un progrès dans la concertation avec les élus.

Malgré les efforts, le mouvement de décentralisation des décisions n'est qu'esquissé. Si le nombre des primes au développement régional attribuées selon la procédure déconcentrée est double de celui des primes attribuées selon la procédure centralisée, leur montant n'est, *grosso modo*, que du tiers et à peine plus de la moitié des emplois créés sont le résultat de décisions déconcentrées.

Enfin, la déconcentration telle qu'elle est pratiquée ne permet pas une accélération réelle des délais d'instruction.

Enfin, je crois que l'apparition des régions doit entraîner un changement de style: on croit que décentraliser est synonyme de régionaliser, ce n'est pas vrai. Régionaliser signifie écouter, déléguer, considérer chaque région comme une entité originale qui a ses problèmes spécifiques.

A cet égard, je pense en particulier aux régions frontalières, pour lesquelles il m'est apparu indispensable et urgent d'agir. Mon rapport écrit contient à leur sujet quelques suggestions de bon sens, qui pourraient rejoindre vos propres réflexions.

J'ai noté, en effet, que ce problème vous tenait à cœur et je vous félicite d'avoir mieux envisagé ce que j'ai appelé la dimension internationale, notamment par vos déclarations au congrès européen de La Grande-Motte et par diverses mesures au niveau de l'organisation de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale — la D. A. T. A. R. — que vous n'avez envisagé la dimension régionale.

La troisième urgence sur laquelle il m'est apparu intéressant d'attirer votre attention et d'accentuer la prise de conscience naissante est celle de la qualité de la vie urbaine.

Les solutions en ce domaine doivent être adaptées aux différentes catégories de cités.

Pour Paris, il ne peut s'agir que d'une limitation de la croissance et d'un désengorgement. On a commencé à percevoir cette année les effets de la loi du 7 juillet 1971 tendant à limiter l'extension des locaux à usage de bureaux dans la région parisienne.

Le Conseil de Paris, puis vous-même, monsieur le ministre, avez renforcé la réglementation en ce sens en mai et juillet derniers. Néanmoins, il me semble que le Gouvernement ne parvient pas à choisir entre deux conceptions du développement de notre capitale : une conception qui lierait la croissance de Paris à l'extension de son rôle économique et une autre qui miserait au contraire sur sa vocation historique, qui est avant tout culturelle et politique.

La deuxième me semble meilleure que la première. Elle pourrait faire de Paris un centre européen de première importance et impliquerait de le désencombrer tout en préservant ses équilibres esthétiques. Ce serait enfin une solution moderne : en effet, la transformation des techniques de production, de communication et d'administration mettra en question à court terme les fonctions urbaines traditionnelles.

Cette tendance se retrouvera aussi dans les métropoles d'équilibre, où il est navrant de constater que s'y reproduisent les erreurs que l'on dénonce depuis longtemps à Paris.

Entre autres solutions, seule une maîtrise effective des sols par la collectivité publique, notamment au centre des villes, paraît de nature à remédier aux difficultés. Je reconnais bien volontiers que l'effort fait en faveur des villes moyennes, que je souhaite depuis longtemps, est un autre élément de solution. Il a, à mes yeux, deux autres avantages : d'une part, la formule du contrat entre l'Etat et la collectivité locale permet de conduire une politique adaptée à chaque cas ; d'autre part, la création d'un tissu urbain plus lâche correspond aux aspirations nouvelles de nos concitoyens et peut être un point d'appui indispensable pour une réelle politique d'aménagement rural.

Ma quatrième et dernière préoccupation d'avenir concerne ce que vos services ont appelé les « espaces fragiles ». Ils sont deux, essentiellement, à être menacés : le littoral et la montagne, mais pour des raisons différentes. Pour le premier, il s'agirait plutôt de trop-plein ; pour le second, la principale menace serait surtout celle du vide.

Je laisserai à mes collègues les plus concernés par ces problèmes le soin de vous parler du littoral. Quant à moi, qui suis un demi-montagnard, je souhaiterais que vous respectiez la diversité de nos régions, comme la politique de rénovation rurale, trop timidement mais avec succès, a essayé de le faire.

Je vous demande, monsieur le ministre, mes chers collègues, de n'y voir aucun égoïsme de ma part, simplement la marque d'une expérience et d'une foi. Nos citoyens, qui sont pour un grand nombre autant de « personnes déplacées », aspirent de plus en plus au calme et au repos. D'autre part, la justice exige que les vacances se généralisent jusqu'aux classes les plus défavorisées, notamment qu'elles deviennent possibles pour les personnes âgées.

Dans ce domaine aussi, la demande de nos sociétés excéderait bientôt l'offre : évitons, en sauvant la montagne et en y retenant ceux qui y vivent, de n'avoir d'autre solution aux problèmes urbains que la construction de villes d'été, seraient-elles au bord de la mer.

Je voudrais, mes chers collègues, monsieur le ministre, terminer ici mon exposé pour ne pas retenir votre attention trop longtemps.

Je n'ai pas tout dit, loin de là, mais mon rapport écrit contient d'autres remarques que je livre à votre réflexion. Je n'ai pas voulu non plus surcharger mon intervention de chiffres, d'autant que notre collègue de Montalembert les manie, et depuis longtemps, beaucoup mieux que moi et que, contrairement à ce qu'il vient de dire, je ne pourrais le remplacer.

Néanmoins, avant de quitter la tribune, je voudrais adresser quelques invitations pressantes au Gouvernement.

Dans l'ensemble, sa politique de décentralisation industrielle a porté ses fruits, au moins quantitativement, mais elle ne me donne pas satisfaction dans certaines régions, pourtant essentielles, comme la région du Nord ou certaines parties de la Lorraine. Il faudrait que ces situations s'améliorent rapidement.

En deuxième lieu, je relèverai l'échec relatif de la décentralisation des activités tertiaires, tant du point de vue de la quantité que de la qualité, et cette dernière exigence est capitale. Si l'on ne décentralise pas aussi une partie des postes de direction, la décentralisation restera un vain mot.

La participation est devenue un de vos maîtres-mots ; eh bien ! dites-vous que la province, elle aussi, veut participer et acceptera de moins en moins que sa politique de l'emploi soit décidée en dehors d'elle !

Enfin, j'aurais mauvaise grâce à attaquer le régime des aides, car je sais que l'enveloppe dont vous disposez à cet égard n'est pas très importante. D'autre part, en la matière, on est toujours partagé entre la tentation de l'efficacité ponctuelle et celle du « saupoudrage ».

Néanmoins, jusqu'ici, elles ont bénéficié aux régions qui en avaient relativement le moins besoin. Je ne conteste pas cette orientation passée, mais je voudrais que, dans l'avenir, on fût plus soucieux des plus pauvres.

La justice le veut, le nouveau cours des événements aussi. Les préoccupations de stricte rentabilité économique et de croissance à tout prix commencent à ne plus être les seules. Il est urgent de considérer aussi la rentabilité sociale et le bonheur des hommes là où ils veulent et peuvent vivre.

Par son vaste territoire, la diversité de ses paysages et ses traditions culturelles, la France est un des pays les mieux lotis pour affronter l'ère post-industrielle. Ne gâchons pas notre chance !

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan émet un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs à l'aménagement du territoire. (*Applaudissements.*)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aurais préféré n'intervenir qu'une fois sur l'ensemble du budget regroupant l'aménagement du territoire et l'équipement, mais puisqu'on a séparé la discussion des différentes composantes de ce budget, je limiterai mon propos au problème de l'aménagement du territoire.

Au moment où la vie chère, la limitation de la consommation de fuel et d'essence plongent les Français dans la crainte du lendemain, on peut se demander pourquoi la discussion du budget de l'aménagement du territoire ne tient pas compte de ces préoccupations, en vue — après avoir tiré la leçon des faits — d'ouvrir des perspectives sur une politique d'aménagement qui mérite certainement d'être reconsidérée.

J'aurais pensé que la situation actuelle devait nous conduire à examiner d'un œil critique la conception de l'aménagement du territoire qui a prévalu jusqu'ici et qui était, sur le terrain, la traduction d'une politique, notamment d'une politique énergétique et d'approvisionnement en matières premières, subordonnée aux intérêts des grandes sociétés, fondée sur l'importation des carburants et des matières premières, au détriment d'une utilisation maximum des ressources nationales, ce qui rend notre économie largement dépendante du contexte international.

C'est cette orientation qui vous conduit, monsieur le ministre, à faire de l'installation à Dunkerque, au Havre et à Fos des grands de la sidérurgie, le « point fort », comme vous dites, de votre politique d'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, nous découvrons la fragilité de nos approvisionnements en pétrole. Qui nous dit que, demain, ne surgiront pas des problèmes internationaux nouveaux qui tariront les sources d'approvisionnement en minerai de fer et en charbon que les bateaux minéraliers apportent actuellement vers les gros complexes que les grandes sociétés ont installés au bord de la mer avec les crédits que le Gouvernement leur a généreusement distribués.

Votre politique énergétique et votre politique d'importation de matières premières vous ont conduit à avantager l'industrialisation de quelques grands ports, à abandonner nos ressources minières, à désindustrialiser des régions entières comme le Nord, l'Est et les Cévennes.

Malgré tout ce qui se passe actuellement, il semble bien que vous n'avez rien appris ou que, indissolublement lié aux grandes sociétés bancaires et industrielles, pour qui seul compte le profit immédiat, vous vous refusez à concevoir autrement l'aménagement du territoire français.

Le parti communiste a proposé des mesures concrètes pour surmonter la crise du pétrole et préserver notre peuple de ses effets. Je ne reviendrai pas sur l'ensemble de ces mesures ; je rappellerai simplement que développer les ressources nationales en énergie, assurer la coordination des moyens énergétiques — pétrole, charbon, gaz naturel, énergie hydraulique, énergie nucléaire — qui ne doivent pas être concurrents, mais complémentaires, pratiquer une politique nucléaire, développer le potentiel de recherche et de production, tout cela suppose des **modifications radicales de la politique d'aménagement du territoire**, telle qu'elle est suivie jusqu'ici.

Tout cela suppose un développement harmonieux du territoire et non pas la concentration du développement sur quelques points, le reste du pays se transformant en désert.

Développer les ressources nationales en énergie et notre équipement nucléaire, cela se traduirait pour des régions entières sacrifiées par une relance de l'activité économique.

Mais tout cela suppose aussi, bien entendu, que ce ne soient plus les géants de la banque et de l'industrie qui dictent, en fonction de leurs seuls intérêts immédiats, la politique du Gouvernement et qu'au contraire le Gouvernement soit en mesure, grâce à leur nationalisation, de promouvoir leur activité en fonction de l'intérêt général.

Aussi longtemps que sera poursuivie votre politique d'aménagement du territoire, reflet de votre orientation politique, l'économie française restera fragile et dépendante de l'intérêt des grosses sociétés. C'est pourquoi nous ne pouvons l'approuver.

Après ces considérations d'ordre général, je voudrais rapidement aborder certains problèmes qui relèvent de votre ministère.

Tout d'abord, celui des villes nouvelles. On a beaucoup parlé, ces derniers temps, de favoriser le développement des villes moyennes, de bannir les grands ensembles, de développer la construction des maisons individuelles.

On a beaucoup discuté des villes nouvelles, on a enregistré beaucoup de déclarations contradictoires, y compris au sein du Gouvernement, y compris dans votre ministère. Mais force est bien de constater que la réalisation des villes nouvelles se poursuit et nous notons que, cette année, la majorité des crédits prévus pour les acquisitions foncières iront dans leur direction.

Au fur et à mesure que leur réalisation se poursuit, on voit bien à qui cela profite. Il n'est que de lire, sur les panneaux des chantiers, le nom des entreprises qui ont pratiquement l'exclusivité de la construction dans ce domaine réservé.

On voit bien également qui en subit les conséquences. On nous parle toujours des crédits alloués, mais on ne nous dit jamais comment ils sont utilisés.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je voudrais vous demander de nous donner des chiffres précis. Peut-être ne pourrez-vous pas nous répondre aujourd'hui. Je vous propose donc de nous faire, dans un numéro de la revue de votre ministère, un compte rendu précis de la destination des crédits que l'Etat a accordés pour la réalisation des villes nouvelles et un compte rendu budgétaire de leur utilisation. Pourquoi pas ?

Voici donc quelques questions auxquelles j'aimerais obtenir une réponse pour chacune des villes nouvelles : à quel prix ont été achetés les terrains nus ? Combien a-t-il été dépensé pour les infrastructures primaires ? A combien reviennent les terrains équipés ? Quel a été le prix de vente du mètre carré payé par les promoteurs privés, les offices publics d'H. L. M., les industriels, les sociétés commerciales ? Ces réponses intéresseraient, j'en suis certain, aussi bien l'ensemble des parlementaires que tous ceux qui sont concernés par la réalisation des villes nouvelles.

C'est à vous que je pose la question, monsieur le ministre, car, j'en suis convaincu, seuls les techniciens que le Gouvernement a mis à la tête des établissements publics et qui sont les seuls maîtres de la réalisation des villes nouvelles, connaissent ces chiffres.

Si j'en juge par quelques exemples qui m'ont été rapportés, il est bien évident que, dans les syndicats communautaires d'aménagement mis en place en application de la loi Boscher, il est difficile à leurs membres élus de suivre le déroulement de la réalisation quand, en une seule séance tenue de vingt et une heures à minuit, on leur présente, sans moyen d'étude préalable, trente ou quarante dossiers sur lesquels ils doivent se prononcer sur-le-champ. C'est une caricature de ce que devrait être le fonctionnement de syndicats qui doivent engager, pourtant, des dépenses considérables.

Dans les syndicats communautaires d'aménagement, les techniciens désignés par le pouvoir proposent et ont tous les moyens d'imposer les décisions et il ne reste aux élus qu'à endosser la responsabilité de faire payer la note. Et celle-ci risque d'être de plus en plus lourde.

Si j'en crois une étude faite par la direction des services fiscaux du département des Yvelines concernant la situation financière du syndicat communautaire d'aménagement de l'agglomération nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, les perspectives ne sont guère brillantes au point de vue fiscal pour les futurs habitants de cette agglomération.

En effet, on prévoit que 16 p. 100 des charges d'investissements se trouveront répercutés dans le coût de leurs appartements ou dans leurs loyers, mais cette étude prévoit en outre qu'ils auront à supporter, pour le budget général de l'agglomération, tant du point de vue du fonctionnement que du remboursement des emprunts, une charge de 932 francs par habitant en 1980.

Il est prévu, pour parvenir à ce résultat, des augmentations massives d'impôts qui seront de l'ordre de 20 p. 100 par an à l'horizon 1973.

Voilà ce qui est promis aux futurs habitants des villes nouvelles qui auront à payer les cadeaux faits par le pouvoir aux grosses sociétés qui participent à la construction et à l'aménagement de ces agglomérations ou qui s'y installent.

Ajoutons à cela que la création d'une ville nouvelle se traduit, pour le département d'accueil, par une ponction sur l'enveloppe de ses maigres subventions au profit de la ville nouvelle, au détriment des localités existantes, ce qui a pour conséquence de retarder leurs propres réalisations, d'aggraver leur sous-équipement et d'alourdir la charge fiscale départementale.

Cela n'empêche pas les premiers habitants des villes nouvelles de vivre dans des conditions difficiles. Les logements sortent de terre, mais les emplois ne suivent pas. Les conditions de transport sont déplorables. C'est ainsi qu'à Cergy-Pontoise rien n'existe pour relier la ville nouvelle à Paris et que la liaison avec le centre de la ville se fait dans des conditions précaires. L'annonce de la création d'une ligne d'aérotrain qui aurait relié la ville nouvelle à la Défense avait servi de prétexte pour supprimer les crédits prévus pour mettre en place une liaison ferroviaire avec Paris. Aujourd'hui, le projet d'aérotrain est renvoyé aux calendes grecques et la liaison ferroviaire n'existe pas pour autant, mais les premiers habitants sont installés.

Qu'attend le Gouvernement pour savoir « sur quel pied danser » ? Qu'attend-il surtout pour donner des crédits en vue de la réalisation effective de travaux d'infrastructures, crédits utilisés jusqu'ici pour des recherches qui auraient dû être financées sur d'autres chapitres ?

Telles sont les quelques observations que je voulais faire sur le budget de l'aménagement du territoire, tout en me proposant de revenir, je le répète, à cette tribune pour développer notre point de vue sur le budget de l'équipement. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

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

M. Pierre Jourdan. Monsieur le président, mes chers collègues, vous savez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, combien le Sénat est attentif, je dirai même sensible, à tous les problèmes d'aménagement du territoire.

En effet, notre assemblée représente les collectivités territoriales, départements et communes, et les sénateurs sont conscients d'être les représentants et les responsables du territoire.

En outre, chaque conseiller général dans son département, chaque maire dans sa commune — nous sommes nombreux dans cette assemblée à être soit conseiller général, soit maire, et vous êtes vous-même un élu local, monsieur le ministre — participe à l'aménagement de la part du territoire qu'il représente, surtout de nos jours où les élus locaux sont de plus en plus préoccupés par l'équipement, l'aménagement et le développement, sous toutes ses formes, des collectivités, par conséquent des portions de territoire dont ils ont la charge.

Cet aménagement du territoire est assurément une tâche captivante — M. le président de Montalembert en a dépeint tout à l'heure le caractère exaltant — à laquelle vous vous êtes fortement attaché, monsieur le ministre, malgré sa complexité et ses difficultés.

Très récemment vous avez déclaré devant l'Assemblée nationale que vous étiez décidé à aménager le territoire partout, ce qui évidemment nous donne une certaine satisfaction. D'ailleurs n'aviez-vous pas déjà reconnu, l'an dernier, ici même, qu'il ne fallait pas laisser des vides dans le milieu rural ?

Je vous sais gré, monsieur le ministre, de vous être fixé une politique et des objectifs d'aménagement du territoire basés sur un équilibre harmonieux entre les différentes parties de celui-ci.

En effet, à notre époque, où l'on perçoit les impérieuses nécessités de l'industrialisation et de l'urbanisation des zones fortes, il est réconfortant de constater que ne sont pas oubliées, pour autant, des zones moins favorisées. En cela, monsieur le ministre, vous demeurez fidèle, en quelque sorte, à l'esprit de la D.A.T.A.R. que vous avez vous-même créée en 1963, avec M. Georges Pompidou et dont la mission est précisément d'appréhender l'ensemble des processus du développement économique, afin de rechercher une harmonie de la croissance entre les régions. Je suis heureux de constater auprès de vous la présence de votre délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

Pour réaliser cette harmonie, le Gouvernement a mis en place ce qu'on appelle la politique de rénovation rurale. Que représente-t-elle au juste? Quel est son objectif? C'est une politique qui est née à la suite d'une prise de conscience. On s'est rendu compte que l'inégalité du développement des régions françaises pouvait avoir une conséquence défavorable sur la croissance de l'économie nationale, et par voie de conséquence même, sur sa compétitivité sur le plan international. L'aménagement du territoire ne pouvait donc se réaliser d'une façon harmonieuse si un effort particulier n'était pas fait en faveur de certaines zones moins favorisées où l'économie agricole est encore largement dominante.

Cette politique de rénovation rurale a été lancée par le décret du 24 octobre 1967, pour une période de cinq ans et elle a été reprise et élargie dans les options du VI^e Plan. Son but est très simple: il s'agit, dans quatre zones du territoire, moins favorisées que les autres par la géographie ou les ressources naturelles et représentant près du tiers du pays, de réaliser une véritable politique de conversion économique de manière à diminuer et, si possible, à supprimer les handicaps qui frappent ces régions.

Pour parvenir à ce résultat, le Gouvernement a dégagé certains objectifs prioritaires.

Le premier est de rompre l'isolement en améliorant les grands équipements d'infrastructure et en développant les services publics ruraux. En effet, on ne maintiendra une population suffisante dans ces zones de rénovation rurale que si les équipements de base sont satisfaisants et permettent aux populations de vivre dans des conditions semblables à celles que connaissent les autres secteurs et les autres régions.

Le deuxième objectif est d'améliorer la formation des hommes. Il s'agit là d'une tâche exaltante, car cette formation des hommes permettra la reconversion vers les activités industrielles à développer sur place, des populations qui ne pourront se maintenir dans l'agriculture.

Le troisième objectif est d'adapter et de moderniser le secteur agricole. C'est là une tâche qui intéresse plus particulièrement le ministère de l'agriculture, mais qui est fondamentale dans la politique de rénovation rurale, et tout à l'heure, j'entendais M. le président de Montalembert dire que cette assemblée était particulièrement attachée à une telle politique.

Le quatrième objectif est de développer les secteurs secondaire et tertiaire plus particulièrement dans le domaine de l'industrialisation et du tourisme. Nous aurons à débattre, ce soir, de ce problème.

Par conséquent, cette politique de rénovation rurale s'insère dans la politique globale de l'aménagement du territoire. Elle en est une partie qui est fondamentale. Elle a pu voir le jour grâce à l'accord de deux volontés, celle des organisations professionnelles agricoles et celle du Gouvernement.

Quel est le champ d'application de cette rénovation rurale? Il est limité à des secteurs géographiques bien précis et possédant un certain nombre de handicaps pour l'ensemble de leurs activités économiques. Quatre zones ont été retenues, nous les connaissons toutes maintenant: l'Ouest, le Limousin et le Lot, l'Auvergne et les zones d'économie montagnarde.

Au total, 151.000 kilomètres carrés — c'est-à-dire 27 p. 100 de la superficie du territoire — 6.750.000 habitants et 568.000 exploitations agricoles sont concernés directement par la rénovation rurale.

Monsieur Guichard, vous êtes l'autorité ministérielle compétente au niveau national de cette rénovation rurale. Vous passez vos pouvoirs au délégué à l'aménagement du territoire qui est secondé dans cette mission par quatre commissaires à la rénovation rurale, soit un par zone.

Comment s'est manifestée l'action de la rénovation rurale? Il ne s'agit pas, en effet, simplement de savoir que cette dernière existe. Encore faut-il se demander ce qu'elle a fait dans le concret.

Dans le cadre des objectifs prioritaires déjà mentionnés, la rénovation rurale s'est traduite par une action qui a présenté divers aspects que je me contenterai d'énumérer.

Premier aspect: elle a mis en place une action globale.

Deuxième aspect: elle a établi une action régionalisée.

Troisième aspect: elle s'est particulièrement attachée à ce que cette action, qui, au départ, était surtout expérimentale, devienne de plus en plus concrète.

Quatrième aspect: il s'agit d'une action concertée sur laquelle je voudrais m'appesantir. En effet, cette action concertée avait pour but d'associer à cette politique les responsables locaux et les représentants des activités agricoles, artisanales et industrielles. Là, apparaît le rôle déterminant des commissaires à la rénovation rurale, car ceux-ci sont avant tout des agents d'animation et d'impulsion de cette politique de rénovation rurale.

Enfin, dernier aspect: c'est une politique d'incitation. Elle représente une intervention qui s'ajoute à celle, normale, des divers ministères concernés. De ce point de vue, elle veut avoir des effets entraînants et exemplaires. Grâce à elle, ont été élaborés et réalisés des programmes supplémentaires d'équipement qui ont permis le financement des grands équipements d'infrastructure et des services publics ruraux.

Pour 1974, les dotations consenties au fonds de rénovation rurale figurent dans les crédits affectés aux services généraux du Premier ministre et se montent à 50,8 millions de francs en autorisations de programme. Sur cette somme, 15,9 millions de francs sont réservés au développement rural et viennent s'ajouter aux crédits consacrés à la rénovation rurale dans le budget du ministère de l'agriculture, c'est-à-dire que ce dernier dispose de 128,1 millions de francs.

Au total, les commissaires à la rénovation rurale disposeront, en 1974, de 163 millions de francs en autorisations de programme. Mais à ces crédits viendront s'ajouter, comme les années précédentes, ceux provenant d'autres ministères et intéressant d'autres secteurs, par exemple la voirie départementale et communale, la jeunesse et les sports, les affaires culturelles.

Ces crédits supplémentaires affectés aux zones de rénovation rurale seront complétés par les crédits spécifiques des zones périphériques des parcs nationaux.

J'ose espérer, monsieur le ministre, qu'au total ces crédits supplémentaires consacrés à la rénovation rurale, en plus des dotations régionales normales, dépasseront, en 1974, les 200 millions de francs, comme les années précédentes. En 1972, ils avaient atteint 201 millions de francs et en 1973 ils s'élevaient à 218 millions de francs. J'aimerais, monsieur le ministre, avoir des précisions sur le montant des crédits qui seront consacrés à la rénovation rurale en 1974.

Je parlerai maintenant de l'avenir de la rénovation rurale. On peut dire que cette politique a un caractère nettement positif et il faut constater honnêtement les résultats très encourageants qui ont été obtenus par votre ministère. A côté de cela, il y a, évidemment, quelques points noirs, mais je ne les évoquerai pas aujourd'hui. Je veux seulement regarder l'avenir et je pose la question: comment se présente-t-il?

La rénovation rurale a été prévue pour une période limitée de cinq ans. Il est évident qu'au bout de ce délai ou on la supprimera ou on la continuera.

En cas de suppression, il faudra prévoir une meilleure régionalisation du budget pour permettre de pratiquer, sans un dispositif particulier, une politique volontaire d'aménagement rural. Mais, cette mesure sera-t-elle suffisante pour compenser les handicaps dont sont victimes certaines régions? En tout cas, quelle que soit la solution adoptée, il faudra réserver un sort particulier à la zone de montagne pour la mise en place d'une grande politique spécifique de la montagne. C'est de cette politique que je voudrais vous entretenir quelques instants.

Vous connaissez la zone d'économie montagnarde. Elle s'étend sur vingt-neuf départements français, représente 16 p. 100 du territoire national et concerne 1.250.000 habitants. Cette zone d'économie montagnarde n'avait pas été particulièrement favorisée jusqu'à ces dernières années. Aujourd'hui, on semble vouloir réparer cette erreur en s'orientant vers la mise en place d'une véritable politique de la montagne.

Quelle sera cette politique? Vous avez, monsieur le ministre, évoqué plusieurs fois cette question. L'année dernière, devant notre assemblée, vous nous avez fait part de votre désir de lutter contre la dépopulation très rapide de certaines zones. Il se constitue, en effet, petit à petit, des terres mortes, des zones vides. L'aménagement du territoire doit être déjà la prise de conscience de ce péril. Vous avez reconnu que l'agri-

culteur de montagne remplissait une sorte de service public au profit de la collectivité nationale et que vous l'aidez en conséquence.

Plusieurs fois encore au cours de cette année 1973, monsieur le ministre, en particulier à Val-Torrens et à Megève, vous avez donné des indications sur la politique que vous entendez mener pour l'aménagement de la montagne. Cette politique, si je me réfère à vos propos, devrait présenter deux caractères : elle devrait être à la fois globale et diversifiée.

Globale, parce qu'elle intéressera à la fois la haute et la moyenne montagne, parce qu'elle englobera, d'une part, l'ensemble des activités économiques qui sont concentrées dans la montagne, aussi bien dans le domaine de l'agriculture que dans ceux de l'industrie, du commerce, de l'artisanat, du tourisme, et, d'autre part, les équipements collectifs qui intéressent la montagne, en particulier ceux qui ont trait à l'enseignement.

Diversifiée, car les caractéristiques spécifiques de chacun des massifs montagneux devront être respectées. Ici, monsieur le ministre, je ne puis mieux faire que de vous citer, puisque vous avez dit textuellement : « L'économie du Massif central n'est pas celle des hautes vallées alpines. Les problèmes d'aménagement et de développement économique des Vosges et du Jura ne doivent pas être regardés comme ceux des Pyrénées. »

Je suis tout disposé à vous faire confiance pour préparer cette politique globale de la montagne, qui intéresse de nombreux ministères et que vous devez proposer au Gouvernement.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, où en est ce projet d'aménagement de la montagne. Je souhaite également que l'effort en faveur de la rénovation rurale, dans son ensemble, soit soutenu, car il intéresse l'espace rural et, par conséquent, l'ensemble du territoire de la France. Mais je sais, monsieur le ministre, quelle est votre ténacité, je pourrais même dire votre passion pour doter notre pays d'un aménagement territorial à la mesure de notre temps. *(Applaudissements.)*

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

M. Josy-Auguste Moinet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les principaux éléments de la politique suivie pour l'aménagement du territoire et l'action régionale sont exposés dans le document annexe au projet de loi de finances pour 1974 intitulé « Régionalisation du budget d'équipement pour 1973 et aménagement du territoire ».

Quelles sont, monsieur le ministre, les finalités de votre politique d'aménagement du territoire ? Dans le domaine économique, l'organisation du territoire doit tendre à une répartition des bienfaits de la croissance afin de réduire les écarts qui existent entre les régions. Dans le domaine social, chaque région doit pouvoir offrir des emplois à ceux qui veulent y vivre et y travailler. Dans le domaine de l'organisation sociale, il faut éviter la concentration, sur quelques points privilégiés du territoire, des activités économiques, si l'on souhaite préserver les chances d'une évolution économique et sociale harmonieuse dans toutes les régions, sans exception.

Comment ne pas approuver de tels objectifs ?

Mais une politique ne se juge pas à ses intentions. Les actions entreprises, les moyens mis en œuvre, les résultats obtenus sont des réalités que je voudrais soumettre à votre réflexion, monsieur le ministre, pour ce qui concerne ma région Poitou-Charentes.

Je sais bien que, pour les futurologues, auteurs d'un scénario de l'inacceptable ou de l'impossible, dans la France de l'an 2000, l'Ouest français est voué à devenir une sorte de désert, au mieux un immense parc national.

Sachant combien vous êtes attaché à ces régions de l'Ouest, à cette façade atlantique appelée à jouer, à mon sens, un rôle grandissant dans l'industrialisation de notre pays, je suis persuadé que vous comprendrez, monsieur le ministre, les inquiétudes qui sont les nôtres aujourd'hui dans la région Poitou-Charentes.

Pour notre région, l'industrialisation n'est pas un choix, mais une nécessité, un impératif. Si l'on prend comme critère de référence la valeur ajoutée pour chaque région, dont la masse salariée constitue évidemment l'élément essentiel, la nôtre se situe au dix-huitième rang des régions françaises. Mais un examen plus détaillé par secteur montre que, pour le secteur primaire, notre région occupe le septième rang, pour le secteur secondaire, le dix-septième et, pour le secteur tertiaire, le quinzième.

Sans doute, si l'on consulte le tableau de l'évolution de l'emploi salarié dans l'industrie par zone d'étude et d'aménagement du territoire, observe-t-on qu'entre 1962 et 1968 le rythme

annuel de créations d'emplois est conforme aux prévisions du Plan. Il en va de même de la répartition des primes accordées pour la création d'emplois, qui fait apparaître que plus de 3.000 emplois ont été créés pour 1972.

Mais ces indices, globalement satisfaisants, recouvrent des situations locales très variables.

C'est ainsi que, depuis trois ans, en dépit des efforts conjugués des collectivités locales — départements et communes — et du concours de l'association « Ouest-Atlantique », présidée par M. Paul Delouvrier, en liaison étroite avec la D. A. T. A. R., aucune entreprise nouvelle de taille moyenne ne s'est installée en Charente-Maritime, malgré un régime de primes au taux maximum pour les régions de La Rochelle-La Pallice et de Rochefort.

A l'évidence, les subventions de l'Etat, complétées par les aides des départements, les avantages fiscaux consentis par les communes en faveur de l'industrialisation sont impuissants à compenser les handicaps résultant de l'insuffisance des équipements de base que sont pour notre région les routes et les équipements portuaires.

A cet égard, le tracé de l'autoroute A 10 que vous avez retenu, monsieur le ministre, entre Paris et Bordeaux aura un effet structurant sur notre région, mais à une double condition : que le port de La Rochelle soit relié à l'autoroute A 10 par des routes de liaison à quatre voies et que les travaux de construction et d'aménagement de la liaison transversale Suisse-Océan soient poursuivis activement.

Tous les responsables élus et socio-professionnels sont convaincus que le décollage économique de notre région est étroitement lié à l'amélioration rapide des moyens de communication.

L'équipement du port de La Rochelle-Pallice, seul port maritime de la région Poitou-Charentes, constitue un autre objectif prioritaire pour notre région. Sur ce point, je me permets d'insister pour que des crédits soient dégagés dès 1974 en vue de la réalisation des travaux d'allongement du môle d'escale, opération retenue au VI^e Plan.

Peut-être, monsieur le ministre, pensez-vous en cet instant que j'obéis à un rite qui se répète à chaque discussion budgétaire et qui consiste à déposer un cahier de doléances destiné à donner bonne conscience aux uns et aux autres.

Tel n'est pas mon propos. Aujourd'hui, vous le savez, la réalisation du programme régional de développement et d'équipement pour la région Poitou-Charentes accuse un retard tel qu'il met en cause la réalisation de l'hypothèse basse de ce programme.

Alors que le Gouvernement s'était engagé à compenser les retards et les insuffisances enregistrés pendant le V^e Plan, les conditions d'exécution du VI^e Plan sont telles qu'elles vont creuser le fossé existant entre notre région et les autres régions françaises.

Je sais bien que la situation de notre région est identique à celle d'un certain nombre d'autres régions voisines. Mais il se trouve que, dans celles-ci, le taux de réalisation des grands projets hors programmation dont elles bénéficient est supérieur à celui des projets prévus dans les programmes. Or, dans notre région, nous ne bénéficions pas — vous le savez — de grands projets financés hors programme.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de faciliter, par le moyen d'une dotation exceptionnelle de crédits du F. I. A. T., la modernisation du réseau routier qui conditionne le développement économique de notre région.

C'est à la lumière de ces quelques observations d'un représentant de cet Ouest lointain et sous-industrialisé que se jugent, en Poitou-Charentes et ailleurs, les résultats de votre politique d'aménagement du territoire et que s'apprécient ses orientations nouvelles dont je voudrais maintenant dire un mot.

Lorsque le Gouvernement envisage de donner de nouvelles dimensions à l'aménagement du territoire, il affirme d'abord sa volonté de diffuser les responsabilités sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, la réforme régionale prendrait, selon vous, une importance considérable.

Qu'on en juge !

Le produit de la fiscalité régionale pour 1975 varie de 19 millions de francs pour le Limousin à 110 millions pour la région Rhône-Alpes. Les recettes des collectivités locales par habitant — base 1969 — varient de 354 francs pour la Lorraine à 527 francs pour la région Provence-Côte d'Azur.

Ainsi le plafonnement égalitaire des ressources régionales aboutit à renforcer les inégalités. Les régions les moins peuplées sont aussi les moins développées.

Alors que, pour combler leur retard, il leur faudrait faire un effort particulier d'équipement, elles voient leurs ressources limitées en fonction de leur population. N'est-ce pas faire de la

conséquence du mal la cause de son aggravation et accentuer ainsi le déséquilibre par une sorte d'effet cumulatif ? Il reste à l'Etat, monsieur le ministre, à jouer son rôle de péréquation dans cette affaire.

Le Gouvernement veut intégrer l'aménagement du territoire dans le cadre international. Il est vrai que les firmes multinationales en quête d'une implantation ne subissent pas les mêmes contraintes d'environnement que les entreprises françaises. Mais quel industriel étranger prendrait le risque d'implanter une nouvelle unité de production dans une région dépourvue de moyens de communication et de télécommunications ?

Si vous me le permettez, monsieur le ministre, je citerai à cet égard un exemple. Récemment, les dirigeants du groupe Sony ont visité un certain nombre de villes de la façade atlantique et sont venus à Rochefort. La première question qu'ils ont posée au maire de cette ville qui les recevait a été la suivante : « Monsieur le maire, où passe l'autoroute ? » Il fallait les emmener à Chartres !

Il est évident que seul un effort rapide et important en matière d'équipement peut amener un certain nombre d'industriels étrangers à choisir des implantations dans les régions défavorisées. Je voudrais, sur un plan plus conjoncturel, être assuré par ailleurs que les aménagements et les restrictions que les compagnies aériennes vont être appelées à prendre en raison de la crise pétrolière, n'affecteront pas en priorité les lignes qui desservent les régions économiquement défavorisées.

En effet, l'application mécanique et simpliste du critère de rentabilité pourrait conduire à choisir ces lignes pour leur faire supporter l'effort d'économie que les compagnies aériennes sont aujourd'hui même invitées à faire.

La coordination des politiques nationales d'aménagement du territoire, dans le cadre de la Communauté économique européenne et la création du fonds européen de développement régional peuvent avoir, à mon sens, des effets bénéfiques pour les régions périphériques, notamment celles de la façade atlantique. Encore ne faut-il pas perdre de vue que les aides du fonds européen de développement régional ne seront pas destinées à remplacer les aides nationales mais, bien au contraire, à les accompagner afin d'en amplifier les effets.

Dans cette perspective, le Gouvernement jouera un rôle directeur éminent et les aides que nos régions de l'Ouest pourront escompter de la Communauté économique européenne seront, bien entendu, étroitement liées à l'effort que l'Etat acceptera lui-même de consentir au bénéfice de ces régions.

Une politique d'aménagement du territoire, c'est d'abord l'expression d'une volonté politique mise au service d'une certaine idée de la France. Les réalisations obstinément poursuivies de projets grandioses, dits d'intérêt national, dont les abattoirs de La Villette restent le triste prototype, ont consommé et stérilisé des ressources considérables, qui auraient, à notre sens, été utilement consacrées à l'équipement et au développement économique harmonieux de nos régions.

La crise pétrolière, dont chacun sent bien, aujourd'hui, qu'elle n'est pas un phénomène conjoncturel, nous fait mesurer l'extrême fragilité des économies développées de l'Europe occidentale, et nous conduit à nous interroger sur les ressources énergétiques de remplacement.

Toute l'histoire économique de notre pays montre que les activités économiques se sont réparties sur le territoire national en fonction de la proximité des sources d'énergie, le charbon, d'abord, le pétrole ensuite. Dans les choix qui seront faits demain pour assurer l'indépendance énergétique de notre pays, il importe que soient pris en considération les impératifs de l'aménagement du territoire, tels que vous les avez définis, monsieur le ministre.

Le moment paraît venu de choisir entre une politique volontariste basée sur une affectation prioritaire des ressources de la nation au financement des équipements collectifs, et un laisser faire, un laisser-aller qui fera, pour les régions de l'Ouest, du scénario de l'acceptable décrit par les futurologues, la triste réalité de demain.

Gouverner, c'est choisir. Je souhaite, monsieur le ministre, que vos choix soient porteurs d'avenir pour la région Poitou-Charente, et générateurs d'un développement harmonieux de toutes les régions de France. (Applaudissements.)

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

M. André Colin. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, il ne peut être question, à l'occasion de l'examen de ce budget, d'envisager la politique d'aménagement du territoire dans son ensemble. Je ne retiendrai donc que trois questions dont j'ai eu l'occasion, d'ailleurs, monsieur le ministre, de vous entretenir. Elles ne vous surprendront donc pas.

La première concerne la décentralisation des emplois tertiaires. Pour la cerner et tenter de la définir aussi rapidement que possible, je me référerai uniquement à des documents officiels. L'un d'entre eux, le rapport sur votre budget pour l'année 1973, déclarait : « La décentralisation industrielle permettra de moins en moins d'accroître l'emploi régional. Les prévisions d'emploi pour la France pour les dix années 1965-1975 font, en effet, apparaître un accroissement de 300.000 emplois industriels seulement et de 1.400.000 emplois tertiaires ». Voilà au plan des faits.

Au plan des principes, je cite : « Il est difficile d'imaginer un pays où toutes les régions, sauf une, seraient condamnées à n'accueillir que des tâches d'exécution ». Or, la décentralisation, telle qu'elle a pu se réaliser jusqu'à présent, a ainsi créé un déséquilibre nouveau : ceux qui décident sont à Paris, les exécutants sont en province.

Le phénomène semble s'être confirmé ou aggravé ces dernières années, puisque le même document déclarait : « De 1962 à 1968, 320.000 emplois tertiaires se sont ajoutés aux 2.200.000 emplois qui existaient déjà dans la région parisienne ». Et il donnait un exemple : « 61 p. 100 des chercheurs sont dans la région parisienne ».

Ainsi, poursuit ce même document, « les régions fournissent à Paris une prestation invisible, qui non seulement accentue le déséquilibre financier, mais compromet à terme la possibilité même d'une politique d'aménagement du territoire en privant les régions de l'infrastructure intellectuelle qui conditionne le développement ».

De ce fait, il apparaît que la réussite de la politique de décentralisation des emplois tertiaires exige à l'avenir, avant toute chose, un effort de l'Etat sur lui-même, qui doit donner l'exemple.

Cette affirmation d'évidence ne vise pas seulement le ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'équipement ; elle intéresse également l'ensemble du Gouvernement qui doit surmonter les obstacles d'ordre divers que rencontre une politique de décentralisation du tertiaire.

Désormais, pour moi et pour beaucoup de mes amis, le test de la volonté gouvernementale de décentralisation se mesurera à l'ampleur des initiatives prises dans le domaine du secteur public. J'ai eu l'occasion, au moment du voyage du Premier ministre en Bretagne, de vous donner un exemple, de faire une suggestion intéressante ma région pouvant servir aussi de test. Pourquoi conserve-t-on à Paris la direction technique des armes et constructions navales ? Celle-ci ne se trouverait-elle pas beaucoup mieux près des grands arsenaux comme l'arsenal de Brest, entraînant ainsi la création d'emplois tertiaires importants ?

Deuxième problème : la politique régionale malgré l'importance de la décentralisation industrielle ou de la décentralisation du tertiaire ne se confond pas avec la seule décentralisation. Elle est aussi un aménagement de l'espace et doit permettre une occupation harmonieuse du territoire donnant aux hommes et aux familles à la fois un revenu et un cadre de vie plus humain. Elle suppose donc des infrastructures — mais je n'ai pas le temps, en cet instant, de développer cet aspect des choses — elle suppose la maîtrise du sol qui, seule, peut permettre précisément une occupation judicieuse du territoire et d'autre part de lutter contre la spéculation foncière qui est parfois un obstacle à la décentralisation.

Or je connais des collectivités départementales, au moins une, très bien, celle que j'ai l'honneur de présider, qui a pris l'initiative d'entreprendre une politique tendant à la maîtrise du sol. Sur quel concours de l'Etat ces initiatives départementales peuvent-elles compter pour poursuivre leur œuvre et la rendre plus efficace ?

Dans le même esprit, nous savons que, compte tenu des conditions de plus en plus inhumaines existant dans le cadre des grandes concentrations urbaines, les populations demandent non seulement que leur soit donné un revenu, mais aussi que leur soit garantie une certaine qualité de la vie. Autrement dit, à moyen terme, il ne doit plus y avoir, à mes yeux, contradiction entre une politique de développement industriel et une politique d'équipement touristique et de loisirs.

C'est dans ces perspectives que l'on tente d'établir, ici et là, des schémas d'aménagement tel celui, par exemple, du littoral breton. Pour que ces schémas d'aménagement deviennent véritablement une politique, c'est-à-dire s'insèrent dans la vie concrète, ils doivent avant tout résoudre le problème foncier avec les exigences financières qu'il implique.

J'aimerais à ce sujet, monsieur le ministre, qu'indépendamment des informations qui sont parues dans la presse, vous puissiez me donner et donner au Sénat, des indications suffisamment précises sur le sens et la portée de l'initiative que vous

avez prise ou que vous comptez prendre sous le vocable de « conservatoire » et quelle possibilité financière celle-ci apportera pour résoudre le problème foncier.

Dans le même esprit je vous dirai, monsieur le ministre, qu'il est temps que soient enfin mesurés et clairement exprimés le coût des équipements publics dans les zones de grande concentration et le coût social de l'installation des entreprises dans ces zones, d'autant plus qu'au plan psychologique, les régions défavorisées ont toujours le sentiment de participer, elles-mêmes, par l'impôt à des dépenses d'investissement qui, cependant, leur paraissent contribuer à accentuer le déséquilibre dont elles souffrent.

Enfin, je terminerai mon exposé par un troisième problème, sans doute le plus vaste, celui de l'effort européen. En octobre 1972, à la conférence au sommet, les chefs d'Etat déclarent qu'ils « reconnaissent une haute priorité à l'objectif de remédier aux déséquilibres structurels et régionaux ». Ils poursuivent, qu'ils « s'engagent à coordonner leurs politiques nationales » et ils invitent « les institutions communautaires à créer un fonds de développement régional avant le 31 décembre 1973 ». Nous sommes le 4 décembre. Malgré les politiques d'intervention des gouvernements nationaux, l'écart de revenus entre les régions ne s'est pas modifié de façon perceptible. On peut même dire qu'en quinze ans de croissance économique, les écarts d'une région à l'autre en Europe se seraient plutôt aggravés.

Le conseil des ministres des communautés européennes est saisi de propositions précises de la commission : création d'un fonds de développement régional, création d'un comité de politique régionale. Le Parlement européen s'est prononcé. Or, jusqu'à présent, le conseil des ministres ne semble pas avoir été en mesure de se décider.

C'est ainsi que le crédit prévu pour le fonds de développement régional n'a pas encore été arrêté et n'est pas inscrit au projet de budget des communautés et cependant, à ce sujet, la détermination des neuf gouvernements, en ce mois de décembre, serait le test de leur volonté d'avoir enfin une politique communautaire.

Celle-ci, vous le savez, suppose en dehors de ce financement communautaire une coordination des politiques nationales. Elle suppose surtout une volonté politique communautaire. Si je vous interroge sur ce sujet, c'est parce que dans le rapport pour avis présenté à l'Assemblée nationale sur le budget de l'aménagement du territoire, le rapporteur s'exprimait en ces termes et, semble-t-il, après vous avoir entendu : « La réticence de la France s'explique par le caractère politique de l'action régionale. »

On pourrait dire, si l'on partageait mon état d'esprit, que la résolution communautaire de la France devrait s'expliquer par le caractère politique de l'action régionale. Vous semblez, monsieur le ministre, partager ce point de vue puisque, dans un journal du soir, en date du 6 novembre dernier, dont j'ai pris connaissance avec un grand intérêt, vous déclariez :

« Il faut imposer une discipline aux régions de la zone centrale afin de brider leur tendance naturelle à absorber l'ensemble du développement. Cette discipline ne peut guère être qu'euro-péenne car, actuellement, l'émulation nationale, la concurrence dans l'investissement, empêchent chaque l'Etat de pratiquer isolément cette discipline. Il est très difficile d'interdire à un gros investisseur de s'implanter en région parisienne et de lui proposer l'Ouest ou le Sud-Ouest alors que d'autres lui proposent Francfort, Rotterdam ou Birmingham. Cette discipline suppose alors une autorité politique communautaire. »

Concluant une conférence que vous faisiez à Bruxelles il y a quelques mois, et publiée par votre service d'information, vous vous exprimiez en ces termes : « Comme le disait Mme Simone Weil, ce n'est pas le chemin qui est difficile, c'est la difficulté qui est le chemin ».

Alors permettez-moi, monsieur le ministre, de vous dire que si la discipline doit être européenne, il faut donc une autorité politique européenne, et de rappeler cette phrase qu'on attribue, je crois, à Richelieu : « La mission de l'homme politique, c'est de rendre possible ce qui est nécessaire ». (Applaudissements.)

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

M. Jacques Carat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme d'autres parlementaires plaident pour leur province, je viens exceptionnellement et à contre-courant plaider pour la mienne parce que, dans l'aménagement du territoire, sa situation devient intolérable.

Ma province, c'est la banlieue parisienne. Ce n'est pas la plus aimée, ni la plus connue. Nombre de nos excellents collègues s'y perdraient s'ils s'y aventureraient. Dans le débat Paris-province — débat stupide, chacun en convient le rouvrant d'eux-mêmes sans cesse — on vitupère souvent la région parisienne en

raison de sa croissance, de ses emplois, du déficit de ses transports, etc., mais on pense en fait à Paris plus qu'à sa banlieue parce qu'on ne sait pas toujours comment, réellement, vit cette banlieue.

Ce n'est pas la province la plus connue mais, par le jeu des institutions qu'on lui a imposées, c'est la plus colonisée : par le pouvoir central d'abord, ce qui est presque fatal car il réside tout près ; par la capitale aussi, désormais coupée administrativement et financièrement de sa périphérie sur laquelle elle se débarrasse cependant de ce qui l'encombre, de ses cités de transit, par exemple, où elle expédie toutes les familles socialement difficiles dont on ne sait que faire.

Le terrain est si cher à Paris qu'on ne va pas s'amuser à rénover pour y construire des cités de transit ! On y construit des bureaux qu'on refuse aux opérations de rénovation de banlieue. Il faut bien se partager les tâches !

Le sort de la banlieue parisienne est tel, monsieur le ministre, que même les bonnes intentions dont votre action est pavée, se retournent contre elle.

Vous avez, en mars dernier, publié une circulaire relative aux « grands ensembles » et à la lutte contre la ségrégation sociale par l'habitat. Heureux renversement de la vapeur ! Les ministres se succèdent et se contredisent, et c'est bien normal, sinon pourquoi les changerait-on ? Vos instructions prennent ainsi le contre-pied de la politique longtemps favorisée par le ministère que vous dirigez aujourd'hui. Soyons juste : le virage était amorcé depuis deux ans. Votre circulaire constate que ces grands ensembles, dont chacun a pu mesurer les conséquences sociologiques néfastes, n'ont pas de justification économique sérieuse. Elle se propose, d'autre part, de lutter contre les tendances à la ségrégation qu'entraîne la répartition des diverses catégories de logements entre les communes des agglomérations.

On peut se rallier à ces idées de bons sens. Encore faudrait-il être sûr que les actes restent cohérents avec la doctrine ainsi renouvelée : prétendra-t-on, par exemple, que les villes nouvelles de la région parisienne, qu'on poursuit contre vents et marées, échappent aux inconvénients dénoncés des grands ensembles et de la ségrégation ? Vous me permettez d'en douter.

Mais, surtout, il faut voir les résultats de cette circulaire interprétée par les services de la région de Paris et appliquée à la banlieue : elle aboutit tout simplement à paralyser les zones d'aménagement concerté-rénovation et à condamner des milliers et des milliers d'habitants de la périphérie à croupir dans leur tissu urbain, vétuste, souvent misérable et insalubre.

Il est facile d'expliquer pourquoi, mais cela nous amène à réfléchir au préalable sur les mécanismes de l'aménagement du territoire. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de pays démocratiques où cet aménagement dépende aussi totalement qu'en France de la technocratie. Les élus n'y ont aucune part. Qui dira, sauf peut-être les techniciens de l'institut de Hudson auxquels la D.A.T.A.R. a cru devoir faire appel pour tenter de justifier sa politique antiparisienne qui dira en fonction de quels critères et après quelle consultation démocratique telle entreprise doit se décentraliser, telle autre est admise à n'émigrer que dans les villes nouvelles, telle autre — miracle ! — est agréée pour s'installer dans telle commune de banlieue, mais dans celle-là seulement, et surtout pas chez sa voisine, qui n'a pas été choisie comme point de restructuration pour des raisons que la D.A.T.A.R. connaît sans doute, mais que la raison ne connaît pas toujours ?

N'est-il pas significatif encore que seule la D.A.T.A.R. soit autorisée à prospecter les investissements étrangers au bénéfice d'objectifs qu'elle-même définit et dont, bien entendu, la région parisienne est exclue ?

Un sénateur s'indignait ces jours-ci, dans cette enceinte, de la perspective, évoquée dans la discussion, d'une région parisienne de 14 millions d'habitants. Je ne suis pas de ceux qui souhaitent cette croissance continue ou qui s'en accommodent ; mais je crois bon de rappeler que ce chiffre n'est pas l'expression d'un choix des élus concernés : cette perspective est celle du schéma directeur élaboré par l'institut qui pense en secret tout l'urbanisme de la région parisienne et elle est imposée à la région parisienne par le truchement d'une pseudo-assemblée régionale sans autorité parce que préfabriquée par le Gouvernement à son image.

A quel moment, avant que le schéma directeur ne soit promulgué, le Parlement a-t-il été appelé à déterminer en connaissance de cause la place exacte de cette région dans l'aménagement prospectif de la France ? Le développement des régions, auquel nous sommes tous attachés, ne résultera pas de la seule décentralisation, comme la D.A.T.A.R. feint de le croire. Au lieu d'élaborer un véritable plan d'aménagement national, qui traduirait la vocation propre de chaque région en même temps que son rôle national et dont la réalisation pourrait s'échelonner de façon cohérente au travers de plans quin-

quennaux d'équipement, assortis naturellement des moyens financiers nécessaires, on a préféré s'inspirer d'objectifs successifs peu compatibles : métropoles régionales, puis développement des villes moyennes, l'affectation discrétionnaire des subventions montrant d'ailleurs combien est souple cette notion de ville moyenne quand on veut leur faire plaisir puisqu'elle peut varier de 2.000 à 200.000 habitants. Aucune concertation démocratique ne préside à ces choix.

Dans la région parisienne, en tout cas, derrière la façade d'organismes régionaux plus ou moins représentatifs et d'assemblées que personne n'écoute, même quand elles se fâchent, toutes les décisions importantes d'aménagement sont prises par la technocratie administrative à partir de quelques choix politiques que le Gouvernement lui impose et avec l'aide d'ateliers d'urbanisme soigneusement préservés du contact impur des élus.

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

M. Jacques Carat. C'est à ce système, à la fois laxiste et contraignant — laxiste quant aux dérogations, contraignant en ce qui concerne les possibilités d'initiative des collectivités locales — qu'on doit d'avoir vu Paris se défigurer progressivement, qu'on doit ces manifestations de prestige incompréhensibles sur le plan de l'économie et de l'urbanisme, mais non sans doute sur celui du profit, que sont la Défense ou Maine-Montparnasse, qu'on doit l'invention des villes nouvelles, seule survivance, à vrai dire, du schéma directeur de 1965.

Ces villes nouvelles, c'est vraiment l'image même de l'ivresse de l'urbanisme et de la technocratie associés, quand rien ne limite leur toute-puissance. Bien que les vraies tâches prioritaires, dans la région parisienne, fussent sans doute la restauration et l'aménagement du tissu ancien, médiocre, abandonné, qui entoure la capitale, il n'était certes pas déraisonnable de prévoir, pour le développement ultérieur de l'agglomération parisienne, de nouveaux centres urbains. Mais cinq en même temps, et de cette taille ! Encore a-t-on donné un sérieux coup de barre par rapport au cap initial pour éviter le naufrage.

Même ainsi, il faut tout leur sacrifier, il faut les remplir à tout prix, par tous les moyens d'incitation et de contrainte dont le Gouvernement dispose — et il en est riche — ce qui prouve bien que l'évolution démographique de la région et les impératifs de son aménagement permettaient d'étaler largement dans le temps ce genre d'opération.

Comme ces villes nouvelles, qui ont mobilisé de très importants crédits publics pour leur infrastructure, ne bénéficient pas de crédits d'équipement particuliers, elles ne peuvent se développer qu'au détriment du reste de la région et, notamment, de la proche banlieue dont les chances de modernisation et de développement raisonnables sont compromises et, avec elles, en définitive, la qualité de la vie de ses centaines de milliers d'habitants.

On peut ainsi dire que, coincées entre une capitale sous tutelle sévère, mais économiquement privilégiée, entre les villes nouvelles favorites du Gouvernement et les régions voisines, sourcilieuses, ces malheureuses communes de la proche banlieue accumulent tous les motifs de défaveur. Lancement-elles une opération de rénovation qu'elles ne peuvent plus compter sur l'aide financière de l'Etat, ce qui était pourtant le cas pour les opérations de la génération 1960-1970.

Peut-être, monsieur le ministre, nous annoncerez-vous — j'en serais particulièrement heureux — que vous songez à rétablir cette aide. Le bruit en court. Mais, en attendant, les communes sont conduites à rechercher l'équilibre de leur Z. A. C. soit dans une densification plus forte qu'en vertu de votre circulaire on leur interdit, soit dans la réalisation d'équipements tertiaires, bureaux notamment, qu'on leur refuse également parce qu'on les réserve ailleurs. C'est un cercle vicieux.

Vous me rétorquerez peut-être que la future taxe locale d'urbanisation donnera aux communes des ressources nouvelles pour les Z. A. C.-rénovation. Nous en reparlerons le moment venu ; mais il est probable que cette taxe, qui sera particulièrement lourde dans la région parisienne en raison du niveau élevé du prix des sols, aura un effet contraire : celui de provoquer une nouvelle hausse des prix de vente du secteur privé ralentissant les opérations immobilières susceptibles de supporter, par péréquation, une partie des charges des rénovations et d'aggraver la distorsion considérable des prix de revient entre logements aidés et non aidés, ce qui accentuera la ségrégation que vous dénoncez.

Vous me permettez de penser que cette politique d'aménagement, qui favorise de façon particulièrement inopportune l'inflation en pénalisant les entreprises de la région parisienne, qui poursuit systématiquement la désindustrialisation des départements de la couronne urbaine — dans le Val-de-Marne, c'est

particulièrement frappant et le taux d'emplois s'y est gravement détérioré en cinq ans — qui contraint les jeunes ménages à émigrer vers les villes nouvelles parce qu'on les leur présente comme le meilleur moyen de se loger rapidement et d'y trouver des emplois, qui condamne des quartiers entiers de la périphérie à la vétusté et leur population au vieillissement, qui accroît de ce fait les charges et les difficultés financières des communes et des départements de la couronne, vous me permettez de penser, dis-je, qu'une telle politique est lourde de dramatiques situations conflictuelles, dont nul ne peut dire comment elles se résoudre.

Je souhaite que le Gouvernement en ait pleinement conscience.

Je voudrais aussi, parce que j'entends sans cesse — et encore ce matin — des collègues se plaindre des lenteurs de la décentralisation, ou de l'insuffisance de ses résultats, dire combien il faut être attentif aux facteurs humains qu'elle implique.

Une décentralisation autoritaire est toujours, pour les salariés de l'entreprise, s'ils la suivent, une rupture avec ce qui compte dans leur vie : parents, amis, logement, milieu, emploi même pour le conjoint s'il travaillait ailleurs ; et s'ils ne la suivent pas, pèse une menace de chômage plus ou moins prolongé.

Il y a, je crois, chez certains de nos collègues de province, assez de souvenirs de résistance farouche de travailleurs qu'on voulait transplanter, mais qui voulaient, eux, rester chez eux — mineurs de Decazeville ou de Lorraine, par exemple — pour qu'on comprenne la force de ce refus et qu'on admette sa légitimité.

C'est dire, là encore, que les considérations technocratiques ne peuvent déterminer seules les opérations de décentralisation, indépendamment du fait que leurs avantages sont parfois trompeurs, et que, s'il y a des décentralisations bénéfiques pour la région concernée, parce que génératrices de nouveaux emplois, il y en a d'autres moins heureuses, parce que les spécialistes de l'entreprise n'ont pas tous suivi et qu'on n'en recrute pas sur place. Je ne suis pas sûr, par exemple, que le service du timbre réinstallé à Périgueux, y trouve les graveurs dont il a besoin.

Ces réflexions, à l'heure où — si je me fie aux déclarations de M. Jérôme Monod — le Gouvernement étudie de nouvelles mesures coercitives de décentralisation comprenant un déplacement partiel des grandes administrations, m'amènent à évoquer, pour conclure, un problème particulier, mais important, dont on vous a déjà entretenu à l'Assemblée nationale : l'achèvement du regroupement, à Saint-Mandé, de l'Institut géographique national, sur des terrains achetés en 1941.

J'en parlerai très brièvement ici, parce que, à mes yeux, il s'agit d'un problème d'aménagement plus que d'un problème d'équipement.

Chacun sait que cet institut, dont la valeur n'est plus à souligner, fonctionne rue de Grenelle dans des locaux extrêmement vétustes, avec un matériel qui a plus de vingt ans d'âge, car, en raison de l'incertitude du déménagement de l'établissement, aucun investissement concernant le matériel lourd d'imprimerie n'a été réalisé.

Je crois savoir, monsieur le ministre, que vous êtes personnellement favorable à l'opération, mais qu'elle se heurte à une décision ancienne de la Datar, qui préconisait, en 1967, la décentralisation de l'ensemble de l'Institut géographique national à Bordeaux. Indépendamment du fait qu'il paraît plus raisonnable qu'un établissement de ce genre, qui utilise de nombreux spécialistes, qui établit des cartes pour toute la France, fonctionne dans la région parisienne, il est à remarquer que le coût de l'opération de reconstruction de l'imprimerie à Saint-Mandé serait pratiquement couvert par la revente du terrain de la rue de Grenelle, dont l'institut est propriétaire, et que ce transfert ne nécessiterait qu'un mois ou deux d'arrêt, alors que le déplacement à Bordeaux, beaucoup plus onéreux, exigerait plusieurs années, pendant lesquelles l'institut risquerait de perdre sa clientèle.

La décision ne peut plus être retardée. L'institut emploie 2.000 personnes à Paris, son matériel vieillit ; on risque d'être obligé de faire appel de plus en plus à la sous-traitance, à laquelle on a déjà recours pendant les coups de presse annuels de l'imprimerie, et de se trouver devant une nouvelle affaire Larousse, en plus grave encore.

Je souhaite donc, pour ce personnel de haute qualité et depuis longtemps attaché à l'institut, que vous fassiez prévaloir la solution la plus raisonnable, de toute évidence, si l'on considère ce que l'Institut national de géographie représente. Je le souhaite aussi avec le conseil général du Val-de-Marne, sur ce point unanime, dans l'intérêt de ce département, suffisamment touché par la politique autoritaire que j'ai cru devoir évoquer. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi qu'à gauche.*)

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

M. Jean-Marie Girault. Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais évoquer rapidement devant vous trois questions : les deux premières visent des problèmes généraux concernant les agglomérations en voie d'expansion ; la troisième, un problème plus particulier, mais qui tient une place importante dans votre politique d'aménagement du territoire : il s'agit de la Basse-Seine.

La première question concernant les agglomérations en expansion correspond à un souci très précis. Lorsque, monsieur le ministre, vous avez publié, au printemps dernier, cette fameuse circulaire qui condamne dans une large mesure — et c'est fort bien — les grands ensembles excessifs, vous y avez manifesté le vif désir que, dans les agglomérations de plus de 50.000 habitants, la répartition des aides au logement ne conduise pas à concentrer celles-ci sur certaines communes. Vous désiriez, au contraire, qu'elles soient réparties sur toutes les communes d'une même agglomération.

Or il se trouve que, dans certaines agglomérations en expansion, des responsables des communes agglomérées ne sont pas disposés à admettre l'implantation de logements sociaux sur le territoire qu'ils administrent. Il se trouve aussi que les limites territoriales de la ville-mère qui reçoit la plus grande part des logements sociaux sont pratiquement atteintes. Dans ces conditions, si les communes suburbaines ne prennent pas le relais de la ville-mère, on se demande bien comment on pourra atteindre le but recherché à juste titre par la circulaire, qui tend à l'étalement géographique plutôt qu'à la concentration.

Aussi bien, comment envisagez-vous sur ce point, monsieur le ministre, de mettre en application votre circulaire ? Pensez-vous prendre des mesures de contrainte pour faciliter une implantation rationnelle des logements aidés ? Sinon, votre circulaire sera difficilement applicable.

Je n'oublie pas l'existence des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme — S.D.A.U. — et des plans d'occupation des sols. Les premiers ont une valeur non pas obligatoire mais seulement indicative ou incitative. Pour autant, on ne peut pas *a priori* imposer à des collectivités locales de construire des logements sociaux si elles n'en veulent pas.

Quant aux plans d'occupation des sols, ils déterminent ou détermineront les droits des sols ; ils indiqueront, par exemple, qu'à tel endroit de telle commune on peut construire. Pour autant, les municipalités ne seront pas obligées d'accepter des logements sociaux aidés.

Le problème est donc posé. Quelles mesures envisagez-vous, monsieur le ministre, pour résoudre ce problème d'autant plus grave qu'à moyen terme et faute d'y être parvenu, le refus peut mener à l'asphyxie d'une agglomération.

Ma deuxième question concerne la mise en œuvre des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Dans les grandes agglomérations de France, ils sont en voie d'être créés. La difficulté sera de les animer et de les mettre en œuvre.

A cet égard, vous savez que les investissements fonciers constituent le problème clé, car on ne peut sérieusement envisager, quinze ans ou vingt-cinq ans à l'avance, de faire respecter les objectifs prévus par les schémas directeurs que si, au préalable, les collectivités locales concernées ont reçu les moyens juridiques et financiers de maîtriser les sols pour lesquels une affectation a été déterminée, de préférence à une autre.

Je vous demande, dans le cadre de la question que je me permets de vous poser, si vous envisagez des structures juridiques propres aux communes qui se trouvent, de droit, rassemblées dans un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme afin, précisément, de parvenir, par des structures appropriées, à la maîtrise des sols, c'est-à-dire permettant de rassembler les communes pour que, ensemble et dans le cadre des objectifs des S.D.A.U., elles puissent envisager les investissements nécessaires.

Mais la mise en œuvre de ces structures juridiques qu'il faudra imaginer ne suffira pas. Il faudra aussi que l'Etat consente aux communes les moyens financiers, c'est-à-dire des subventions ou des emprunts à très long terme pour que celles qui seront concernées par un S.D.A.U. soient à même d'acquiescer la maîtrise des sols.

Je sais bien que l'on peut prendre des mesures tendant à la création de zones à aménagement différé, notamment en ce qui concerne la réalisation d'opérations plus ou moins proches d'urbanisation. Mais vous savez que la création de Z.A.D. entraîne l'institution d'un droit de préemption et qu'à l'occasion d'une négociation immobilière en cours, la collectivité locale ne

peut intervenir utilement que si elle possède les moyens de financement lui permettant de faire jouer ce droit à l'égard des terrains qui font l'objet de la négociation.

Actuellement, les communes ne sont pourvues que de crédits manifestement insuffisants. Aussi je me demande dans quelles conditions vous envisagez de financer les investissements fonciers dont auront besoin les communes concernées par un S.D.A.U.

Enfin, la troisième et dernière question vise un problème plus particulier, mais qui tient une place importante dans votre politique d'aménagement du territoire : l'aménagement de la Basse-Seine.

Au mois d'août 1972, le Gouvernement a pris des mesures très précises. La Basse-Seine est un objectif important de sa politique d'aménagement et je crois qu'effectivement, près du fleuve, s'ouvrent des perspectives de croissance indiscutables, à condition, bien sûr, que l'aménagement soit fait rationnellement et en concertation avec les collectivités locales.

Or, il existe, depuis plusieurs années, un établissement public de la Basse-Seine, mais sa compétence territoriale s'est limitée jusqu'alors à des opérations d'investissement situées sur la rive droite de la Seine. La Basse-Seine, ce n'est pas seulement la rive droite ; c'est aussi la rive gauche, plus précisément l'est du département du Calvados, d'où cette notion, qui a été plusieurs fois rappelée, du triangle Caen-Rouen-Le Havre.

A plusieurs reprises, j'ai souhaité l'extension de la compétence territoriale de l'établissement public Basse-Seine et je voudrais savoir si votre ministère y est favorable.

Si je pose la question, c'est parce qu'il m'a été dit — non pas par vous, monsieur le ministre, ni par vos services — qu'on étudierait le problème au moment de la mise en place des régions, spécialement de celles de Haute-Normandie et de Basse-Normandie. S'il est vrai que les deux régions, une fois mises en place, seront incitées à coordonner leurs efforts pour réaliser des tâches communes.

Le problème de la Basse-Seine est bien un problème spécifique qui, jusqu'à présent, a été étudié et mis en œuvre à partir de l'établissement public, indépendamment des programmes strictement régionaux. Je pense que la spécificité de ce problème laisse donc entière l'opportunité de l'extension de la compétence territoriale même si, dans le cadre d'une coordination que nous souhaitons tous, la Haute et la Basse-Normandie sont appelées à se rapprocher pour résoudre certains problèmes ensemble. Mais je crois que priorité doit être donnée à l'extension de la compétence territoriale de l'établissement public. D'ailleurs, la loi et les règlements prévoient que cette extension peut être décidée par le conseil d'administration de l'établissement public après avis, bien sûr, des préfets et des conseils généraux concernés, sans qu'il soit fait état de l'intervention des régions.

Telles sont, monsieur le ministre, les préoccupations que je voulais vous signaler, aujourd'hui, à l'occasion de ce débat sur l'aménagement du territoire. (*Applaudissements.*)

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

Les crédits concernant l'aménagement du territoire, l'équipement et le logement, doivent être réservés jusqu'à l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'équipement et le logement.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à quinze heures quinze. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

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

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Equipement.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant l'équipement.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1973 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : trente-deux minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : vingt-sept minutes ;

Groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique : dix-huit minutes ;

Groupe communiste : dix-huit minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Pierre Brousse, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il nous appartient de continuer l'examen du budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Le seul énoncé du titre de votre ministère, monsieur le ministre, explique que la commission des finances, dans sa sagesse, ait subdivisé l'examen de vos crédits en cinq rapports.

M. de Montalembert vous a parlé ce matin de l'aménagement du territoire. M. Bousch et Mlle Rapuzzi vous parleront tout à l'heure des crédits du logement et des ports maritimes ; il m'appartiendra, ce soir, cette nuit ou peut-être un autre jour, de vous parler des crédits du tourisme.

En ce qui concerne les crédits de l'équipement proprement dits, ils comprennent à la fois l'équipement et les services généraux du ministère. La subdivision de mon rapport est simple. En premier, les services généraux du ministère, ensuite, les voies navigables, les routes, la défense contre les eaux et, enfin, un chapitre spécial consacré à l'institut géographique national.

Si nous prenons une vue d'ensemble de vos crédits, on peut dire que les dépenses ordinaires, avec 3.095 millions de francs, accusent une augmentation de 12,9 p. 100 ; les dépenses en capital, en autorisations de programme, avec 8.177 millions de francs, une augmentation de 10,1 p. 100, et les crédits de paiement, avec 7.141 millions de francs, une augmentation de 11,5 p. 100.

C'est une part importante du budget de la nation, monsieur le ministre, en quantité et aussi en qualité, car, si certains des crédits d'équipement vous échappent — ceux qui concernent le système ferroviaire, les transports en commun, l'aviation civile, les P. T. T., l'enseignement — vous avez tout de même la responsabilité d'une partie très importante des équipements structurants, ceux qui commandent l'avenir et qui conditionnent l'aménagement harmonieux du territoire dont vous avez d'ailleurs, au sein du Gouvernement, la charge particulière.

J'ai rédigé un rapport auquel je vais me référer, mais sans vous le lire, car il vaut mieux, me semble-t-il, le commenter pour donner un tour plus vivant à nos débats. Je le ferai en exprimant ma gratitude à mes collaborateurs de la commission des finances, sans lesquels ce rapport ne serait pas ce qu'il est.

Nous allons commencer cet examen par les services généraux de votre ministère. Sur les dépenses ordinaires, en ce qui concerne l'administration centrale et les services extérieurs, il y a peu de choses à dire. Il s'agit de crédits normaux, de la continuation de l'exercice, ce qui n'appelle pas de commentaires. Les dépenses en capital pour les services généraux méritent qu'on s'y attarde un peu. En matière d'information et de développement des méthodes modernes de gestion, les crédits sont en augmentation de 53 p. 100, avec 4,1 millions de francs. Vous avez raison, et le Sénat ne peut que vous encourager dans cette voie.

Les crédits pour études augmentent de 10,3 p. 100 au niveau de votre ministère. Monsieur le ministre, vous êtes sage ; il faut augmenter les études sans tomber dans la tyrannie des études dont M. le rapporteur général du budget vous parlera à un moment ou à un autre, car il y attache beaucoup d'importance, et avec raison ; il faut se méfier en cette matière de l'excès.

En matière d'équipement immobilier, vous poursuivez votre politique de rénovation du parc. Là encore, vous avez raison, car il est difficile pour les ponts et chaussées de travailler dans des conditions convenables s'ils n'ont pas une base matérielle suffisante. A cet égard, les crédits inscrits ne posent pas de problèmes.

Le second chapitre, qui concerne les voies navigables, appelle plus de commentaires. Le trafic connaît une stagnation certaine. Le tonnage reste à peu près identique depuis six ans. La lutte des différents modes de transport n'y est peut-être pas étrangère, encore que la modernisation d'une partie du réseau justifierait à mon sens une augmentation par ailleurs souhaitable ; nous y reviendrons tout à l'heure.

En ce qui concerne l'exploitation réglementée des voies navigables, les crédits inscrits n'appellent de ma part aucun commentaire.

J'en ferai par contre sur les chapitres suivants qui concernent l'entretien et l'équipement proprement dit. En matière d'entretien, cette année, les crédits sont en augmentation de 9,7 p. 100,

contre 10,8 p. 100 l'année dernière. Monsieur le ministre, cela veut dire que vous compenserez tout juste l'érosion monétaire. C'est la première constatation que je voulais faire.

Mes remarques sont plus graves en matière d'équipement, car au niveau des grands travaux, on voit, cette année, une augmentation de 6,6 p. 100 contre 9,5 p. 100 l'année dernière et là, je crains que vous ne soyez en-deçà de l'érosion monétaire.

En votre faveur, on constate que les crédits sont moins « saupoudrés » ; je pense donc que l'efficacité des investissements sera bonne, mais ils sont faibles au niveau des voies d'eau.

En ce qui concerne les routes et la circulation routière — en dehors de quelques réflexions sur les permis de conduire et la prévention routière, dont les subventions restent analogues, toutes proportions gardées, à celles de l'an dernier — il y a là, au contraire, une amélioration beaucoup plus forte ce qui, d'ailleurs, montre un certain déséquilibre entre le secteur des voies navigables et le secteur des routes.

Les crédits d'entretien passent à 7,5 millions, soit une augmentation de 18,9 p. 100. Elle est importante puisque, même compte tenu de l'érosion monétaire, l'augmentation des crédits réels est de l'ordre de 8 à 9 p. 100. Cela est considérable et doit être porté à votre crédit.

Je remarque, toujours dans ce chapitre, les 9,7 millions de francs destinés à Paris, en augmentation de 7,7 p. 100 et les 7,5 millions de francs destinés à l'ancien département de la Seine. Vous ne serez pas étonné qu'un rapporteur de province s'étonne de ce particularisme. En cela, je rejoins un certain nombre d'observations qui vous furent faites fort pertinemment ce matin à propos du budget de l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les dépenses en capital et le fonds routier, une première observation s'impose, c'est que les autoroutes ne ressortissent pas, pour la plus grande partie, à ce budget ; les crédits restant s'élèvent, en autorisations de programme, à 5.062 millions de francs et représentent une augmentation de 14 p. 100. C'est considérable, puisque vous arrivez à près de 5 p. 100 d'augmentation en francs constants sur les crédits de l'année dernière. En autorisations de programme, l'augmentation est quelque peu inférieure avec 1,5 p. 100 environ.

Sous réserve des augmentations de produits liées au problème pétrolier et qui pourraient dépasser les prévisions, votre projet de budget semble de nature à accélérer l'aménagement et l'entretien des routes nationales.

La répartition de ces crédits est la suivante : 1.161 millions de francs à votre budget direct ; 3.899 millions de francs au fonds spécial d'investissement routier, plus un certain nombre de crédits dans les autres budgets — 175 millions de francs — et, parfois, des interventions du F. I. A. T.

Pour résumer cette partie de mon rapport, il semble donc qu'au niveau des dépenses en capital, le progrès sur l'année dernière soit considérable et que grâce doit vous en être rendue.

En ce qui concerne le réseau national en rase campagne, nous trouvons 17,1 p. 100 d'augmentation par rapport à l'année dernière. Cet effort est remarquable avec 1.390 millions de francs et devrait permettre d'accélérer la modernisation des routes inscrites au schéma directeur.

En ce qui concerne les renforcements coordonnés, là aussi nous sommes passés de 100 millions et 330 kilomètres en 1969 à 639 millions et 1.550 kilomètres en 1974. Félicitations doivent vous être présentées pour ce résultat.

Je serai plus réservé en ce qui concerne la troisième partie de ce chapitre qui concerne la voirie en milieu urbain, car 1.973 millions sont prévus, soit une augmentation sur l'année dernière, en autorisations de programme, de 8,7 p. 100, ce qui ne compensera pas tout à fait l'érosion monétaire. Et toujours 50 p. 100 pour la région parisienne ! Ne croyez pas que je veuille du mal à la région parisienne, mais je dis qu'il faut de l'équité en la matière et le ministre de l'aménagement du territoire le sait bien, qui doit quelquefois être cruellement partagé.

Enfin, l'article 66 de la loi de finances 1972, c'est le fameux problème du transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales aux départements. Soixante-dix-neuf départements sur quatre-vingt-onze ont accepté le transfert, ce qui représente 47.540 kilomètres sur les 55.000 prévus, soit 86 p. 100. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Pour le réseau autoroutier, les chiffres sont éloquentes. Pour l'essentiel, aujourd'hui, et je le disais tout à l'heure, cela est hors de votre budget. Le programme est assuré par les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées. L'Etat assume 785 millions de francs dont 95 p. 100 sur le fonds routier ; les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées assument 2.782 millions, contre 1.822 millions en 1973.

Sur ce point, monsieur le ministre, on peut dire que, sous votre impulsion, le pas est franchi et que la France entre enfin dans le monde autoroutier, ce qui, au moment de la crise pétrolière, est peut-être un paradoxe qui rappelle d'autres souvenirs de notre histoire, mais il fallait le faire et il convient de vous en féliciter.

Sur le principe, on pourrait discuter à l'infini, mais je ne pense pas que le débat budgétaire en soit le lieu, qu'il s'agisse du « privé », ou du « public », du péage ou du non-péage. L'essentiel, je le dis sans *a priori*, c'est que les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres, les moyens sont affaire de conjoncture et il n'y a pas là matière à doctrine. Et je vois M. le rapporteur général qui m'approuve.

Au 31 décembre 1972, 1.496 kilomètres d'autoroutes étaient en service ; en 1973, vous en avez ajouté 206, 378 sont prévus pour 1974 et 572 en 1975, soit au total, en trois ans, 1.156 kilomètres. J'appelle votre attention sur ces deux chiffres — 1.156 kilomètres en trois ans contre 1.496 kilomètres en 35 ans — qui, je crois, se passent de commentaires. Il convient de rendre aux pouvoirs publics, donc à vous-même, un hommage mérité.

Les perspectives sont également tout à fait satisfaisantes puisque, au 1^{er} janvier 1976, nous devons atteindre 2.600 kilomètres et, au 31 décembre 1978, 6.000 kilomètres.

En matière d'autoroutes, nous avons franchi le seuil qui s'imposait, je le répète, néanmoins je terminerai par une remarque concernant la répartition géographique. Je crains un certain nombre de doublons et je redoute l'isolement de tout le Sud-Ouest de la France. Je sais que vous avez fait programmer l'autoroute Bordeaux—Narbonne, mais il n'en reste pas moins que l'on comprend mal — et votre rapporteur ne doit pas être particulariste, il doit rester sur le plan national — que la liaison Paris—Bordeaux ne soit pas prévue, au mieux, avant 1979, ce qui n'est pas logique. Autant il fallait que les autoroutes A 6 et A 9 permettent d'atteindre l'Est de l'Espagne, autant il est nécessaire que l'autoroute A 10, prolongée jusqu'à Hendaye et desservant un zone chère à notre collègue Josy-Auguste Moinet, permette d'atteindre l'Ouest de l'Espagne.

Le quatrième chapitre a trait à la sauvegarde des ressources en eau et à la protection contre les eaux.

Pour la métropole, les crédits d'entretien sont en augmentation de 19,5 p. 100. On ne peut que vous en féliciter. Les crédits d'équipement, en autorisations de programme, ont augmenté de 14,2 p. 100 et s'élèvent à 18.500.000 francs. Le chiffre des crédits de paiement est moins satisfaisant : 12 millions de francs, soit une augmentation de 9,1 p. 100 seulement, dangereusement proche du taux de l'érosion monétaire. En cette matière, je crains que l'on ne fasse pas plus de travaux cette année que l'année passée, alors qu'ils étaient déjà insuffisants. Il convient d'ajouter 39.500.000 francs de travaux de protection : barrages et opérations déconcentrées du type des calibrages, etc. Au total, en cette matière, les crédits sont très largement insuffisants et j'y reviendrai tout à l'heure en conclusion.

Pour l'outre-mer, je n'ai pas d'observation particulière à présenter. Il semble que les crédits correspondent aux besoins pour la Réunion et pour la Martinique. J'ai cependant été étonné, monsieur le ministre, qu'aucune prévision ne figure pour la Guadeloupe, alors que le régime torrentiel doit y créer — mais j'avoue ne pas avoir eu le temps d'étudier à fond ce problème — des difficultés.

J'aborderai maintenant le chapitre de l'institut géographique national. Sa subvention de fonctionnement passe à 81.300.000 francs, en augmentation de 20,5 p. 100. Sa subvention d'équipement passe à 12.400.000 francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 55 p. 100, l'augmentation des crédits de paiement atteignant, elle, 61 p. 100. Mais — car il y a un mais — ces crédits semblent destinés à l'achat d'un deuxième *Mystère 20*, les 1.400.000 francs qui restent devant être affectés, d'après les documents, à la recherche.

L'imprimerie de l'institut géographique national a les difficultés que tout le monde connaît et deux solutions paraissent possibles : la première, c'est le transfert des services de la rue de Grenelle à Saint-Mandé ; la seconde, c'est la décentralisation. C'est un choix à faire. La commission des finances n'a pas pu se prononcer, mais elle insiste pour que vous preniez une décision à très bref délai, car les choses ne peuvent rester en l'état. A titre personnel, je dois ajouter qu'un sénateur de province ne peut pas être insensible à l'attrait de la décentralisation, sans méconnaître pour autant les difficiles problèmes techniques et humains qu'elle pose.

Une partie de notre rapport est consacrée à votre audition en commission, monsieur le ministre, et aux observations présentées par les commissaires, qui ont apprécié votre courtoisie et votre souci du dialogue. Je me fais leur interprète en le disant publiquement.

M. Coudé du Foresto, rapporteur général du budget, a évoqué les problèmes relatifs au personnel, notamment les conditions de promotion des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, dont l'insertion dans le cadre général des ingénieurs de votre département est difficile, tant sur le plan technique que psychologique. M. le rapporteur général a attiré votre attention sur le problème des rémunérations annexes des personnels de l'équipement. C'est un vaste problème dont notre commission, budget après budget, tient à marquer l'intérêt qu'elle y porte, non pas dans un souci de mesquine économie, mais bien plutôt de morale. Il touche non seulement les honoraires des ingénieurs des ponts et chaussées de votre département ministériel, mais ceux des ingénieurs du département de l'agriculture, des collectivités locales et, pour ce qui est du ministère des finances, ce que j'appellerai, d'un euphémisme, « les restes des fermes générales » de l'Ancien régime, d'ailleurs infiniment moins justifiables que les honoraires des corps techniques. Tout cela est grave et inquiétant et vous nous avez d'ailleurs dit, en commission, combien cette question vous préoccupait.

Enfin, M. le rapporteur général du budget a appelé votre attention sur la mise en jeu de la responsabilité pour les travaux préparés par vos ingénieurs, dans la mesure même où les collectivités locales se heurtent là à un autre problème, ô combien ! délicat, difficile et souvent coûteux, nous le savons tous par expérience.

Mlle Rapuzzi, MM. Driant et Kistler ont évoqué les problèmes liés à la réalisation des axes fluviaux Seine—Est et Rhin—Rhône et la nécessité de mieux coordonner les transports. Lors de sa réunion, la commission des finances a évoqué, d'une part, la priorité à donner aux liaisons fluviales structurantes, c'est-à-dire essentiellement les deux axes que je viens de citer, et, d'autre part, la nécessité de redistribuer les crédits, peut-être en transférant un certain nombre de tronçons du réseau Freyssinet aux collectivités de la région ou du département, dans la mesure où ils auraient un intérêt touristique, car, il faut le reconnaître, leur intérêt économique a disparu.

Lors de l'examen des crédits relatifs aux routes, M. le président Bonnefous a souligné, une fois de plus, l'urgence de développer les grandes transversales : La Rochelle—Suisse, Bordeaux—Marseille, Marseille—Lille, ainsi que les autoroutes urbaines et suburbaines, dont le financement est difficile, car les expropriations de terrains dans les métropoles importantes sont très onéreuses, au point que le rapport des coûts entre l'autoroute urbaine et l'autoroute en rase campagne est, au minimum, de 1 à 10.

Notre collègue Bousch a demandé un effort particulier en faveur des autoroutes urbaines, ce qui est normal, compte tenu de la structure même du nord du département de la Moselle, et M. Descours Desacres, une fois de plus, a insisté pour que soit clarifiée la gestion du F. S. I. R.

M. Raybaud, enfin, a attiré l'attention de la commission sur la situation des routes de montagne, et il a touché du doigt un paradoxe de la modernisation de votre ministère. Equiper vos services, moderniser leur fonctionnement est une bonne chose, jusqu'au moment où cette modernisation se heurte à la nature ! Par endroits, sur les routes de montagne, les engins mécaniques sont hors d'état de travailler. La hiérarchie de vos services a été modifiée ; si vous avez maintenant beaucoup de conducteurs d'engins ou d'employés très spécialisés, vous n'avez plus de cantonniers — de même que les armées d'Amérique du Sud ont plus de gradés que de soldats — et l'on arrive à cette merveille qu'un contremaître et deux chefs d'équipe encadrent un pauvre cantonnier, qui fait certes ce qu'il peut, mais qui ne peut pas, à lui tout seul, réparer la route de montagne ! (*Sourires.*) Le problème ne se pose que dans certaines régions, mais il est à considérer.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations de la commission. Restent maintenant les observations plus générales et les questions qui se posent.

La première, nous en disions un mot avant que ne s'ouvre la séance, a trait à l'augmentation du budget de votre ministère. Si j'ai pu vous féliciter sans réserve qu'elle atteigne 12,9 p. 100, il n'en reste pas moins que l'érosion monétaire, et surtout la crise pétrolière, peuvent la remettre en question. Vous me direz que vous n'en êtes pas maître et nous le comprenons. Nous souhaitons, d'une part, que les prévisions pessimistes ne se réalisent pas, d'autre part, si elle se réalisaient, que vous soyez en mesure d'actualiser vos crédits.

Par secteur, l'ensemble de votre département mérite considération, mais l'examen du chapitre concernant les voies navigables nous a inquiétés, et je vous l'ai dit. C'est d'autant plus dommage que la crise pétrolière montre justement la nécessité d'utiliser d'une façon coordonnée et harmonieuse l'ensemble de

nos moyens de transports, et je ne reprendrai pas le schéma classique que vous connaissez aussi bien que moi et selon lequel un convoi fluvial équivaut à 1.000 camions, etc.

Ma seconde observation d'ordre général aura trait aux autoroutes. Tout à l'heure j'ai évoqué le problème du péage ou du non-péage. Cela pose une question de principe. Nous avons besoin de voir les kilomètres d'autoroute s'ajouter aux kilomètres d'autoroute, au-delà de toute discussion théorique. Néanmoins, des réserves doivent être faites quant à la cohérence des péages.

Actuellement, les grandes métropoles, comme Paris, Lyon, Marseille, bénéficient d'autoroutes de dégagement gratuites, voire d'autoroutes urbaines gratuites, alors que, dans les autres villes de province, grandes ou moyennes, on doit payer un péage pour emprunter les voies de contournement.

Dans quelques mois, le tronçon d'autoroute Nîmes-Est—Nîmes-Ouest va être ouvert à la circulation. Il sera à péage, alors que le boulevard périphérique de Paris ne l'est pas, que l'on peut se rendre gratuitement de Paris à Mantes, de Lyon à Vienne, de Marseille à Aix. Il y a donc deux poids et deux mesures, ce qui est inadmissible. Une cohérence est indispensable en ce domaine.

Je n'insisterai pas sur le problème que je vais aborder maintenant car tout ce que je pourrais dire à ce sujet serait de peu de poids comparé au rapport de la Cour des comptes. Il s'agit des concessions d'autoroutes dont vous n'êtes en rien responsable, monsieur le ministre, car vous les avez trouvées dans l'escarcelle ministérielle lorsque vous avez pris en mains les destinées de l'équipement. Tel que je crois vous connaître, vous ne vous seriez certainement pas orienté dans cette voie. Le *Journal officiel*, qui rapporte, dans leur totalité, les commentaires de la Cour des comptes, constitue une excellente lecture, digne du *Canard enchaîné*, avec ou sans micro ! (*Sourires.*)

Avec la participation insuffisante des promoteurs aux équipements généraux, nous abordons là un problème de fond qui met en jeu, en quelque sorte, l'égalité civique. L'exemple de la région parisienne est probant à cet égard. Ce problème de logement et d'urbanisme rejoint celui de l'équipement. Que constate-t-on, en effet, à travers la France et notamment dans la région parisienne qui cristallise tous les excès, toutes les erreurs, comme toujours un corps central ?

En définitive, de nombreuses opérations d'urbanisme ont été réalisées grâce à des équipements publics. Je vous rappellerai la publicité qui, pendant des années, s'est étalée sur des doubles pages d'hébdomadaires en couleur pour vanter telle grande promotion immobilière de l'Ouest parisien, réalisée dans le « parc de deux vieilles demoiselles » et implantée à dix minutes de la place de l'Etoile. Pourquoi en était-il ainsi ? Parce que la collectivité nationale avait financé l'autoroute de l'Ouest, mais celle-ci est aujourd'hui surchargée en permanence et oblige le ministre de l'équipement à prévoir son doublement.

Il en est de même pour les supermarchés. Nous avons eu l'occasion, au moment de la discussion dans cette assemblée de la loi sur le commerce et l'artisanat, d'évoquer le problème avec M. Royer.

Les supermarchés qui s'installent dans la périphérie des villes le font, comme par hasard, sur des terrains agricoles devenus extrêmement rentables parce que la collectivité a financé les voies de dégagement, les « pénétrantes », comme l'on dit, les transversales et les échangeurs. Tous ces aménagements permettent, à très bon compte, de lancer des commerces fructueux.

De même que l'urbanisme de dérogation est dangereux, il est également malsain que cet urbanisme puisse se réaliser sur des fonds publics, sans une contribution convenable au-delà des V.R.D. immédiates de l'opération elle-même, sans une participation proportionnée des promoteurs aux équipements généraux. Nous avons senti à travers vos réponses en commission des finances, monsieur le ministre, que vous êtes très près de partager ce sentiment.

Je me dois aussi de traiter de l'urbanisme qui se poursuit au détriment de la qualité de la vie. Je vais ainsi quelque peu chevaucher sur le budget du logement et sur ce que nous dira sans doute tout à l'heure M. Christian Bonnet. Mais tout est lié qu'il s'agisse des transports en commun, dont nous avons discuté à propos du budget des transports terrestres, du logement que nous allons étudier ce soir ou du problème des autoroutes sur lesquelles les automobilistes roulent à cinq kilomètres à l'heure, le matin et le soir, sans parler des fins ou des débuts de semaine. Tout cela pose le problème général de la qualité de la vie qui doit être revu. Il n'est pas admissible de consommer ainsi inutilement de l'essence, surtout à la période actuelle, ni de passer des heures et des heures à écouter la radio dans une automobile arrêtée.

J'ai déjà évoqué le problème des honoraires. Je n'irai pas plus avant, vous le connaissez bien et M. le rapporteur général vous en dira sans doute un mot tout à l'heure. J'en arrive tout de suite à une question que j'ai le devoir de vous poser, et qui est relative aux transports par route des matières dangereuses. Nous en avons longuement débattu en commission des finances. Deux solutions sont possibles : la limitation de ces transports sur les routes et la nécessité d'imposer des itinéraires, que ceux-ci soient à péage ou non. Il n'est pas normal de risquer la vie des gens pour une question de péage que refuse de payer telle ou telle société qui transporte des matières dangereuses. Cela est inconvenant. Je dirai même que cela est absurde, compte tenu du prix du péage.

Si vous êtes l'objet de protestations à cet égard, monsieur le ministre, je vous recommande de les écouter avec votre impavidité coutumière. Il vous faut imposer ces itinéraires, car il y va de la vie des gens.

Je n'évoquerai que d'un mot la catastrophe de Saint-Amand-les-Eaux et beaucoup d'autres à travers la France.

Nous n'avons pas le droit de laisser se continuer, à travers nos villes, les transports de véritables bombes sur route.

Quant à la réglementation de la circulation des poids lourds, elle a fait l'objet d'une longue étude en commission. Là aussi, dans les périodes touristiques de pointe, une certaine coordination est nécessaire.

Enfin, je mentionnerai la coordination rail-route qui est, si je puis me permettre cette expression, « une tarte à la crème », mais l'actuelle crise pétrolière la rend particulièrement indispensable.

Je résume donc les grandes questions posées par la commission des finances.

Il s'agit d'abord de l'équité en matière de crédits urbains entre Paris, la région parisienne et les villes de province. Je n'y reviens pas.

Il s'agit ensuite des parcs de stationnement dans le centre des villes, problème que vous avez déjà commencé à poser dans le cadre des villes moyennes. Cependant, monsieur le ministre, vous devez aller au-delà car, comme j'ai eu l'honneur de le dire à votre collègue, M. Royer, il ne suffit pas d'établir le dossier des villes moyennes, il faut disposer des crédits nécessaires. Les premiers d'entre eux doivent aller aux parcs de stationnement car le problème majeur des moyennes ou grandes villes est que leur centre ayant été bâti avant l'âge de la voiture rien n'y a, par conséquent, été prévu pour le stationnement des voitures.

En matière de parkings, la solution des concessions, après une légère fièvre pétrolière, il y a six ans, a fait long feu. La seule solution ne peut être trouvée que dans l'octroi de crédits à long terme, du genre des crédits H. L. M., à quarante ans et à un taux d'intérêt, non pas identique à celui octroyé aux H. L. M. — car, en période d'érosion monétaire, cela ne serait pas valable — mais à un taux convenable de façon que les municipalités aient la possibilité de créer ces équipements.

Telle est la véritable réponse à l'expansion commerciale en dehors des centres villes. Il n'y en a pas d'autre.

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Pierre Brousse, rapporteur spécial. J'en viens au transfert de certaines routes nationales à la voirie départementale. Je ne veux pas m'étendre sur ce problème qui a été longuement traité, à cette tribune, au cours de débats précédents et qui sera certainement évoqué tout à l'heure.

Il y a le problème du montant de la subvention transférée.

L'économie que veut faire l'Etat me semble mesquine et ne correspond à rien. Si transfert il doit y avoir, et il a lieu puisque 86 p. 100 des départements l'ont accepté, pourquoi « ergoter » sur le montant de la subvention de transfert ? On rejoint là l'éternel problème de la répartition des dépenses entre l'Etat et les collectivités locales.

Puisque nous savons combien coûte l'entretien du kilomètre de route, il vous suffit d'ajuster la subvention — qui n'en est d'ailleurs pas une, mais un transfert de ressources — à ce coût. Les départements n'auront alors aucune raison de ne pas l'accepter ; en outre, ce ne sera que stricte justice.

La cohérence de la politique des transports est liée à la crise pétrolière. Nous l'avons évoquée au fur et à mesure de la présentation de ce rapport. Je n'y reviens donc pas, sachant que, tout à l'heure, il en sera longuement question.

Par contre, je voudrais insister sur un point qui, en général, est rarement abordé, celui des ressources en eau et de la protection contre les eaux.

Il s'agit là, d'ailleurs, d'une observation que je fais à titre personnel, le hasard du calendrier m'ayant empêché de la présenter en commission des finances. Je me permettrai donc de vous la livrer sous le contrôle de M. le rapporteur général.

Cette question soulève deux problèmes. D'abord, la politique suivie en ce domaine relève de quatre ministères : le vôtre, celui de l'intérieur, celui de l'environnement et celui de l'agriculture. Ce n'est un secret pour personne — cette remarque ne vous choquera pas puisqu'elle ne vous concerne pas directement, monsieur le ministre — que l'opinion du ministère de l'intérieur et celle du ministère de l'environnement sont très loin de coïncider, c'est le moins qu'on puisse en dire !

Ensuite, il y aurait lieu d'envisager une refonte de la législation en matière de cours d'eau, car nous vivons, en 1973, sous la législation de l'ancien régime, laquelle, assez curieusement, n'a d'application convenable que dans deux régions de la France, les Flandres et le marais vendéen — j'allais dire : pour des raisons vitales, parce qu'il est exclu là de ne pas entretenir les cours d'eau — et encore la situation se dégrade-t-elle dans le marais vendéen, à ce qu'on m'a dit. Mais, dans les zones de climat océanique, les cours d'eau ne sont plus entretenus et, dans les zones méditerranéennes, les lits majeurs sont envahis par les cultures au point de réduire les cours d'eau du lit mineur. L'Etat doit, dans ces conditions, faire une politique de gribouille, car, périodiquement, une inondation se produit et l'Etat doit payer davantage en indemnités ou en secours aux sinistrés qu'il n'eût coûté de traiter convenablement le lit majeur, tout en respectant la nature, car on ne doit pas cultiver le lit majeur, vieille notion de l'histoire romaine qui n'aurait pas dû être perdue de vue.

Il y aurait donc lieu de reprendre notre législation qui, en la matière, s'est érodée doucement et ne paraît plus correspondre aux problèmes actuels.

Reste le problème de l'institut géographique national dont j'ai dit un mot tout à l'heure. La dernière question qui se pose à vous est celle du choix quant à son avenir et à son emplacement définitif. Encore une fois, c'est votre responsabilité, mais je crois qu'il faut que vous preniez vite votre décision si vous voulez que cette vieille et noble maison puisse poursuivre sa tâche.

Voilà les observations et les questions de la commission des finances et de son rapporteur qui paraissent mériter étude et décision. A ce sujet, permettez-moi de vous dire que nous souhaitons la concertation. Si celle-ci est indispensable avec les catégories socio-professionnelles, il serait bon, à notre avis, que, pendant l'intersession il y ait concertation entre les ministères, le vôtre tout particulièrement et les commissions parlementaires. Les uns et les autres y gagneraient car c'est là que s'effectuerait le véritable contrôle parlementaire tel qu'il doit s'exercer, sans démagogie, comme nous le disions tout à l'heure avec M. le secrétaire d'Etat. Je crois que vous pourriez trouver auprès des parlementaires, et au-delà des questions politiques, sur les problèmes techniques une aide qui, peut-être, ne vous serait pas inutile.

Je suis sûr d'ailleurs que vous accéderez à notre demande car votre courtoisie et votre souci du dialogue nous sont bien connus. Vous l'avez démontré lors de vos auditions où nous avons rendu hommage à l'effort de dynamisme et d'adaptation de vos différents départements ministériels — puisque vous en avez quatre — à cette notion d'aménagement du territoire dont vous avez été un peu le père.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'équipement pour 1974. (*Applaudissements.*)

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (ports maritimes). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en 1972, le trafic des ports maritimes a atteint 256.598.000 tonnes, soit une progression de 8,90 p. 100. Quant aux perspectives pour 1973, si les résultats des huit premiers mois sont confirmés, c'est une augmentation de 20 p. 100 du tonnage manutentionné dans nos ports qui sera constatée.

Cette progression est continue : elle aura atteint 161 p. 100 en dix ans, ce qui est tout à fait remarquable. Elle est d'ailleurs très nettement supérieure au taux de croissance de l'activité économique générale dans notre pays.

Ce résultat doit être, bien sûr, examiné en rapport avec le développement des courants commerciaux intercontinentaux. Mais il est permis d'avancer l'hypothèse que les travaux d'infrastructure pour l'adaptation de nos installations portuaires à l'évolution des techniques nouvelles des transports commencent

à porter leurs fruits. Avec les options retenues au VI^e Plan, nous sommes donc dans la bonne voie. A cet égard, je citerai l'approfondissement des chenaux d'accès pour accueillir les transporteurs géants, les aménagements des quais et des terre-pleins rendant possible l'emploi des techniques nouvelles de manutention, l'utilisation de porte-conteneurs, le développement du système « kangourou ». Il reste encore à faire pour arrêter les détournements de trafic que nous constatons encore au bénéfice des ports étrangers, notamment Rotterdam.

Le trafic de nos ports est réalisé par les six ports autonomes dans une proportion de 87,61 p. 100. Voilà bien la preuve que l'accroissement du trafic est lié à la réalisation des grands travaux d'infrastructure. Il ne fait donc pas de doute pour la commission des finances que la poursuite, dans le cadre du VI^e Plan, des opérations programmées et l'inscription au VII^e Plan des opérations projetées créeront les conditions optimales d'un nouveau bond en avant de la compétitivité de nos ports avec ceux des autres pays du Marché commun.

Mais le développement et une meilleure adaptation des infrastructures portuaires ne sont pas, à l'évidence, les seuls éléments capables de contribuer au développement du trafic maritime d'un pays. A cet égard, la situation actuelle des ports français appelle quelques observations.

Au préalable, il faut rappeler que de longue date les principaux ports étrangers bénéficient d'un hinterland rapproché beaucoup plus dense démographiquement et économiquement que les ports français. Il en résulte une concentration préalable du trafic portuaire qui est un facteur très favorable à de nouveaux développements : grand nombre de lignes régulières, fréquence des arrivées et des départs pour toutes les régions du monde, mise en service de nouvelles techniques de transport qui ne sont acceptables qu'à partir d'un seuil minimum de trafic annuel. Ainsi se développe un effet cumulatif en faveur des grands ports de la mer du Nord.

Du fait de la concentration du trafic due aux causes précitées, la concurrence entre armements est plus vive dans les grands ports étrangers ; les compagnies sont conduites à consentir une cotation des frets maritimes plus favorable à la marchandise que dans les ports français, d'où un attrait supplémentaire des premiers pour les représentants de la marchandise.

La place économique et politique des ports français par rapport à l'ensemble du pays n'est pas comparable à celle qui est faite aux ports étrangers. Par exemple, les ports de Hambourg et Brême sont situés au sein des villes-Etats dont l'activité est liée directement à celle des ports. Ce sont les « länders » qui administrent directement les ports. Dans ces conditions, ces ports disposent de moyens et ont une audience auprès des autorités économiques, financières, administratives et politiques sans commune mesure avec celle que peuvent avoir les ports français, simples établissements publics parmi tant d'autres et dans lesquels les intérêts des populations et des activités locales ne peuvent intervenir efficacement.

En outre, les autorités de pays européens — Pays-Bas ou République fédérale d'Allemagne, par exemple — dont l'activité économique est intimement liée à celle des ports, veillent tout particulièrement au développement de ces derniers et à leurs conditions de fonctionnement. A noter, par exemple, l'existence d'organismes de concertation entre employeurs, salariés, usagers qui permettent de traiter les problèmes qui se posent sans attendre l'ouverture de conflits qui sont préjudiciables au développement économique général.

Pour le bon fonctionnement des ports français, la concertation entre les différentes parties intéressées est plus que jamais souhaitable. Le conflit créé par la mise en service des usines Solmer à Fos illustre cruellement cette nécessité dont on sait que vos services et vous-même, monsieur le ministre, êtes pleinement conscients.

Les pouvoirs publics, en effet, par une action nuancée et persévérante, peuvent apporter une solution au problème de l'emploi des dockers aux ports privés. L'ouvrier docker souhaite fort légitimement conserver le statut obtenu en 1947. La garantie pour tous de l'emploi et la répartition équitable du travail sont des principes sur lesquels un accord doit se réaliser. L'établissement de conditions de travail comparables à tous les postes et le maintien de l'usage de « l'intermittence » ne sauraient aller à l'encontre de l'amélioration de la productivité des opérations de manutention compte tenu des possibilités offertes par les équipements modernes. De surcroît, le développement de la formation professionnelle permet l'adaptation rapide des personnels aux nouvelles techniques de manutention et aux tâches particulières nées avec le développement des usines sur l'eau.

Toutes ces réflexions sur lesquelles il me semble que, de semaine en semaine, l'accord soit plus facile à réaliser, devraient vous permettre, monsieur le ministre, arrivé au stade actuel, de rechercher et de provoquer les conditions pour un règlement

satisfaisant d'un conflit, dont l'aspect social ne saurait laisser personne indifférent, mais dont les répercussions économiques à moyen et long terme seraient redoutables et pourraient même, à la limite, compromettre le résultat d'une opération, telle que l'industrialisation du golfe de Fos, dans laquelle, à quelque groupement qu'il appartienne ou à quelque niveau de responsabilité qu'il se trouve placé, principalement dans notre région, chacun de nous a placé des espoirs que nous ne saurions accepter de voir déçus.

Dans un autre domaine l'équipement technique des ports doit s'effectuer de façon à réduire les ruptures de charge auxquelles sont encore soumises nombre d'opérations de transbordement. Il serait souhaitable de voir développer les équipements relatifs au trafic des conteneurs, l'adaptation des quais pour permettre l'emploi de la méthode « kangourou ».

Enfin, on doit regretter la médiocrité des installations portuaires réservées au trafic voyageurs. Alors que celui-ci se développe au rythme de 7 p. 100 l'an sur certaines liaisons, nos installations n'ont jamais été aussi vétustes et mal adaptées.

Les crédits de fonctionnement des ports maritimes sont répartis en fonction du régime administratif auquel ceux-ci sont soumis. Les ports de commerce sont, en effet, séparés en deux catégories et les crédits de fonctionnement se répartissent, d'une part, en subventions versées aux ports autonomes, d'autre part, en dotations affectées directement à l'entretien des autres ports.

Conformément aux dispositions de la loi du 29 juin 1965, l'Etat rembourse aux ports autonomes les dépenses d'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer et les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès. D'autre part, en vertu de la même loi, l'Etat rembourse aux ports autonomes les annuités des emprunts pour les dépenses d'infrastructure contractés avant 1965. Il rembourse, de la même manière, le montant des dépenses de fonctionnement des services annexes.

Au total, en 1974, l'Etat versera aux divers ports autonomes 114,3 millions de francs, soit une augmentation de 11,7 millions de francs par rapport à 1973. Cette augmentation se traduit par une majoration de crédits de 8 millions de francs, soit 7 p. 100, pour l'adaptation aux conditions économiques, le reste étant destiné à l'entretien des nouveaux ouvrages mis en service, ce qui représente au total des dotations jugées trop faibles pour faire face aux besoins réels.

Pour l'ensemble des autres ports de commerce qui ne bénéficient pas du statut de port autonome, les crédits alloués au titre des dépenses d'entretien seront moins contestés cette année, puisqu'ils sont en augmentation de 3.600.000 francs, soit 11 p. 100, ce pourcentage d'augmentation étant bien supérieur à ce qu'il était les années précédentes.

Pourtant, en dépit de cette progression, la situation sera encore loin de donner satisfaction aux responsables de l'activité économique de ces ports. Les chambres de commerce maritimes, en particulier, se verront encore contraintes de voter des participations à des travaux comme l'entretien des profondeurs, alors que l'Etat assume la totalité de ces dépenses pour les ports autonomes. Nous pouvons donc noter, au moins sur ce plan particulier, une discrimination qui ne saurait être indéfiniment maintenue.

Comme les années précédentes, l'essentiel des crédits du budget des ports maritimes est consacré aux dépenses d'équipement. Les autorisations de programme, prévues au titre de l'équipement des ports de commerce, s'élèveront à 430 millions de francs. L'augmentation par rapport à 1973 est de 10 p. 100, supérieure à celle qui fut votée lors du budget précédent.

Soulignons à ce propos que le volume des crédits budgétaires prévus au VI^e Plan pour l'équipement des ports de commerce était de 2.070 millions de francs.

Compte tenu des dotations du chapitre 53-32 pour les années 1971, 1972, 1973 et 1974, le VI^e Plan sera financièrement engagé, à la fin de l'année 1974, en francs courants, à proportion de 78,7 p. 100 environ, à condition toutefois que les dotations inscrites au fonds d'action conjoncturelle soient débouquées en temps utile.

Mais, en francs constants, le taux de réalisation des objectifs du VI^e Plan financés sur ressources budgétaires est beaucoup moins satisfaisant. Il est de l'ordre de 66 p. 100. C'est dire qu'en 1975 le doublement de la dotation de 1974 serait nécessaire pour atteindre pratiquement l'objectif fixé en 1970. Bien évidemment, cette dernière perspective, pour souhaitable qu'elle soit, est irréaliste et l'on ne peut que rappeler combien était fondé l'engagement pris le 24 novembre 1972 devant notre assemblée par le ministre de l'équipement lorsqu'il déclarait : « Une progression de 16 p. 100 représente dorénavant le rythme de croisière que nous devons suivre pour exécuter les objectifs du VI^e Plan. »

Il est proposé d'affecter les dotations prévues aux opérations suivantes : au titre des ports autonomes : 393 millions de francs, dont mon rapport écrit retrace l'affectation par port et par opération — je vous prie de bien vouloir vous y reporter — et 36 millions de francs destinés aux autres ports de commerce, notamment à La Rochelle-La Pallice, en vue de la construction d'un appontement pour produits pétroliers et pour tenir compte des conditions économiques.

Aux acquisitions foncières dans les zones industrielles des ports autonomes est affectée cette année encore une somme de 3.500.000 francs.

A ces dotations sur fonds budgétaires viendront s'ajouter d'autres moyens de financement. En 1974, les ports maritimes et fluviaux disposeront de fonds d'emprunt dont la répartition sera arrêtée lors de la réunion du comité n° 8 du fonds de développement économique et social qui se tiendra seulement à la fin de l'année. Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, du moins à notre connaissance, de donner le détail de cette répartition.

La dotation prévue, soit 520 millions de francs, doit être consacrée pour 485 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 35 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux. La décomposition prévue de cette dotation par organisme prêteur est la suivante : F. D. E. S., 100 millions de francs ; caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, 80 ou 90 millions ; marché financier, 330 ou 340 millions.

Les prêts seraient consentis aux conditions suivantes : F. D. E. S., 7,25 p. 100 pour une durée de vingt-huit ans avec trois ans de différé d'amortissement ; caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, quinze ans au taux du marché financier ; emprunts groupés des ports autonomes, quinze à vingt ans au taux du marché financier.

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées au titre de 1974 s'élèvent à 10.100.000 francs, soit une diminution de 800.000 francs par rapport aux crédits déjà jugés insuffisants pour 1973.

La dotation de 10 millions de francs inscrite à cet article doit permettre de poursuivre l'exécution du programme arrêté lors de la préparation du VI^e Plan ; mais en y regardant de plus près, on constate que le taux de réalisation des investissements prévus au titre du Plan aura atteint, à la fin de 1973, 42 p. 100 seulement.

C'est là une situation qui a retenu l'attention de notre commission des finances, rejoignant en cela la commission des affaires économiques et du Plan, qui constate comme nous, d'une part, le souci d'encourager l'industrie de la pêche dans les régions côtières à population dense, mais sans débouché et à faible capacité d'emploi, d'autre part, la volonté d'améliorer notre balance des paiements en réduisant les importations de poisson pour pallier le déficit de la production de la pêche par rapport à la consommation. Nous jugeons qu'il y a là une contradiction inexplicable entre les objectifs affirmés et les moyens mis en œuvre pour les atteindre.

Pour les ports de plaisance enfin, les crédits figurent dans un seul chapitre, le chapitre 63-32 du ministère de l'équipement. Celui-ci comporte une dotation de 7.400.000 francs en autorisations de programme au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions qui ne sont pas augmentés par rapport au budget précédent. A ces crédits, qui permettent d'attribuer un taux moyen de subvention de 20 p. 100, viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

D'une manière générale, l'importance prise par la navigation de plaisance n'entraîne pas de sérieux risques d'insuffisante fréquentation pour les concessionnaires des ports. A cet égard, il peut paraître opportun de réserver l'intervention des crédits budgétaires aux opérations qui concernent des installations pour les clubs sportifs à caractère social, notamment les clubs de jeunes, ou qui offrent une proportion suffisante de places pour les navires de plaisance de faible taille à des conditions financières plus favorables, ce qui est d'autant plus apprécié des usagers qu'ils sont, en général, moins fortunés que les propriétaires de grands bateaux.

Il me faut, avant d'en terminer avec l'examen des crédits de ce budget des ports maritimes, traiter des crédits destinés à l'équipement des ports maritimes dans les départements d'outre-mer, qui sont inscrits au chapitre 53-34 et s'élèvent à 10 millions de francs en autorisations de programme, soit une augmentation assez sensible de 1.500.000 francs.

Enfin, les crédits de signalisation maritime s'élèvent à 22.200.000 francs pour les dépenses de fonctionnement — soit des crédits à peu près semblables à ceux de l'année dernière — et à 40.300.000 francs en autorisations de programme, soit une augmentation de 9,3 p. 100 par rapport à 1973.

En conclusion, la commission des finances reconnaît que le budget des ports maritimes présente, pour la deuxième année consécutive, un certain nombre d'aspects très positifs et vous en donne bien volontiers acte. Mais elle souhaite que ses recommandations, répétées cette année encore, relatives aux crédits d'entretien des ports de commerce ainsi que son souhait de voir mettre en œuvre une politique plus dynamique en faveur des ports de pêche et des ports de plaisance aboutissent à une solution favorable dans la prochaine loi de finances et dans les options retenues pour le VII^e Plan.

Au bénéfice de ces observations, votre commission des finances donne un avis favorable à l'adoption des crédits inscrits dans le projet de loi de finances au titre 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). Je voudrais, monsieur le ministre, au début de mon rapport, vous dire que je me sens plus à l'aise en cet instant pour vous faire part des quelques observations principales que la commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de vous exposer.

J'ai le sentiment, en effet, grâce au redressement opéré sur certains chapitres de votre budget, de ne plus parler en faveur d'une priorité nationale méconnue ou dédaignée.

Par votre action dans certains secteurs de votre ministère il est permis maintenant de considérer que le budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme a pris sa véritable place parmi les grandes options nationales.

Pour ma part, c'est des crédits des routes nationales et des voies navigables que j'ai eu à me préoccuper.

Tout d'abord, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné la situation du personnel. Alors que, depuis plusieurs années, nous assistions à une compression des effectifs, d'autant moins compréhensible que les tâches de votre ministère sont sans cesse en progression, pour l'année 1974 il est prévu la création de 300 emplois nouveaux. Il s'agit là d'un redressement pour lequel la commission a marqué sa satisfaction.

Toutefois, elle m'a prié d'attirer votre attention sur la situation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Ce corps de techniciens forme la base de votre administration. C'est grâce à lui que se préparent et se réalisent les grands travaux et aussi tous les travaux d'entretien du ministère de l'équipement.

Un groupe de travail a été créé en décembre 1971 pour étudier les possibilités de promotion et d'aménagement de carrière de ces ingénieurs. Ce groupe de travail a présenté un rapport, sous la signature de M. l'inspecteur général Longeaux, qui propose : la révision de l'échelle indiciaire et le raccourcissement de la durée d'avancement d'échelon, l'augmentation du nombre des ingénieurs divisionnaires, la création d'une classe fonctionnelle d'ingénieurs divisionnaires et l'accès au choix des ingénieurs divisionnaires fonctionnels à des postes de direction.

Il ne s'agit là que de revendications très raisonnables qui découlent du haut degré de technicité et de la magnifique conscience professionnelle d'un personnel dont l'éloge n'est plus à faire.

Je sais, monsieur le ministre, que vous connaissez bien cette situation et ce malaise. Si je l'évoque au cours de la discussion budgétaire, c'est pour vous faire connaître l'avis favorable de notre commission sur les revendications de ce personnel et aussi pour vous appuyer dans l'action que vous avez entreprise auprès de votre collègue des finances.

Voyons maintenant la situation des crédits routiers.

C'est sur le chapitre des routes nationales et des autoroutes que nous enregistrons une nette amélioration des crédits.

Les crédits prévus pour l'entretien du réseau des routes nationales ont bénéficié, pour la première fois depuis de nombreuses années, d'une majoration de 17 p. 100 environ. Ils passent de 588,9 millions de francs en 1973 à 700,5 millions de francs pour 1974. Cet effort, dont nous nous félicitons, est d'autant plus important que la longueur des routes nationales a sensiblement diminué à la suite de la départementalisation de certaines d'entre elles.

Ces crédits vont permettre de traiter 1.900 kilomètres de chaussée par des renforcements coordonnés et d'améliorer la circulation hivernale sur 3.500 kilomètres. Si cette cadence était maintenue, il serait possible d'envisager la réalisation des objectifs du VI^e Plan à 60 p. 100, ce qui veut dire que nous sommes encore loin des objectifs fixés par ce Plan malgré l'effort incontestable qui vient d'être réalisé.

Du point de vue technique, je signale une fois de plus que notre commission des affaires économiques et du Plan s'élève contre la mise à trois voies de certaines chaussées et souhaite qu'il soit mis fin aux travaux qui consistent à transformer une chaussée à deux voies en une chaussée à trois voies.

Notre plus grande satisfaction provient des efforts qui seront faits en 1974 sur notre réseau d'autoroutes.

Cet effort exceptionnel a pu être réalisé grâce à différents types de ressources.

L'évolution du financement des travaux autoroutiers depuis quinze ans révèle une diversification des ressources et un effort pour faire contribuer au développement du réseau national des ressources de moins en moins contingentées par le ministère des finances, ce qui a permis de s'affranchir des aléas de la conjoncture et conduit à un plus grand dynamisme. Ce sont, en effet, les emprunts qui assurent la plus grande part du financement des travaux de construction des autoroutes.

Ces emprunts sont gagés sur le péage, ce qui aboutit, en fait, à diminuer la part du contribuable et à augmenter celle de l'usager dans les investissements autoroutiers. Aux crédits budgétaires prévus, il y a lieu, en effet, d'ajouter, pour 1974, 140 millions de francs en capital, 700 millions de fonds de concours et 2.650 millions d'emprunts !

J'ai indiqué dans mon rapport écrit les principales opérations qui seraient effectuées en 1974. Je n'y reviens pas, mais je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention sur l'urgence que présente la construction de l'autoroute A 16. La réalisation du tunnel sous la Manche est maintenant décidée. Vers ce tunnel convergeront tous les flux de communications entre l'Angleterre et le continent, entre les grandes régions industrielles de l'Europe du Nord-Ouest. L'autoroute A 16 apparaît comme le seul moyen de diffuser vers le Pas-de-Calais, la Picardie et la région parisienne les effets économiques du tunnel sous la Manche. Si la réalisation de ce tunnel peut être envisagée pour 1978-1980, on mesure l'urgence que présente la construction de l'autoroute A 16.

Je bornerai là mes observations sur les crédits des routes et autoroutes, en affirmant à nouveau qu'il faudra, durant de nombreuses années, poursuivre notre effort en faveur de l'amélioration de notre réseau routier qui se caractérise encore par son insuffisance actuelle : insuffisance de sécurité du trafic, insuffisance de capacité des axes principaux, insuffisance de résistance des chaussées.

Savez-vous que si quatorze millions de voitures légères circulent sur nos routes actuellement, il faut prévoir que dans vingt ans leur nombre passera à vingt-cinq millions ? Or, dans la meilleure hypothèse, nous ne disposerons que de 6.000 kilomètres d'autoroute à la fin de 1978.

Votre commission m'a également chargé de revenir, cette année, sur le fonds spécial d'investissement routier.

Vous connaissez, mes chers collègues, le mécanisme de ce fonds. Bien que le taux du prélèvement reste fixé pour 1974 à 19 p. 100, les recettes progressent et atteindront 3.490 millions de francs.

On constate une progression sensible des dotations affectées au réseau départemental et à la reconstruction des ponts. Cette reconstruction d'ouvrages d'art détruits par faits de guerre va-t-elle encore durer longtemps, monsieur le ministre, ou touchet-elle à sa fin ? Nous aimerions que vous nous le précisiez.

Par contre la dotation pour les voies communales reste désespérément stable, c'est-à-dire qu'avec l'érosion monétaire, elle se trouve sensiblement diminuée. Il n'est plus possible de frustrer plus longtemps la voirie communale des ressources qui lui sont dues. Nous nous permettons, monsieur le ministre, de compter sur vous pour agir au sein du Gouvernement en faveur des communes.

Beaucoup moins réjouissante est la situation des voies navigables.

La dotation d'entretien passe de 85,7 millions de francs à 93,9 millions de francs. Au titre de l'équipement, les crédits passent de 329,9 millions de francs à 351,7 millions de francs.

Nous regrettons une fois de plus l'insuffisance notoire de ces crédits. Il s'agit là d'une erreur économique capitale, car la voie d'eau est ainsi placée dans l'impossibilité de jouer son rôle dans le domaine du transport, dans l'aménagement du territoire et dans la vie économique de notre pays.

Les objectifs du VI^e Plan ne seront finalement atteints qu'à 70 ou 75 p. 100 alors qu'il est très urgent de poursuivre l'aménagement des grands axes fluviaux.

Aussi ne faut-il pas s'étonner d'une évolution très limitée du trafic fluvial qui n'a progressé en 1972 que de 2 p. 100, le tonnage transporté passant de 106 millions de tonnes en 1971 à 108 millions en 1972.

Tout laisse supposer que pour 1973 il ne faut s'attendre à aucune amélioration.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de signaler au passage l'heureuse initiative que vous avez prise en faisant établir le rapport d'activité de votre ministère pour les années de 1969 à 1972.

Je relève, dans ce document, que votre objectif pour les voies navigables est d'« améliorer la qualité du service offert aux usagers par les infrastructures de transport par voie d'eau ». Vous précisez que « cet objectif se traduit par trois types d'actions : création de voies à grand gabarit, amélioration des voies à grand gabarit existantes, modernisations limitées et restauration de voies à petit gabarit et fort trafic ».

C'est une excellente intention, mais il aurait fallu en préciser l'ordre de priorité et le délai de réalisation.

Malheureusement, compte tenu des crédits prévus au budget de l'an prochain, il ne vous sera pas possible de vous engager hardiment dans la réalisation progressive d'un programme coordonné et efficace.

J'ai indiqué dans mon rapport écrit les principales opérations qui seront poursuivies ou entreprises en 1974. Elles sont notoirement insuffisantes, mais si nous examinons la situation des grandes liaisons fluviales, on s'aperçoit qu'à la cadence actuelle, aucune de ces grandes liaisons ne sera réalisée dans les dix années à venir. Or, nos voisins font des efforts très importants dans ce domaine et nous risquons de voir se détourner de nos grands axes fluviaux certains courants de transports qui devraient assurer la rentabilité de la voie d'eau.

Ceci est particulièrement important pour les liaisons Seine-Est et mer du Nord—Méditerranée. Nous souhaitons, monsieur le ministre, connaître vos intentions quant à la réalisation complète de ces deux axes.

En ce qui concerne la liaison Seine-Est, le comité interministériel qui s'est réuni le 5 novembre dernier a retenu, d'après nos informations, certaines priorités dont, en particulier, la réalisation de la canalisation de l'Aisne à grand gabarit.

Or, le VI^e Plan avait déjà prévu un crédit de 200 millions de francs pour amorcer la desserte de Reims par une voie à grand gabarit. Malheureusement, pour 1974, aucune dotation n'a été retenue au budget.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous puissiez nous préciser qu'il sera bien tenu compte de cette priorité lors de l'établissement du budget de 1975.

Il est une autre liaison qui présente, elle aussi, un intérêt économique capital. C'est la liaison fluviale Seine-Nord. Elle a pour objet de relier, par voie à grand gabarit, le bassin de la Seine au canal de Dunkerque. Les services compétents de votre ministère ont entrepris une étude sur le terrain qui doit aboutir à la mise au point de l'avant-projet technique. Il semble bien, en tout cas, que le transport fluvial sur cet axe soit appelé à une croissance rapide et que le coût de sa réalisation permette d'espérer une très bonne rentabilité. La commission des affaires économiques et du Plan aimerait connaître les intentions du Gouvernement sur ce projet auquel elle attache un intérêt tout particulier.

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues, les quelques brèves observations que la commission des affaires économiques et du Plan m'a chargé de vous présenter. Elles s'ajoutent à celles contenues dans mon rapport écrit dont vous avez pris connaissance.

En définitive, en souhaitant que l'amélioration des dotations budgétaires se poursuive au cours des prochaines années, la commission des affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable au budget des routes et des voies navigables pour l'année 1974. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (ports maritimes). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les ports constituent un élément très important du développement économique de nos pays et donc de la Communauté économique européenne.

En effet, les ports sont, d'une part, les points d'entrée, dans nos pays à économie développée, de produits bruts ou peu élaborés venant de pays situés au-delà des mers et, d'autre part, des points de sortie des produits agricoles ou fabriqués qui sont exportés, aussi bien vers les pays en voie de développement que vers les pays hautement industrialisés.

Avec le développement constant des pays, le volume des échanges par la voie maritime entre les continents ne pourra que s'accroître dans les prochaines années, même si des périodes

de ralentissement peuvent intervenir à la suite de crises économiques temporaires du genre de celle que nous subissons aujourd'hui.

Il faut donc se rappeler que les crédits attribués aux ports jouent un rôle d'entraînement qui dépasse de beaucoup le cadre étroit de leur circonscription domaniale.

Les ports ne sont pas seulement des centres de transit, mais aussi des centres industriels, notamment pour l'industrie pétrolière. De plus, ils ont une troisième grande fonction urbaine et tertiaire.

En effet, dans les ports se trouve le cerveau de nombreuses affaires intéressant le domaine tertiaire.

On peut noter cette année que, malgré une augmentation de l'activité des ports, l'ensemble du trafic français reste encore très inférieur à celui du seul port de Rotterdam. En effet, en 1972, l'ensemble du trafic des ports français a été de 259 millions de tonnes, soit 10 millions de tonnes supplémentaires. On voit donc la différence d'échelle.

Néanmoins, les premiers résultats du trafic pour 1972 sont très encourageants, et d'ailleurs les difficultés que connaît actuellement le port de Rotterdam, par suite de certaine décision des pays arabes, devraient améliorer fortement notre position l'année prochaine.

Je ne reviendrai pas sur les crédits d'investissement, que vous trouverez dans le rapport écrit et que Mlle Rapuzzi vient de commenter. Je voudrais dire simplement quelques mots sur l'importance de l'évolution de la politique portuaire française, car ce qui caractérise ce budget des ports, c'est qu'il traduit une politique des ports.

En ce qui concerne le VI^e Plan, la taille croissante des navires, des unités et des installations spécialisées a entraîné, pour des raisons de rentabilité, la concentration des moyens sur un nombre limité de sites qui deviennent du même coup les places fortes de la stratégie commerciale et industrielle de la France.

La politique portuaire française a donc été tout d'abord autoritaire et centralisée pour équiper ces points forts. Mais elle a ensuite fait appel, pour sa gestion, à des méthodes libérales et décentralisées pour résoudre les problèmes posés à partir de ces grands choix.

Le VI^e Plan a voulu — c'est actuellement ce à quoi nous assistons — préparer la réception des navires de grande taille. C'est ainsi que, à la fin du Plan, nous serons en mesure d'accueillir les navires de 600.000 tonnes et plus à Antifer-Le Havre et, demain, à Marseille-Fos; de 300.000 tonnes à Dunkerque, Le Havre, Marseille — traditionnel — et bientôt à Bordeaux, où les travaux sont commencés; de 100.000 tonnes — ou 200.000 tonnes allégées — à Nantes-Saint-Nazaire; de 30.000 tonnes pour 50 p. 100 des marées à Rouen, où le programme est réalisé ou en cours de réalisation.

Le programme d'équipement a visé à l'accueil et au déchargement des navires et des cargaisons spécialisées, qu'il s'agisse de transports en vrac ou des formes modernes de trafic de marchandises générales.

C'est ainsi que les ports français traitent couramment maintenant les plus grands conteneurs, six mètres de long au plus. Le Havre a été le premier à s'équiper; Dunkerque, puis Marseille, et enfin Bordeaux ont suivi et participent à ce mouvement.

En 1972, la part du trafic des marchandises en conteneurs a été de 24,2 p. 100 au Havre et de 12,8 p. 100 à Dunkerque, les ports les mieux équipés.

Les équipements portuaires ont un rôle primordial dans la mesure où le poste de manutention principal est fondamental pour améliorer la compétitivité d'un port. C'est parce qu'un port est bien équipé que le navire peut être immobilisé peu de temps pour son chargement ou son déchargement.

C'est ainsi que la politique des armateurs évolue maintenant vers les gros bateaux. En ce qui concerne les transports pétroliers, en particulier, cette politique semble irréversible. Il suffit de citer les tonnages de pétrole transités pour comprendre les raisons de cette politique. En effet, les quantités annuelles transportées sont passées en dix ans de 540 à 1.350 millions de tonnes. Le tonnage de la flotte pétrolière est passé pendant ce temps de 65 à 176 millions de tonnes. Si le tonnage unitaire de pétroliers n'avait pas évolué depuis lors et était resté de 13.000 tonnes, il y aurait actuellement 13.000 pétroliers naviguant sur les mers du globe. Une raffinerie moyenne traitant 4,5 millions de tonnes par an travaille avec huit pétroliers de 540.000 tonnes au lieu de 300 pétroliers de 13.000 tonnes. Un pétrolier traditionnel accosterait toutes les trente heures aux appointements de la raffinerie alors qu'actuellement un pétrolier suffit à faire travailler une raffinerie pendant un mois et demi. On comprend dès lors pourquoi l'accroissement de la taille des navires est irréversible. D'ailleurs, on signale déjà la commande de deux navires de 540.000 tonnes aux Chantiers de l'Atlantique.

Contrairement aux apparences, ce phénomène n'est pas mauvais et ne nuit pas à la sécurité générale. Les risques d'accidents en circulation — les collisions en particulier — sont en forte régression en raison de la diminution considérable du nombre des navires.

Je voudrais maintenant vous entretenir brièvement de la préparation du VII^e Plan, car nous en sommes bien là. Les crédits que nous allons voter vont préfigurer ce que va être ce Plan.

En ce qui concerne les sites, l'analyse des données nouvelles ne va pas modifier fondamentalement notre politique portuaire.

Il est très possible qu'à long terme la carte industrielle mondiale soit modifiée. En effet, d'une part, les pays industrialisés, accordant davantage d'importance à la préservation de leur environnement, peuvent souhaiter que les industries lourdes ne soient pas implantées sur leur territoire — une campagne sur ce thème se développe dans notre pays — d'autre part, les pays en voie de développement peuvent, parallèlement, exprimer le désir de traiter eux-mêmes une part plus importante de leurs matières premières et de leurs produits énergétiques. C'est la revendication actuelle des pays arabes. Toutefois, il ne semble pas que le moment soit venu pour l'Europe occidentale d'abandonner l'industrie lourde.

Pour longtemps encore le littoral français restera un lieu privilégié d'implantation des hommes et de leurs activités industrielles, d'autant que les échanges extérieurs, en particulier avec les pays qui ne sont pas membres de la Communauté économique européenne, sont loin d'avoir épuisé toutes leurs possibilités. Cependant, il faudra prendre garde que de grands ensembles inhumains ne se constituent sur nos côtes ; s'ils se constituaient, ils justifieraient les critiques de certains défenseurs de l'environnement.

De ce fait, il semble qu'il vaille mieux créer un certain nombre de sites portuaires nouveaux, distincts des trois grands sites retenus pour le VI^e Plan. Ces nouveaux complexes devront être de taille suffisante pour offrir des services de qualité à des conditions concurrentielles.

Pour le VII^e Plan donc, tandis que l'on finira d'équiper raisonnablement Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos, il sera nécessaire et urgent d'accentuer le déblocage de nouveaux sites industriels dans nos deux grands ports d'estuaire atlantiques. C'est ce à quoi tend le budget de 1974.

Le VI^e Plan avait privilégié trois grands ports et, de ce fait, avait quelque peu délaissé notre façade atlantique. Il est temps aujourd'hui, face à une concurrence espagnole qui ne peut que s'accroître, de mettre l'accent sur ce point. Les sites de Bordeaux-Le Verdon et de Nantes-Saint-Nazaire semblent offrir des conditions naturelles favorables à un large développement dans les années à venir. Ils devront, bien entendu, bénéficier d'un effort plus important de l'Etat.

Il faut commencer à débloquer dès maintenant les nouveaux sites pour préparer la grande industrialisation, sans oublier les actions d'accompagnement du type La Rochelle-La Pallice.

Je parlerai maintenant des navires.

Les avantages de la manutention horizontale ne sont plus à démontrer et le roll-on roll-off, limité jusqu'à ces dernières années au cabotage, va franchir de plus en plus les océans. Quant au conteneur, il remplacera de plus en plus le navire conventionnel.

Pour les navires de très grande taille, la mise en cale de navires aplatis de 400.000 tonnes adaptés aux profondeurs limites de certains ports étrangers — Rotterdam notamment — ne saurait entraîner l'arrêt des unités normalement dimensionnées de plus de 500.000 tonnes.

La France a là une chance exceptionnelle et des possibilités d'accueil uniques en Europe que nous devons mettre à profit. C'est le cas pour Antifer, Fos, Bordeaux et Nantes. Nous avons une carte très importante à jouer sur le plan de la concurrence internationale.

Par ailleurs, il faut réserver des crédits publics aux opérations d'intérêt général.

L'augmentation des demandes nous impose de concentrer les crédits dans des opérations de rentabilité certaine pour la collectivité et présentant un incontestable caractère public.

Les moyens sont concentrés sur les ouvrages d'accès, les digues et les plans d'eau.

C'est ainsi que les pétroliers devront financer eux-mêmes l'installation de leur terminal. Cela s'est produit dans plusieurs cas. Il vaut mieux réserver les crédits au creusement des accès ; c'est ce à quoi tend le présent budget. Si des accès sont utilisés par les gros pétroliers, ils servent aussi aux gros navires porteurs de vrac.

On ne comprendrait pas que ne soient pas évoqués, à l'occasion de ce budget, un certain nombre de problèmes humains qui sont liés à l'activité portuaire, en particulier la manutention.

C'est le problème le plus important dans nos ports actuellement. C'est un problème passionnel qui prête à beaucoup de malentendus entre les protagonistes et qui donne lieu à des conflits particulièrement aigus.

Les ports français sont dotés d'équipements suffisants en quantité et en qualité pour répondre aux besoins et n'ont rien à envier à leurs concurrents étrangers. Un accroissement des investissements pour la manutention est néanmoins souhaitable dans le domaine des installations très spécialisées n'intéressant qu'un très petit nombre d'usagers pour épauler l'effort public. Il est donc normal que les usagers qui prennent une part de responsabilité dans les investissements en aient une aussi dans la gestion.

Les problèmes qui se posent donc en France comme à l'étranger sont des problèmes d'adaptation des hommes ou des structures face à l'évolution rapide de ces données.

La formation professionnelle des dockers est préoccupante : il est très difficile de mettre en place les organismes prévus par la loi.

L'amélioration de la productivité des opérations de manutention doit être recherchée par voie contractuelle dans le cadre d'accords collectifs pour supprimer certaines pratiques malthusiennes et regrettables pour tous. Mais, pour cela, l'accroissement de productivité doit être négocié à masse salariale constante. L'objectif à atteindre n'est pas en effet uniquement celui du coût de la manutention, il s'agit bien plutôt de réduire le temps de séjour du navire au port, facteur déterminant du coût final du transport. Il faut réduire les causes et le nombre des conflits sociaux qui coûtent très cher aux armateurs en allongeant les temps d'escales.

Etant donné que la société Solmer, à Fos, a financé ses travaux, elle n'est pas tenue d'employer des dockers ; à la limite, elle pourrait faire exécuter ses manutentions par son propre personnel.

Le conflit actuel ne repose pas sur des questions de salaires, mais sur des questions de principe. L'ensemble des dockers veulent tourner et travailler chacun à leur tour à la Solmer. Les négociations n'ont jamais été interrompues et se poursuivent. Une solution proche de celle qui a donné satisfaction, il y a deux ans, à Dunkerque, doit pouvoir être trouvée.

Avant de terminer ce rapport, je voudrais vous parler du pilotage. C'est là un facteur qui est susceptible de porter atteinte à la compétitivité de nos ports. Des menaces de grèves ont pu être évitées de justesse.

Dans tous les ports français, en effet, les assemblées commerciales font, au sujet du pilotage, des propositions qui sont transmises au ministre chargé de la marine marchande. Je ne jugerai pas si les mesures proposées — bien que j'aie une opinion sur ce sujet — sont bonnes ou mauvaises. Ce qui est regrettable, c'est que le ministre de tutelle fait attendre beaucoup trop longtemps ses décisions. Il n'est pas dans notre intention de critiquer les décisions qui seront prises — elles seront ce qu'elles seront — mais plutôt d'en critiquer la lenteur.

Il est anormal que les décisions prises soient communiquées avec tant de retard. Je voudrais attirer votre attention sur ce point, monsieur le ministre, car, comme je l'ai dit, je vis personnellement cette expérience dans un port que je connais bien.

Une autre solution, dont il convient de pousser le développement et qui permettrait de mieux connaître la tarification des ports, c'est la cotation, par les entreprises, des frais de transit « à quai » ou « sous palan ».

Les entreprises doivent pouvoir débattre librement de leurs prix avec leurs clients directs. Il n'est pas normal que puisse être répercuté sur le chargeur tout ou partie du supplément de prix que l'armateur peut consentir pour que son navire soit chargé plus vite. Le problème de la cotation des frets est ainsi posé.

Il y aurait lieu également, pour le ministère de tutelle, de pratiquer dans ce domaine une politique de libéralisation des tarifs de manutention pour ceux qui adopteront le tarif de cotation « à quai » ou « sous palan ». Il nous paraît préférable de payer cette manutention en compensation de l'effort produit pour la défense de la productivité. Tout le monde y gagnera et la véritable productivité portuaire apparaîtra plus clairement. Ce serait là la véritable « opération vérité » sur les coûts de nos ports, à l'égard desquels tant de choses inexactes ont été dites.

En conclusion, l'effort d'équipement des ports français engagé par l'Etat et les autorités portuaires porte aujourd'hui ses fruits. La France, qui a connu hier des difficultés, voit aujourd'hui sa situation s'améliorer rapidement par rapport à ses concurrents européens. Des perspectives encourageantes s'offrent à nous et l'avenir s'annonce bien.

Je rappellerai rapidement un certain nombre de problèmes à résoudre, qui relèvent surtout de l'exploitation : tarification rationnelle ; insertion des équipements privés dans le service

public ; conjugaison du développement économique et du problème social des dockers. Tout cela, au fond, est en bonne voie et la France peut être assez satisfaite des résultats de sa politique portuaire.

Votre commission des affaires économiques et du Plan vous propose, en conséquence, d'approuver le budget des ports maritimes. (*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, après les rapports très intéressants, très complets, que vous avez entendus, je voudrais m'en tenir à l'essentiel. Bien entendu, au cours de mon exposé, je serai amené à répondre à des questions qui m'ont été posées soit par les rapporteurs, soit par les intervenants. Je répondrai à la fin du débat à ceux qui seront intervenus ensuite ou ce matin.

Il faut dire que le débat d'aujourd'hui est l'aboutissement d'un processus d'information et de dialogue particulièrement fécond. Outre les traditionnelles réponses à vos commissions vous avez reçu cette année, pour la seconde fois, un budget de programmes et, pour la première fois, un rapport d'activité qui permet de situer l'effort de demain sur le fond des résultats obtenus, de 1969 à 1972.

En ce qui concerne l'analyse générale que l'on peut faire des moyens demandés, j'insisterai sur trois points.

Le premier, c'est que nous connaissons une croissance continue de notre budget, qui aboutit à des changements d'échelle considérables et nous permet d'envisager des politiques sans commune mesure avec celles du passé, d'autant plus qu'à ces crédits il convient d'ajouter ceux qui sont inscrits aux charges communes : primes de développement régional, bonifications d'intérêt pour l'aide au logement, primes d'épargne-logement, ainsi que le produit des emprunts et fonds de concours.

Quinze milliards de crédits budgétaires, 4,3 milliards de possibilités d'emprunts et de fonds de concours, 4,5 milliards de crédits inscrits aux charges communes et 2,5 milliards de participations diverses : au total, c'est une enveloppe de près de 26,5 milliards de francs qui est en question.

En fait, nous doublons nos investissements tous les huit ou dix ans. Nous ajoutons, année après année, de nouveaux équipements publics à notre stock déjà considérable.

Mener l'action à ce rythme exige d'avoir une vision précise de l'avenir. Pour rouler vite, il faut une bonne visibilité et une route bien tracée. La visibilité, c'est le budget de programmes ; la route, c'est le plan. Et quand je parle de plan, je ne pense pas seulement au VI^e. Pour les grands équipements routiers, portuaires, fluviaux, mon horizon de gestion se situe entre 1980 et 1990 : c'est dire que le VII^e Plan est déjà largement dessiné dans l'action que nous menons.

Durant cette période 1980-1990, nous aurons construit l'essentiel de nos liaisons autoroutières, achevé la mise à grand gabarit de nos principaux fleuves, relié les bassins entre eux, modernisé et agrandi nos ports de commerce.

Tels sont nos objectifs. Je pense qu'il seront peu contestés, car ils conditionnent à la fois l'équilibre du territoire, l'activité économique et le mode de vie, à travers une croissance que je considère comme raisonnable.

Je sais bien, par contre, que des divergences apparaîtront pour définir les priorités, adapter les échéances.

Je vous présenterai aujourd'hui, très rapidement, celles que j'ai fait retenir par le Gouvernement. Ce budget pour 1974 en est le reflet et je crois que c'est un bon budget, compte tenu des contraintes auxquelles nous sommes confrontés et des priorités sociales que, par ailleurs, nous devons satisfaire.

Si je ne m'attache qu'aux dépenses ordinaires de l'équipement et du logement, je constate qu'elles progresseront de presque 13 p. 100 ; c'est le rythme des dépenses équivalentes du budget général. Elles atteindront un peu plus de 3 milliards de francs.

L'augmentation que je vous demande pour les autorisations de programme est, elle, supérieure d'un point à la moyenne, plus 11,3 p. 100.

Quant aux priorités — ce qui est plus important — je n'en citerai que deux qui m'apparaissent caractéristiques de la politique que j'entends mener.

D'abord, les crédits d'aménagement foncier et d'urbanisme. Ils ont augmenté de 6,6 p. 100 en 1973. Je vous propose pour 1974 une progression de plus de 32 p. 100.

Ensuite, une priorité est réservée aux actions d'accompagnement de la route : sécurité, actions de circulation, équipe-

ments de confort. Les crédits auront triplé en quatre ans, passant de 72 à 233 millions de francs et ils augmenteront de près de 30 p. 100 pour la seule année 1974.

Mais la diversité des moyens que je signalais en commençant doit vous amener à porter des jugements adaptés aux méthodes de financement utilisées.

Il est évident que l'efficacité des crédits du F. I. A. T. ou des primes de développement régional, par exemple, ne peut être appréciée de la même façon que celle des crédits routiers. Les seconds financent la totalité ou la plus grande part d'une opération. Les premiers n'ont qu'un caractère incitatif et délibérément marginal. Il faut moins les apprécier en termes de masse budgétaire qu'en termes d'efficacité économique.

C'est ce qu'a rappelé M. de Montalembert ce matin en soulignant le rôle incitateur, animateur et innovant des crédits du F. I. A. T., et je l'en remercie. Ils ne représentent certes qu'à peu près 1 p. 100 du budget de 1974, mais soyez certains que leur utilisation sera surveillée de très près et notamment qu'ils ne permettront pas d'augmenter la dotation des lignes budgétaires consacrées au fonctionnement, sauf évidemment si l'une d'elles venait à manquer, auquel cas ils devraient s'y substituer.

C'est une manière de dire que les masses relatives de mon budget ne font ressortir ni leur intérêt économique relatif, ni l'importance que je leur accorde.

C'est pourquoi je voudrais consacrer l'essentiel de mon propos aux orientations politiques qui nous déterminent dans l'emploi de ces moyens et m'ont conduit à privilégier tel ou tel dans la progression de cette année.

Cette politique peut se résumer en deux objectifs, l'un économique, l'autre social, et une méthode, celle de la décentralisation et de la concertation.

L'objectif économique est de créer et de développer les instruments d'un développement économique harmonieux.

Il s'agit, bien sûr, d'une contribution à un effort où convergent plusieurs politiques : industrielle, financière, éducative et particulier. Mais on aurait tort de sous-estimer l'apport de l'aspect en quelque sorte physique dont j'ai la responsabilité.

Notre économie étant fondée sur la spécialisation du travail et donc sur l'échange, la croissance économique exige des liaisons de toutes sortes. C'est l'équipement.

L'aménagement, lui, diffuse le développement économique sur l'ensemble du territoire national.

Il est né d'une idée simple : la décentralisation industrielle. Depuis, il a vu son contenu s'enrichir, son champ d'application se développer, ses modalités se diversifier.

Implanter des industries en province demeure cependant le noyau dur de notre action, ce noyau dur que, tout à l'heure, M. Carat, avec un sens des nuances auquel je rends hommage, a comparé au service du travail obligatoire en Allemagne. (*Sourires à droite.*)

L'évolution de notre économie, où les deux tiers des emplois nouveaux se créent dans le tertiaire, nous engage maintenant dans une seconde direction : celle de la déconcentration et de la décentralisation des activités de service — j'emploie à dessein ces deux termes.

C'est pourquoi le niveau des primes pour la création d'emplois de recherche et d'informatique a été relevé. C'est pourquoi le comité de décentralisation contrôle encore plus sévèrement, depuis le décret du 9 juillet dernier, le développement des bureaux dans la capitale. C'est pourquoi j'étudie aujourd'hui — je dis « aujourd'hui », parce que je l'ai fait hier et que je le ferai à nouveau demain, en présence du Président de la République — le dossier de la décentralisation de certaines administrations centrales.

Je voudrais tout de même rappeler à ce sujet, notamment à l'intention de M. André Colin qui en a parlé ce matin, que la situation s'est nettement améliorée dans ce domaine. Depuis la création de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, voilà une dizaine d'années, furent financées trente-trois opérations de décentralisation d'administrations centrales qui représentent 556 millions de francs d'autorisations de programme. J'en ai la liste sous les yeux, et je ne vous en infligerai pas la lecture, mais voici les principales : l'administration des pensions militaires à La Rochelle, le centre national judiciaire, l'état civil français et étranger à Nantes, l'imprimerie nationale à Douai, l'école des travaux publics à Lyon, le centre national d'études spatiales à Toulouse ; la liste est impressionnante.

Peu à peu, l'ensemble du « territoire national » — on a rappelé cette expression, ce matin, à juste titre — a été touché par les politiques d'aménagement. Ce fut, d'abord, par des politiques adaptées à des zones spécifiques, comme les zones de rénovation rurale, les zones d'économie montagnarde, les zones frontalières,

les zones littorales, où de grands aménagements ont été entrepris et où de vastes études doivent être à la fois surveillées et protégées. Ensuite, l'aménagement se fait par les réseaux de communication qui désenclavent ou qui irriguent. Aucun élément n'a été plus déterminant dans la reconversion industrielle du Nord que la mise en service de l'autoroute, par exemple, ou la modernisation des canaux et le changement d'échelle du port de Dunkerque.

Vous savez que, dans ce domaine, beaucoup d'exemples nous viennent à l'esprit, que ce soit le réseau routier breton ou les autoroutes alpines. De plus en plus, c'est en pensant « aménagement du territoire » que je décide le tracé des liaisons qui sont à lancer au cours du VII^e Plan; M. Moinet l'a rappelé ce matin.

Je ne pense pas que l'on puisse, en considérant la carte de ces projets, prétendre qu'il y a un grand vide dans l'Ouest et le Sud-Ouest, comme l'a fait M. Brousse. Je voudrais rappeler que la liaison Paris—Espagne, au-delà de Bordeaux et avant Bayonne, sera terminée en 1980, ainsi que Bayonne—Toulouse. Nous poursuivrons le doublement de la nationale 10, entre Poitiers et Bordeaux, ainsi que le doublement de la nationale 20. Quand je considère les projets pour les quelques années à venir — Tours—Châtelleraut, fin 1976; Chartres—Le Mans, 1976; Poitiers—Bordeaux, 1980; Le Mans—Rennes, 1978; Le Mans—Angers, 1980; Angers—Nantes, 1977; Bordeaux—Narbonne, 1978; Narbonne—Le Perthus, 1977; Toulouse—Bayonne, 1980 — je trouve que la partie Sud-Ouest de la France est en train de rattraper largement son retard, et je m'en félicite.

C'est, du reste, le même souci d'aménagement du territoire qui m'a poussé non seulement à proposer comme objectif mais aussi à dégager les moyens qui vont nous permettre l'achèvement de la liaison Rhin—Rhône pour 1982, date à laquelle, vous le savez, doit être également mise en service la liaison Rhin—Main—Danube.

Cette politique d'aménagement, elle est diverse dans ses aspects et dans ses moyens. Mais qu'il s'agisse de grandes opérations ou de petites touches, que ce soit Fos ou les primes à la création de dix emplois pour une extension en zone rurale, c'est toujours l'unité économique de la nation que nous bâtissons.

L'équipement économique vise à l'unité spatiale de notre économie; il vise aussi à assurer sa compétitivité, et diffusion ne veut pas dire, pour nous, « saupoudrage ».

Notre politique — je ne le dirai jamais assez — n'est pas celle du haut fourneau par canton. L'aménagement du territoire est inséparable de la création de pôles de développement et de la concentration sur ces pôles de crédits importants.

Vous connaissez notre politique déjà ancienne des métropoles d'équilibre et je reviendrai tout à l'heure sur celle des villes moyennes qui lui fait suite. Je voudrais insister sur ces zones fortes que sont les grands sites industriels-portuaires aujourd'hui.

Notre héritage à cet égard a été un handicap. N'insistons pas sur notre passé protectionniste et la faiblesse du commerce extérieur qui en découlait. Sur ces côtes étendues de France, nous avions des ports de taille moyenne, mal ou peu associés à l'industrie.

Nous avons fait, à partir de notre engagement européen, le choix d'une économie sans frontières, et ce n'est pas le cas de tout le monde.

Nous avons fait face également à une révolution technique, car c'en est une que l'apparition des navires de grande taille, des navires spécialisés tels que les méthaniers, les porte-conteneurs, les navires rouliers, les porte-barges.

A cet égard — je veux le dire spécialement à l'intention de Mlle Rapuzzi — je ne crois pas que nous devions faire de complexes. Les nouveaux bassins de Marseille, Fos, l'avant-port de Dunkerque, Antifer, Le Havre sont notre réponse.

Il faudra, dès maintenant, je le dis aussi pour M. Pintat, compléter l'éventail sur la façade atlantique avec ses trois pôles: la répartition navale à Brest, et les deux complexes industriels diversifiés dans l'estuaire de la Loire et dans celui de la Gironde avec des projets pour La Rochelle que j'évoquerai tout à l'heure.

Mais pour obtenir la productivité maximale dans ce domaine, il faut que le port soit associé à une zone industrielle.

Nous aménagerons ou amènerons 8.000 hectares à Dunkerque, 10.000 hectares au Havre et dans la basse vallée de la Seine, 3.000 hectares en aval de Nantes, plus de 5.000 en aval de Bordeaux et 10.000 à Fos avec des possibilités d'extension équivalentes.

A titre de comparaison, la zone industrielle de Rotterdam, premier port d'Europe, couvre 14.000 hectares. Il y a donc bien compétitivité. Et nos ports supportent d'autant mieux la concurrence que nous veillons à assurer des liaisons à grand gabarit

avec les arrière-pays: par l'autoroute, et c'est presque fait; par la mise à grand gabarit des fleuves qui les desservent, et c'est sur ces bassins que la majeure partie des investissements des voies navigables a été concentrée.

Ces efforts commencent à porter leurs fruits et les comparaisons internationales sont loin de nous être défavorables.

Si Rotterdam reste le premier, Le Havre et Marseille ont rejoint, puis dépassé, le brillant second qu'était Anvers. Au cours des douze derniers mois, le trafic des marchandises diverses, pétrole exclu, a augmenté de 37 p. 100 au Havre et de plus de 21 p. 100 à Marseille.

Le nouveau port du Havre au cap d'Antifer pourra recevoir des navires de 540.000 tonnes, Dunkerque, avec son nouvel avant-port, des navires de 275.000, puis 300.000 tonnes, et l'écluse du Havre — la plus grande du monde — permet le passage de navires de 240.000 tonnes.

C'est plus que nos concurrents de l'Europe du Nord, parfois même beaucoup plus! Et là où nous sommes encore en retard — je pense aux marchandises diverses — nous améliorons chaque jour notre position.

Je partage tout à fait l'avis de vos rapporteurs: effectivement, la manutention constitue la clé du problème. Je reviendrai tout à l'heure sur cette question quand j'aborderai les sujets particuliers de Fos et Solmer. Mais je puis déjà dire que nous avons choisi la voie de la concertation pour concilier les exigences du modernisme technique et de la volonté de progrès social.

Je tiens à affirmer que, quelles que soient les variations de l'approvisionnement en pétrole, les échanges avec l'extérieur continueront d'augmenter. Les risques que nous connaissons ne peuvent remettre en cause, ni le transit maritime des matériaux pondéreux, ni l'intérêt de l'installation littorale de nombreuses industries.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je me suis étendu quelque peu sur les ports maritimes parce qu'on n'a peut-être pas assez conscience de leur rôle économique, et aussi parce que leur exemple montre le lien étroit qui existe entre les actions diverses de mon ministère: création de zones fortes, développement des réseaux routiers ou des voies navigables.

Mais une puissance économique bien assise sur les ressources humaines de toutes nos régions, bien outillée en infrastructures, bien armée face à la concurrence internationale, voilà le premier objectif de notre politique d'équipement et d'aménagement.

Le second est de mettre cette puissance au service de l'homme et de la société française. Si l'aménagement doit assurer l'unité économique de la nation, il doit aussi renforcer son unité sociale.

J'évoquerai, si vous le voulez bien, trois aspects sous lesquels nous travaillons en ce sens: notre politique de l'automobile, notre politique de la ville, notre politique de l'habitat.

Peut-être est-il un peu présomptueux de parler de l'automobile en ce moment. Il est vrai qu'elle est liée à une source d'énergie dont nous apprenons à nous méfier. Mais enfin, prière de raison garder.

Nous n'allons pas traîner l'automobile comme un péché, péché contre l'homme naturel selon le catéchisme du rousseauisme moderne, péché maintenant contre l'indépendance économique. Si l'automobile brûle du pétrole, ce n'est ni la plus lourde part, ni surtout en vain.

L'automobile reste un précieux outil de liberté et de souplesse économique. Elle a désenclavé la ferme; elle a désenclavé la ville, même si elle l'encadre parfois aujourd'hui. Qu'on se souvienne de cet employé de la nouvelle de Maupassant, éternel parisien qui n'aura un jour connu la « campagne » qu'en passant un dimanche dans quelque banlieue! Si notre société a quelque fluidité interne, si la France n'a plus seulement pour les Français une existence mythique, si elle a le visage concret des paysages et des hommes rencontrés au hasard des promenades et des voyages, si la France rurale, la France des villes moyennes et petites peut être branchée sur la France forte, et si la France qui s'urbanise peut respirer, c'est à l'automobile que nous le devons pour une bonne part.

Qu'il en faille modérer la consommation quand toute consommation doit être modérée, bien sûr, et le Gouvernement l'a demandé.

Je tiens à préciser que si nous devons aujourd'hui demander une discipline de la vitesse, cela ne réduit point le besoin des investissements routiers. Cette limitation est temporaire et nos investissements sont à long terme.

En ce qui concerne particulièrement l'autoroute, j'entends qu'elle est déjà dénoncée comme un luxe dans la situation de tension énergétique qui pourrait se prolonger même au-delà des circonstances actuelles. Mais l'autoroute n'est pas un luxe.

Parce qu'elle permet de rouler plus vite, elle fait sans doute dépenser plus d'essence si l'on compare abstraitement des kilomètres, mais pas si l'on compare des trajets réels. Elle double la sécurité du transport. Elle est une nécessité vitale pour l'activité économique et l'équilibre régional. Le coût énergétique n'est qu'un aspect du coût économique.

Je ne vous cacherais pas que je redouterais les effets d'une limitation prolongée de la vitesse sur les autoroutes. Toutes sortes de bons esprits en tireraient argument pour refuser l'effort que s'impose le pays en ce domaine et bien des gens ne le comprendraient plus. Si l'autoroute devait perdre sur la route l'avantage appréciable de la rapidité, elle risquerait de faire perdre à la nation les autres avantages qu'elle lui apporte.

Qu'il faille aussi discipliner l'usage de l'automobile, c'est vrai, comme c'est vrai de tous les outils de liberté. Et cette discipline, il est temps que nous l'inventions et la fassions accepter. Mais faisons-le dans l'esprit et l'espoir de la faire mieux servir encore à la société.

Second point d'application d'une politique de l'unité sociale : la ville.

Elle est le plus puissant brasseur de société que nous connaissons. Elle multiplie les chances de la promotion individuelle. Elle rapproche catégories, professions, âges, et leur donne le bien commun d'un espace commun. Elle montre les signes du lien entre le présent et l'Histoire. Elle apporte chaleur et sécurité.

Encore faut-il que nous ne laissions pas se dégrader cette fonction sociale de la ville. Or, préoccupés par des priorités d'ordre quantitatif, nous avons eu tendance à oublier cette qualité de la ville. Nous avons laissé s'y constituer les monstres froids des grands ensembles. Nous avons laissé s'y développer des phénomènes de ségrégation : ségrégation de l'habitat et du travail et ségrégation entre quartiers aisés et populaires.

Aussi ai-je réagi dans un sens qui correspond, je crois, au souhait de tous. Et l'augmentation de plus d'un tiers du budget de l'urbanisme est un moyen, pas le seul, de faire passer cette réaction dans les faits.

C'est vrai en particulier pour la politique des villes moyennes qui doit permettre de créer des pôles d'animation à l'échelle des régions et des cadres de vie à l'échelle de l'homme.

J'espère pouvoir, dès 1974, engager une vingtaine d'actions dans ce sens, grâce à la création d'une ligne budgétaire nouvelle dotée de 60 millions et qui va servir à ces villes dont je disais hier qu'elles ajoutent l'imagination à la volonté.

C'est vrai pour la politique des espaces verts, pour laquelle je vous propose, avec 35 millions, de doubler les crédits de 1973. C'est vrai pour la politique d'acquisitions foncières, où l'accroissement de crédits permettra notamment de soutenir la création des villes nouvelles en tant que laboratoires de l'urbanisme. C'est vrai pour l'implantation de logements sociaux dans les centres de ville, avec une dotation particulière de 3.000 H. L. M. transformables, si je puis dire, en allègement de la charge foncière.

Ces moyens sont, vous le voyez, importants. Ils ont cependant l'inconvénient d'être des crédits d'Etat et donc de marquer la dépendance des politiques urbaines par rapport à l'Etat. J'ai pensé qu'il était nécessaire de donner aux communes des ressources propres et spécifiques. La taxe locale d'urbanisation que le Gouvernement vous soumettra prochainement a cet objet. Elle apporterait aux communes une masse de manœuvre de quelque 900 millions de francs, soit plus que le budget d'urbanisme de l'Etat pour 1974. Le prélèvement toucherait la construction chère, environ 50.000 logements ; je le précise pour limiter la portée des cris qui commencent à s'élever, en prétendant que cela fera monter le coût de la construction, alors qu'en fait cela pèsera d'abord sur le coût du foncier.

Dans les formes mêmes de l'habitat, nous voudrions répondre plus fidèlement à l'aspiration sociale des Français, à la fois individualistes et grégaires. Ils rêvent de maison individuelle : aussi la progression de la part de ce type d'habitation ne cesse-t-elle de croître, mais elle n'est pas à l'abri de l'uniformité, cette uniformité que le Français refuse dans les grands ensembles.

Notre siècle et notre société méritent mieux qu'un choix entre les gros parallélépipèdes et les petits cubes. Nous demandons à tous de faire œuvre d'imagination : les concours, le plan-construction organisent cette demande. Et nous voyons s'inventer des formes nouvelles qui cherchent à concilier l'habitat groupé, l'intimité et la particularité de chaque logement, et enfin sa capacité à l'évolution.

Les crédits destinés à ces actions sont en augmentation, comme le sont ceux affectés à l'aide à l'amélioration du confort et de l'habitabilité des logements ; mais M. Christian Bonnet en parlera plus longuement.

Je disais tout à l'heure que, pour servir ces deux objectifs, il existe une méthode. Celle-ci consiste à décentraliser et à déconcentrer les responsabilités, tout en préservant les prérogatives de l'Etat.

L'Etat ne saurait en effet mener seul une politique du type de celle que je viens de définir. Notre méthode est donc de décentraliser. Mais nous l'appliquons avec pragmatisme, ce qui veut dire qu'elle prend des formes diverses. C'est ainsi que nous avons remis aux départements une très large part du réseau routier national. En contrepartie les départements ont obtenu des ressources financières adaptées à ces nouvelles charges ; elles sont d'ailleurs, je vous le rappelle, supérieures aux sommes que l'Etat affectait à ce même réseau auparavant. Cette politique a été comprise et nous pouvons tous nous en féliciter.

Je rappelle au passage que l'augmentation des crédits consacrés à cette subvention aux départements, est, cette année, de 4,83 p. 100 alors qu'elle était de 3,33 p. 100 l'année dernière.

La participation des collectivités à l'élaboration des plans de circulation va être également un exemple de cette politique de décentralisation qui se traduit aussi dans le domaine des ports maritimes par la définition, en juin 1965, du statut des six ports autonomes qui ont acquis maintenant droit de cité non seulement au plan national, mais dans le monde entier.

Mais c'est dans le domaine de l'urbanisme et du logement, c'est-à-dire dans les secteurs qui touchent de plus près à la création du cadre de vie, que j'ai voulu accélérer ce processus de partage des responsabilités.

Si j'ai défini une politique nationale des villes moyennes, j'attends des collectivités qu'elles me fassent des propositions et j'entends que cette politique se déroule dans un cadre strictement contractuel.

Les villes les plus importantes, celles dont les services techniques sont suffisamment étoffés, se verront confier, si elles le souhaitent, l'instruction et la délivrance du permis de construire.

Enfin, ai-je besoin de le rappeler, l'élaboration des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols est menée conjointement par les élus locaux et mes services.

Un mot sur le logement : vous savez que la gestion des crédits de logement est entièrement déconcentrée et que la répartition des dotations nationales est faite sur la base des propositions régionales. Ce qui mérite en revanche d'être rappelé, c'est que, depuis l'an dernier, la politique des « modèles » a été entièrement régionalisée, c'est-à-dire que les jurys et les entreprises admises à concourir sont régionales.

Ces différents exemples montrent que la diffusion des responsabilités se fait au niveau le plus apte à leur exercice : commune pour l'urbanisme, département pour le réseau routier, région pour le choix d'équipements plus importants.

Je viens de prononcer le mot « région » et je ne voudrais pas terminer cet exposé, que j'ai voulu essentiellement politique, sans évoquer devant vous le rôle des régions en matière d'aménagement du territoire.

Les établissements publics régionaux peuvent y prendre, en effet, une place de choix et ils en auront le moyen, puisqu'ils disposeront de crédits d'intervention qui représenteront près de cinq fois ceux du F. I. A. T. Certes, je sais qu'ils n'arrivent pas sur un terrain vierge, mais ils signeront de leur marque le développement régional en infléchissant, en complétant ou en accentuant les actions entreprises par l'Etat ou par les collectivités locales ; ainsi, ils auront au sens propre leur politique d'aménagement, mais consacrée à la région.

Quelle erreur ce serait de croire que l'addition de vingt-trois politiques régionales peut faire une politique nationale d'aménagement du territoire. Le libre jeu des régions n'aboutirait qu'à renforcer les plus fortes et à affaiblir les plus faibles. L'intervention régulatrice de l'Etat est fondamentale et irremplaçable. La décentralisation dégage le centre, elle ne l'abolit pas. Elle met en pleine lumière la responsabilité imprescriptible de l'Etat vis-à-vis de la nation.

C'est à l'Etat — Gouvernement et Parlement — de décider en dernier ressort des grandes lignes de la planification et de la politique d'aménagement du territoire.

Je dis « en dernier ressort », car la préparation des décisions doit se faire dans la concertation, et c'est le dialogue national qu'a voulu la loi.

Mesdames, messieurs, j'ai essayé de vous montrer que la voie du raisonnable, dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'équipement, n'était pas sans ambition. C'est en effet une grande ambition de vouloir que chaque Français participe équitablement au développement économique de la nation, vive dans un cadre adapté à ses aspirations, enfin participe de plus en

plus activement aux responsabilités des différents pouvoirs qui doivent décider de l'orientation et de la répartition de la croissances.

Dans le budget que nous présentons à votre approbation — et que je trouve bon, comme je l'indiquais au début de mon propos — je souhaite que vous trouviez, non seulement un reflet, mais un moyen de cette grande ambition nationale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le ministre, je n'évoquerai qu'une seule question, celle de l'automobile et de la circulation routière. Vous le savez, je suis un vieux et fanatique partisan de l'automobile et j'approuve totalement l'analyse que vous avez faite. J'aimerais cependant vous poser une question et vous livrer une réflexion.

A la question, je crains que vous ne me répondiez qu'elle s'adresserait plutôt au ministre de l'économie et des finances; mais il est si rarement dans notre assemblée que je vous prie d'être notre porte-parole, d'autant plus que cette question vous intéresse autant que nous. Que nous le voulions ou non, une crise sévit actuellement dans le domaine de l'énergie, qui ne manquera pas d'avoir sur les finances des répercussions contradictoires: d'un côté, la consommation des carburants va très probablement diminuer — c'est d'ailleurs le but recherché — pendant une certaine période qui, je l'espère, sera courte, encore que je ne le croie pas beaucoup, et les rentrées fiscales risquent donc d'être moins fortes; d'un autre côté, l'augmentation du prix des carburants va accroître les rentrées de T. V. A.

Je vous avoue que j'ai essayé de faire établir une balance, mais en vain. On m'a bien cité des chiffres, mais je laisse aux spécialistes de la prospective le soin de m'en donner de plus précis.

Il est d'autres conséquences et une en particulier à laquelle on n'a peut-être pas assez songé: si la circulation routière, ce que je ne souhaite pas, venait à diminuer, les péages diminueraient aussi et, par conséquent, la rentabilité des autoroutes. Je ne sais si l'Etat, qui en a construit un certain nombre, et les sociétés privées, qui en ont construit d'autres, y trouveraient leur compte. C'est une autre question, que l'on est en droit de se poser.

J'en arrive enfin à ma dernière réflexion. Si par malheur nous étions obligés d'en arriver à des contraintes plus précises, je vous en supplie, ne commettons pas l'erreur qu'ont commise nos voisins de supprimer la circulation un seul jour, ce qui entraîne des conséquences économiques effroyables sur tout le parcours. Il vaut mieux envisager d'autres méthodes que celle-là.

Telle est, monsieur le ministre, la très courte intervention que je voulais faire à la suite de votre exposé. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

Mme Brigitte Gros. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Gros.

Mme Brigitte Gros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. le rapporteur général vient d'évoquer les conséquences de la crise énergétique sur l'automobile et je voudrais vous entretenir d'un problème très important, celui de l'urbanisme et de l'automobile et de l'automobile dans l'urbanisme.

Je ne partage pas tout à fait, monsieur le ministre, votre optimisme quant à l'utilisation de l'automobile dans les semaines et dans les années qui viennent et je pense que nous allons subir des restrictions pendant encore un certain temps.

Sur le plan de l'aménagement des villes, peut-être devrions-nous profiter d'un mal pour arriver à un bien et je prendrai spécialement l'exemple de la région parisienne.

L'utilisation de l'automobile devrait y être limitée et, pour ce faire, il faudrait, bien entendu, rapprocher l'emploi du logement, c'est-à-dire ne pas concentrer les bureaux à Paris et à La Défense en ne créant que très peu d'emplois tertiaires en banlieue.

Au cours du VI^e Plan, un tiers seulement des emplois créés l'ont été en banlieue, et les deux autres tiers à Paris et à La Défense. Nous voudrions donc que l'on profitât de la situation difficile dans laquelle nous sommes pour essayer de rapprocher l'emploi du logement et de faire en sorte que ceux qui habitent la banlieue n'aient pas à faire trois à quatre heures de trajet par jour pour se rendre à leur travail.

Cette priorité des priorités, dans la région parisienne et dans les grandes villes de province, des transports en commun sur l'automobile doit être plus que jamais affirmée.

Qu'est-il advenu, monsieur le ministre, du projet d'autoroute de rocade A 86, à l'ouest de la capitale? Imaginée il y a quinze ans, elle traverserait un milieu urbain, abîmerait les derniers espaces verts et elle ne correspondrait plus aux besoins.

Vous avez déclaré à la radio et à la télévision, monsieur le ministre, que le projet était abandonné. Si c'est exact, les communes ne pourraient utiliser les terrains qui ont été réservés et les faire entrer dans leurs plans d'occupation des sols pour leurs équipements et leurs réalisations publiques ou privées?

Monsieur le ministre, c'est là un problème important. Pour nous, dans l'intérêt de la région parisienne, continuer à faire des autoroutes de rocades qui, dans les dix ou quinze années à venir, ne correspondront plus aux besoins ou devons-nous au contraire améliorer les transports en commun? (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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, de l'équipement, du logement et du tourisme. Je répondrai tout à l'heure à la question particulière posée par Mme Gros, mais je tiens à communiquer à M. le rapporteur général, avec beaucoup de modestie moi aussi, les calculs qui ont été faits par le ministère de l'équipement, notamment par la direction de la circulation routière.

Avec la limitation de vitesse à 120 kilomètres-heure, l'économie d'essence sur les autoroutes serait de 33.000 tonnes, soit 0,23 p. 100 de l'ensemble de la consommation d'essence en France et 0,035 p. 100 de l'ensemble du pétrole consommé. La perte de recettes fiscales serait de 37 millions de francs et la perte de temps — c'est une estimation — serait d'environ 6 millions d'heures, ce qui correspondrait — et je vous donne le chiffre avec toutes les réserves qui s'imposent — à une perte de 100 millions de francs.

Tels sont les chiffres résultant de nos calculs. La différence, dans les limitations de vitesse, 30 kilomètres à l'heure, que nous avons instituée justifie encore le péage sur autoroute, mais à condition que cela ne dure pas trop longtemps!

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

M. Robert Bruyneel. Monsieur le ministre, même si vous ne tenez pas suffisamment compte de l'érosion monétaire, comme l'a parfaitement souligné M. Pierre Brousse dans son remarquable rapport, il serait injuste de ne pas reconnaître, que votre budget fait apparaître une importante augmentation des investissements routiers.

Mais, vous l'avez dit vous-même, nous ne rattrapons que lentement le retard et, surtout, ces efforts tardifs n'effaceront pas le souvenir des milliers de morts et de blessés victimes d'accidents causés par l'insuffisance des crédits destinés à l'entretien et à la modernisation des routes.

A plusieurs reprises, et en dernier lieu à votre prédécesseur, j'avais demandé qu'une part beaucoup plus importante et intangible des sommes considérables que les automobilistes versent au Trésor fût consacrée au réseau routier.

J'avais même évoqué le souvenir et les avertissements singulièrement prophétiques de mon ami et colistier Georges Litalien, auteur de la loi du 20 décembre 1951, créant le fonds spécial d'investissement routier qui devait financer les travaux de construction et d'amélioration des routes. Si l'œuvre de Georges Litalien était restée intacte, la France serait dotée d'un réseau de routes et d'autoroutes sans péage tout à fait adapté à la circulation actuelle, et surtout le triste bilan hebdomadaire des accidents aurait été moins lourd!

Malheureusement, les lois constitutives du fonds routier ne furent, en fait, jamais appliquées. Systématiquement, et en particulier depuis 1958, le fonds spécial d'investissement routier a été amputé d'une grande partie de ses ressources au profit du budget général et le taux de prélèvement est même tombé à 7,7 p. 100 en 1960, au lieu des 22 p. 100 primitivement prévus.

Si, depuis cette époque, la situation s'est améliorée, elle est encore loin d'être entièrement satisfaisante et cette amélioration ne nous fera pas oublier les responsabilités encourues.

Mais, puisque des crédits importants sont destinés, en 1974, à l'amélioration du réseau routier, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le cas particulier des routes nationales qui sont aujourd'hui doublées par une autoroute à péage.

Les usagers se plaignent — il y en a beaucoup, il y en aura bien plus encore avec l'augmentation du prix des carburants et des péages — que les travaux d'amélioration sont pratiquement inexistantes sur ces routes nationales et qu'on y procède

à un minimum d'entretien. Si l'on voulait dissuader les automobilistes d'emprunter la route nationale, on n'agirait sans doute pas autrement.

Dans une question écrite du 24 novembre 1972, je vous ai cité le cas de la route nationale n° 20. Cette route, en excellent état, est à quatre voies entre Paris et Etampes, tantôt à quatre voies et tantôt à trois voies entre Etampes et Toury et à quatre voies, et Orléans, sauf ans les traversées de Chevilly et de Cercottes. Le trafic automobile entre Toury est très important et comprend notamment une forte circulation de camions. Comme la vitesse autorisée, en temps normal, est de 120 kilomètres à l'heure, mais même à 90 kilomètres à l'heure, le passage de quatre à trois voies est dangereux, surtout la nuit, car deux véhicules automobiles peuvent se trouver face à face sur la voie médiane, sans possibilité, à cette vitesse, de se rabattre sur leur droite, et c'est alors le choc effroyable.

Il reste environ dix-huit kilomètres de route à élargir à quatre voies et deux déviations à faire à Chevilly et à Cercottes, sans aucun problème technique à résoudre, ni ouvrage d'art à construire, dans cette partie uniformément plate de la Beauce, pour assurer un trafic dans les conditions optima de sécurité et réduire les accidents. Tout semblait d'ailleurs préparé pour cette uniformisation à quatre voies, que les usagers attendaient et attendent encore.

Que s'est-il passé ? Pourquoi cette modernisation est-elle restée inachevée ? Vous m'avez répondu, monsieur le ministre, après une longue réflexion, mais votre réponse ne m'a guère convaincu. Vous avez fait état de la programmation quinquennale, de la densité de la circulation, de l'ouverture de l'autoroute Ponthévrard-Orléans. Vous m'avez laissé espérer que, si cette autoroute ne suffisait pas, peut-être améliorerait-on la circulation entre Etampes et Orléans.

Cette réponse m'a beaucoup moins convaincu que la lettre que j'ai pu lire un jour, dans une certaine presse, que le président de Cofiroute adressait, le 8 octobre 1971, à votre prédécesseur, M. Chalandon. C'est la fameuse lettre qu'a publiée M. Aranda et que tout votre ministère connaît parfaitement.

Dans cette lettre, le président de Cofiroute — je n'aurai pas la cruauté de la lire entièrement — faisait tout simplement observer que, si l'on améliorerait les routes nationales qui doublent les autoroutes à péage, beaucoup moins de « clients » utiliseraient ces autoroutes à péage. S'il comprenait parfaitement que l'on fasse quelques travaux lorsque la chaussée est menacée d'une ruine rapide, il ne fallait surtout pas élargir les routes nationales et y améliorer la circulation. Autrement dit, on pouvait continuer à se faire tuer sur les routes nationales, si l'on ne voulait pas emprunter les autoroutes à péage. Telle était sa conclusion : elle est parfaitement typique !

« Il serait très fâcheux », écrivait le président de Cofiroute, « que les usagers soient, en outre, enclins à délaisser l'autoroute, sauf dans les périodes de pointe, du fait d'une amélioration notable des conditions de circulation sur les routes nationales directement concurrentes. » C'est d'une franchise exemplaire, mais d'un réalisme macabre !

Ainsi on n'élargira pas la R. N. 20 entre Etampes et Orléans pour ne pas faire perdre de clients à l'autoroute A-10 !

Permettez-moi de vous faire observer que l'ouverture de cette autoroute n'empêchera pas une circulation importante de s'écouler sur la route nationale car cette autoroute n'est pas directement reliée à la capitale et qu'elle ne le sera sans doute pas avant de nombreuses années. De plus, le parcours est plus long d'une bonne douzaine de kilomètres et le péage est élevé.

Si vous voulez réduire le nombre des accidents dont la gravité est plus forte que la normale — vous l'avez reconnu vous-même dans votre réponse à ma question écrite, monsieur le ministre — ne retardez pas les travaux d'élargissement ! Personne ne le comprendrait. Le dernier accident qui s'est produit sur cette route nationale date du 31 octobre dernier : cinq personnes ont été écrasées par un camion. Une famille entière — le père, la mère et leurs trois enfants — a été anéantie. Cela incite à la réflexion !

Maintenant, monsieur le ministre, si vous le voulez bien, je vais vous faire passer la Loire et vous entraîner un peu plus au Sud, entre Orléans et Bourges, où vous projetez la construction de l'autoroute à péage A-71. Je le dis très franchement, il serait raisonnable de renoncer à ce projet pour des raisons techniques, écologiques et financières. Il ne manque pas d'ailleurs d'autres projets dont l'urgence me paraît plus évidente et la rentabilité moins douteuse.

D'abord, l'établissement du tracé a donné lieu à de grandes difficultés, à de multiples études et à de nombreux remaniements. Il a fait l'objet d'au moins quatre projets qui, successivement, ont jeté l'émoi chez tous ceux dont les propriétés paraissent menacées et dont l'environnement pouvait subir quelques nuisances.

Il en est de l'autoroute comme de l'impôt : les riverains en veulent bien mais à condition qu'elle passe chez le voisin. De même, l'Etat en veut bien mais à condition que l'on ne touche pas au domaine public ou le moins possible. On peut s'en prendre à la propriété privée mais on ne doit surtout pas toucher au domaine public.

Le dernier tracé — c'est le quatrième, mais probablement pas le définitif puisqu'il a fait naître des protestations de toutes sortes — a été arrêté le 1^{er} juillet 1973 et ses inconvénients ne sont pas moindres que ceux des projets précédents.

En effet, il est absurde de couper en deux, et en son milieu, une région aussi belle, aussi calme et aussi pittoresque que la Sologne lorsqu'il n'y a pas nécessité absolue.

En raison de sa situation sur la grande courbe de la Loire, elle est traversée d'Est en Ouest par de nombreuses routes qui souffriraient d'une coupure délicate à franchir. En outre, cet obstacle provoquerait de graves dommages au gibier, principale richesse de la première région cynégétique de France. La réalisation de l'autoroute obligerait à raser des milliers d'arbres et nécessiterait des fondations coûteuses pour traverser des étangs et s'implanter dans des terrains sablonneux, parfois même marécageux.

Par ailleurs l'exploitation de nombreuses chasses, traversées ou fortement amputées, deviendrait impossible et de lourdes indemnités d'expropriation devraient être versées. Tous ces éléments indiquent que le prix de revient kilométrique de l'autoroute serait très élevé.

Ce problème financier est également un élément très important de la décision à prendre. Ce qui me paraît grave, c'est que les services de l'équipement ont estimé que le trafic actuel de 7.000 à 8.000 véhicules par jour, sur la route nationale n° 20, atteindrait 30.000 véhicules par jour avant 1985. Ce chiffre, visiblement très exagéré — il est impossible que la circulation automobile puisse être quintuplée dans cette région en moins de douze ans — n'a plus aucune valeur depuis que nous pouvons prévoir une raréfaction des produits pétroliers et une hausse de leur prix. Je rejoins, à cet égard, les préoccupations et les inquiétudes de M. le rapporteur général.

Si vous ajoutez à ces considérations les prix de plus en plus élevés des péages et les limitations de vitesse, il est évident que la rentabilité de cette autoroute A-71, qui était déjà très contestable en temps normal, est du domaine de l'utopie depuis le chantage au pétrole du monde arabe que le monde occidental subit avec une affligeante passivité.

Certes, ces problèmes intéressent plus particulièrement le concessionnaire puisque c'est l'entreprise privée qui doit financer, construire et exploiter cette autoroute, avec les profits ou les pertes que cela comporte.

Mais, il ne faut pas l'oublier, la Cour des comptes a précisé que ce système n'était pas moins onéreux que le financement par l'Etat qui n'est pas à l'abri de certains risques en cas d'exploitation déficitaire. L'Etat consent des avances remboursables sans intérêts, il garantit le remboursement des emprunts dont le taux d'intérêt est très élevé et peut être tenu de faire d'importantes réparations lors de l'expiration des concessions.

Je crois que la crise du pétrole sera longue et grave. Je suis persuadé que le rationnement se fera par l'argent car le prix du pétrole augmentera constamment.

Au cas où l'exploitation ne donnerait pas les résultats financiers escomptés, ce qui est possible, sinon probable, étant donné la situation actuelle, les contribuables supporteraient les conséquences de cette imprévoyance.

Mais ma critique serait stérile si je n'avais rien à proposer en contrepartie. La seule solution économique et raisonnable, que j'ai plusieurs fois préconisée, ne ferait subir que peu de dommages aux propriétés privées. Elle consiste à élargir la R. N. 20 à quatre voies entre Orléans et Vierzon et à réaliser les déviations nécessaires à la fluidité du trafic.

Il n'est pas douteux que, primitivement, c'est la solution qui était envisagée puisque cet élargissement a été opéré à la sortie d'Orléans et entre Lamotte-Beuvron et Nouan-le-Fuzelier.

Mais ces travaux n'ont pas été poursuivis. Pourquoi ? Vous me l'avez expliqué dans une lettre du 5 octobre 1973, monsieur le ministre, avec beaucoup de franchise. « Cet aménagement », écrivez-vous, « coûteux à financer par le budget de l'Etat, n'aurait pu être réalisé que très progressivement et l'ensemble des représentants de votre région a fait valoir la nécessité d'une construction rapide d'un axe routier structurant, destiné à assurer un développement économique vital pour cette zone. Il fallait donc faire appel aux ressources de l'emprunt ».

Je crois, au contraire, qu'une route nationale à quatre voies, dont le prix de revient est sans commune mesure avec celui d'une autoroute, apporterait beaucoup plus de prospérité à la

région qu'une voie rapide que les poids lourds et les voitures, d'une façon générale, empruntent uniquement pour ne pas s'arrêter en route.

Il est, de plus, tout à fait normal que l'Etat, qui aura, à la fin de 1973, perçu plus de 21 milliards de francs grâce à la taxe intérieure sur les carburants — sans compter tous les autres impôts et taxes qui écrasent l'automobiliste — consacre une partie de ces sommes à la transformation de quelques-unes de nos routes nationales à deux voies de circulation en un réseau à quatre voies et sans péage. Ce ne serait pas lui demander un effort excessif que d'assurer cette transformation avant 1978, date de la mise en service projetée de l'auto-route A 71.

Il serait donc sage de renoncer à ce projet qui causerait un préjudice considérable à la sylviculture, à la pisciculture, à la culture, à l'environnement et à la chasse, et dont la rentabilité n'est pas assurée. Il faut vous cententer d'une réalisation plus utile, infiniment moins coûteuse et non susceptible de porter, à une de nos plus belles régions, des atteintes irréparables. (*Applaudissements.*)

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

M. Paul Caron. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je voudrais d'abord, dans le cadre de la discussion générale du budget de l'équipement et du logement, formuler un certain nombre d'observations concernant, en particulier, les problèmes de personnels et plus spécialement les problèmes qui intéressent les personnels d'exécution des travaux.

Tout d'abord, nous ne pouvons que regretter de voir retarder, d'année en année, les créations de postes de titulaires — notamment pour la titularisation des ouvriers auxiliaires, qui sont environ 20.000, et des auxiliaires des parcs et ateliers, qui sont environ 6.000 — sans donner à ces personnels, dont la qualité est certaine, un espoir de voir leur situation comprise et réglée dans un sens finalement favorable à l'intérêt du service public.

En second lieu, je voudrais insister sur la nécessité de régler, si possible à partir du 1^{er} janvier 1974, le cas des agents et agents spécialistes T. P. E. qui seront classés dans le même groupe indiciaire, ce qui constitue un déclassement de fait des agents spécialisés. Nous serions heureux de connaître quelles mesures vous comptez prendre pour remédier à cette situation.

Par ailleurs, il nous paraît souhaitable d'élever de façon précise, en deux étapes, par exemple, le taux de la prime d'ancienneté des ouvriers des parcs et ateliers en le portant à 27 p. 100.

Pour le corps des conducteurs des T. P. E., il nous semble nécessaire d'appliquer, le plus rapidement possible, le vœu adopté le 28 juin dernier par le conseil supérieur de la fonction publique.

Enfin, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat sont pénalisés par un déclassement indiciaire et de médiocres perspectives d'avancement. Il serait souhaitable que ce corps de fonctionnaires, dont les maires connaissent et apprécient le rôle important dans l'aménagement des villes et des villages et dans les études d'infrastructure, voie sa situation revalorisée.

A long terme, il conviendrait de prévoir la création d'un cadre d'emploi dans lequel seraient intégrés tous les ingénieurs en fonction au ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

A court terme, une révision de l'échelle indiciaire, l'augmentation du nombre des ingénieurs divisionnaires, l'accès à des postes supérieurs de direction, sont des propositions qui auraient recueilli votre accord. Il faut donc les mettre en application.

Mais il n'est pas inutile de rappeler ici que les dépenses d'honoraires relatives aux dossiers sont imputées sur les crédits de fonctionnement ou sur les crédits affectés à la réalisation de l'ouvrage. Les collectivités locales, dont la charge est ici encore importante, mériteraient de voir l'Etat reconsidérer son attitude à cet égard.

Mon intervention portera maintenant sur les ports maritimes et spécialement sur les ports dits secondaires.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, l'accent était antérieurement mis sur les métropoles d'équilibre pour le développement harmonieux du territoire. Ce sont maintenant les villes moyennes qui font l'objet de la sollicitude générale. Le même processus de pensée doit conduire à améliorer la situation d'un certain nombre de ports secondaires par rapport aux grands ports autonomes.

Il semble d'ailleurs que ce soit les vues officielles. En effet, à l'occasion du cent-quarantième anniversaire de la chambre de commerce et d'industrie de Toulon et du Var marqué, par le lancement des travaux des nouvelles installations portuaires de Brégaillon, M. Chapon, directeur des ports maritimes des voies navigables au ministère de l'aménagement du territoire, de

l'équipement, de l'aménagement et du tourisme, rappelant les grandes lignes de la politique de l'Etat à l'égard des ports secondaires, a notamment déclaré, je cite :

« Les ports secondaires ont un rôle à jouer dans l'économie régionale et ils ont pleinement leur place dans la politique portuaire du pays. La logique conduit à concentrer les investissements lourds sur quelques points forts du littoral dont le niveau d'équipement doit être suffisamment important pour être efficace ; il ne s'agit pas pour autant d'abandonner les ports de dimensions plus limitées.

« Ceux-ci ont un impact sur le plan national en raison de certains trafics particuliers qu'ils assurent : la banane à Dieppe, le soufre à Bayonne, le trafic des passagers à Toulon.

« Ils constituent également un élément de concurrence à l'égard des grands ports par une grande souplesse dans les conditions de manutention... ».

Mais il y a souvent loin des intentions aux actes.

Des travaux de modernisation sont nécessaires au développement, et souvent même à la survie des ports secondaires. Ce problème d'équilibre régional doit retenir toute votre attention, monsieur le ministre.

Afin d'illustrer mon propos, je parlerai plus spécialement du devenir du port de Dieppe, cité par M. Chapon. Par son trafic de bananes, il a un impact national dont il risque de perdre l'essentiel à cause de l'augmentation de la taille des navires polythermes.

La solution préconisée par la chambre de commerce de Dieppe est la réalisation d'un port à la côte, dit « port off shore ». Cette solution, plus coûteuse à court terme qu'une simple et légère augmentation de la largeur des passes, permettrait d'assurer à long terme et de façon définitive le développement de tous les trafics de ce port, y compris celui des passagers avec la nouvelle génération d'aéroglosses. Dans l'immédiat, il conviendrait donc que les crédits d'études nécessaires à cette solution moderne fussent dégagés.

Puisque je fais état de préoccupations spécialement propres à ma région — je vous prie de bien vouloir m'en excuser — je voudrais vous signaler une anomalie. Alors que la Grande-Bretagne, maintenant membre du Marché commun, développe considérablement son équipement en ports de plaisance, sur l'autre rive du chenal, et particulièrement en Haute-Normandie, les crédits budgétaires des ports de plaisance seront, si mes renseignements sont exacts, réduits des deux tiers en 1974. Il s'agit là d'une mesure lourde de conséquences pour l'avenir de la plaisance.

Revenant aux ports secondaires, j'aimerais attirer votre attention sur une amélioration nécessaire de leurs possibilités d'emprunt, qui devrait tendre à l'égalité en volume pour l'ensemble des ports secondaires par rapport aux ports autonomes. L'uniformisation des participations de l'Etat aux dépenses d'équipement serait également souhaitable. Reste la faculté de récupération de la T. V. A. sur les fonds de concours dont ne bénéficient pas les chambres de commerce portuaires, à la différence des ports autonomes.

Si vous preniez ces mesures, monsieur le ministre, vous amélioreriez la compétitivité des ports secondaires, ce qui serait hautement profitable à l'équilibre économique et humain du territoire.

Les ports secondaires, qui veulent non seulement survivre, mais se développer, méritent, mieux que de bonnes paroles, les mesures financières indispensables au soutien de leur dynamisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Martin.

M. Marcel Martin. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, deux points particuliers ont retenu mon attention dans les remarquables rapports écrits présentés par MM. Pierre Brousse et Bouquerel.

A la page 27 du rapport de M. Pierre Brousse, figure la liste des grandes liaisons que comportera notre réseau autoroutier en 1978. Parmi elles, se trouve la liaison Paris—Metz—Strasbourg par Reims. Soyez tout d'abord assuré, monsieur le ministre, que je me réjouis profondément de cette nouvelle voie ouverte entre Paris et la Lorraine.

Mais permettez-moi de vous rappeler que cette liaison autoroutière, à la suite d'un accord des élus locaux donné à l'unanimité et du Gouvernement, devait dans le même temps être très exactement accompagnée de la mise à quatre voies — j'y insiste — de la route nationale 4 Paris—Nancy—Strasbourg.

A la page 8 de son rapport, M. Bouquerel indique que « compte tenu des réalisations prévues en 1974, les longueurs des chaussées élargies se présenteront comme suit à la fin de l'année prochaine : les chaussées à quatre voies couvriront 2.000 kilomètres, soit pour 1974, 700 kilomètres en plus. »

Alors je me permets, monsieur le ministre, de vous poser deux questions, dont voici la première : en 1978, lors de la mise en service de l'autoroute Paris—Reims—Metz—Strasbourg, la route nationale 4 sera-t-elle totalement mise à quatre voies suivant les engagements pris par le Gouvernement ? Voici maintenant la deuxième qui n'est en quelque sorte qu'une actualisation de la première pour l'année à venir : en 1974, sur les 700 kilomètres de mise à quatre voies de routes nationales, quelle est la part réservée à cette route nationale 4 qui est l'objet d'un intense trafic, notamment de poids lourds, et qui est très dangereuse ?

Croyez bien, monsieur le ministre, que ce souhait n'est pas l'obsession, le « dada » d'une ville ou d'une personne, mais bien la volonté de toute la Lorraine puisqu'il a été exprimé à l'unanimité par tous les élus locaux, lors de l'avant-dernière réunion de la Coder. Cette unanimité, par ailleurs, a été marquée par la création d'une association de communes qui tend précisément à soutenir ce point de vue et qui réunit à ce jour plus de 300 communes. Depuis quelques semaines, elle a lancé dans le public une pétition qui a déjà recueilli près de 30.000 signatures. Cela marque clairement une volonté collective, à l'image de la nécessité.

Je voudrais enfin vous faire part, monsieur le ministre, de notre préoccupation en Lorraine de voir la liaison Nord—Sud s'établir le plus rapidement possible. Nous avons déjà — et nous nous en réjouissons — l'autoroute Metz—Nancy dont l'ouverture à la circulation a complètement transformé l'atmosphère, aussi bien psychologique qu'économique. Il nous faut, en outre, non seulement pour la Lorraine, mais aussi pour l'économie française tout entière, poursuivre cet effort et prolonger notre action vers le Sud par une liaison à quatre voies Nancy—Dijon, car cette liaison conditionne le grand trafic européen nord-sud que nous espérons.

Telles étaient, monsieur le ministre, les seules questions que je voulais me permettre de vous poser à l'occasion de la présentation de votre budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'aborderai que quelques points touchant aux problèmes routiers.

Tout d'abord, je voudrais réclamer à nouveau qu'une plus grande partie des ressources que l'Etat tire des taxes sur le carburant automobile soit utilisée pour l'amélioration du réseau routier. Le fonds d'investissement routier ne reçoit que 19 p. 100 du produit de ces taxes, alors que la loi avait prévu 22 p. 100.

Au moment où les régions prennent une nouvelle dimension et où les conseils généraux s'installent, il serait logique que ces derniers, qui vont avoir à se préoccuper des problèmes routiers, puissent bénéficier d'une partie des taxes sur l'essence. C'est pourquoi nous pensons que 3 p. 100 du montant des taxes sur les produits pétroliers devraient être versés en supplément au fonds d'investissement routier pour aider les régions afin que leur contribution au titre des travaux routiers ne soit pas prélevée sur l'enveloppe, déjà trop maigre, des départements et des communes ou ne proviennent de charges fiscales supplémentaires imposées aux contribuables. De cette façon, il s'agirait d'un apport réel à l'amélioration de notre réseau routier qui en a tant besoin.

Encore une fois, vous avez mis en avant dans la présentation de votre budget le bilan que vous jugez positif concernant la réalisation des autoroutes. Il est vrai que le nombre de kilomètres utilisables s'allonge, mais à quel prix ? J'avais déjà eu l'occasion, lors de la discussion des précédents budgets, de dire au Gouvernement que la privatisation des autoroutes était une solution peu conforme à l'intérêt des usagers de la route. La Cour des comptes a pu, dans son analyse des conditions de passation des marchés, confirmer une partie de ces affirmations.

Nous avions dit que la construction des autoroutes par des groupes financiers privilégiés était une bonne affaire pour eux. Voici l'avis de la Cour des comptes : « La rapidité avec laquelle les premières concessions privées ont été mises en œuvre a retenu l'attention de la Cour. S'agissant de contrats complexes, l'organisation des procédures, telle qu'elle a été aménagée, a pu nuire à la mise en concurrence effective des différents groupements candidats ainsi qu'à une consultation approfondie de l'ensemble des services ministériels concernés. »

La Cour ajoute : « Pour Paris—Poitiers—Le Mans, entre le projet sur lequel le candidat a été choisi lors du concours et le projet définitivement retenu dans le cahier des charges, le coût prévisionnel des investissements a été majoré de 15 p. 100, les emprunts garantis de 16 p. 100, les emprunts non garantis de 83 p. 100. Pour l'autoroute Paris—Metz, il existe une différence de plus de 12 p. 100 entre le montant des emprunts garantis

initialement prévu et le montant finalement fixé, cependant que le total des avances de l'Etat au concessionnaire passe de 93 à 385 millions de francs. Ces écarts considérables conduisent à penser qu'il y aurait eu intérêt à procéder à une nouvelle consultation des groupements sur la base des projets remaniés afin de faire jouer plus efficacement la concurrence. »

La Cour des comptes indique, d'autre part : « A long terme, le dispositif financier des concessions confère aux concessionnaires, qu'il s'agisse des modalités de remboursement des avances de l'Etat ou des dispositions touchant l'importance et l'affectation de l'autofinancement, des avantages disproportionnés aux nécessités. Les apports de l'Etat sont remboursables sans intérêt, ni indexation, en dix ans, à partir de la fin de la quinzième année suivant celle de la mise en service de l'autoroute sur toute sa longueur, soit environ la vingtième année après le début de la concession. Ces remboursements, qui interviendront alors que les concessionnaires seront devenus largement bénéficiaires, représentent, en valeur actuelle, au taux de 8 p. 100, à peu près 15 p. 100 du montant initial avancé. »

Dans ses conclusions sur ce chapitre, la Cour des comptes déclare : « L'économie financière des concessions, et particulièrement des concessions privées, devrait être révisée. A court terme, le dispositif financier et fiscal actuellement retenu ne tient pas suffisamment compte des réalités industrielles et commerciales, alors qu'à long terme il ne garantit pas suffisamment les intérêts collectifs. Ces défauts, qui tiennent aux clauses financières des conventions, sont aggravés par un mécanisme d'indexation qui avantage, dans les marchés de travaux, les entreprises par rapport aux concessionnaires et, dans les conventions de concession, les concessionnaires par rapport à l'Etat et aux usagers. »

Ce que nous disions se vérifie donc. La ponction sur le revenu national n'est pas moins grande, loin s'en faut, si l'on concède la construction et la gestion des autoroutes à des organismes privés. Mais les concessionnaires et les entreprises qui les ont réalisées font sur le dos des usagers et de l'Etat de fructueuses affaires.

Nous aurons plus d'autoroutes, c'est vrai ; mais, en se déchargeant de ses responsabilités dans ce domaine, l'Etat, encore une fois, a bien servi les intérêts des grosses sociétés financières. Le même nombre de kilomètres aurait pu être réalisé par les services publics sans qu'il en coûte plus aux finances de l'Etat, mais avec des économies substantielles pour les usagers débarrassés du péage. Voilà ce que confirme le rapport de la Cour des comptes.

Telles sont les brèves observations que je voulais formuler, dans le court laps de temps qui nous est imparti, au nom du groupe communiste et qui justifient notre vote hostile à un budget qui ne prend en compte que les intérêts des grosses sociétés et sacrifie, pour l'avenir comme dans le présent, les intérêts de la majorité des Français. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, monsieur le ministre, la politique des ports pratiquée par le Gouvernement se caractérise de plus en plus par une option fondamentale : favoriser deux ou trois sites, ceci ayant pour résultat essentiel de procurer les plus grands bénéfices à quelques entreprises parmi les plus puissantes.

Si, en ma qualité de sénateur de la Seine-Maritime, je constate avec intérêt que, de ce fait, la région havraise connaît un développement économique notable, je ne peux que regretter la situation faite aux ports de Dieppe et de Fécamp pour lesquels aucune perspective sérieuse de développement n'est offerte. Il en est de même pour les autres ports de moyenne importance, notamment les ports de pêche.

L'essentiel de mon propos aura cependant pour objet d'attirer l'attention du Sénat sur un seul point : la tentative de remettre une nouvelle fois en cause le statut des dockers.

Depuis quelques mois, ceux-ci ont engagé des actions contre la volonté affirmée par les pouvoirs publics de s'orienter vers la privatisation des quais. En effet, après avoir contribué au financement de l'essentiel des ouvrages portuaires à Fos-sur-Mer, le Gouvernement en laisse la gestion au trust sidérurgique de la Solmer.

Les ouvriers dockers craignent que, si une telle décision était appliquée à Fos, elle ne le soit rapidement ailleurs. Ce serait la remise en cause de leur statut auquel ils sont si attachés ; ce serait également la possibilité d'interdire aux personnels du port autonome de conduire les engins de manutention.

Ce fut d'ailleurs la raison de la grève de vingt-quatre heures déclenchée et suivie unanimement dans l'ensemble des ports le 4 octobre dernier en signe de protestation contre l'attitude de

la Solmer qui avait fait procéder au déchargement du navire *Orestia* sans recourir aux dockers, ni au personnel du port autonome. C'est également la raison de leur décision de ne plus effectuer d'heures supplémentaires de nuit et le dimanche.

En favorisant cette orientation, le Gouvernement démontre que ce qui compte pour lui, c'est non l'intérêt des hommes, mais celui des trusts et je regrette d'avoir entendu notre collègue M. Pintat reprendre l'accusation de « malthusianisme » prononcée à l'adresse des dockers par M. Chalandon, lorsque, ministre de l'équipement, il avait lancé sa grande offensive contre leur statut.

M. le ministre nous a dit tout à l'heure sa volonté de favoriser la concertation dans cette affaire. Les dockers, qui ne sont pas des « gréviculteurs », en prendront certainement acte.

En tout cas, je veux les assurer du soutien total des parlementaires communistes dans l'action qu'ils ont engagée pour la défense de leurs droits. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. André Diligent. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous entrons dans une époque où les mots « régionalisation », « construction européenne » sont devenus des mots clefs. On les retrouve maintenant dans toutes les déclarations gouvernementales et j'en suis le premier heureux.

Vous permettrez donc à un élu du Nord d'évoquer brièvement la construction européenne dans le cadre régional franco-belge par une harmonisation des politiques d'équipement et d'aménagement.

Cette idée de concertation par-delà les frontières, pour un développement harmonieux des activités économiques et sociales, n'est pas nouvelle. Déjà en 1966, l'U. E. O. proposait une convention pour une coopération des pouvoirs locaux. Plus récemment, en 1971, elle réclamait de nouveau la réunion d'une conférence européenne des ministres responsables pour une concertation de leur politique et des mesures communes d'aménagement et d'équipement des territoires frontaliers.

Cette proposition, pour nous, habitants de la région Nord-Pas-de-Calais, paraît évidente.

Elle est une nécessité impérieuse pour l'aménagement de notre région et ceux qui s'intéressent au développement de ses activités économiques, sociales et culturelles ne peuvent ignorer ce qui se passe de l'autre côté de la frontière.

Cette frontière, en effet, est très souvent artificielle. De part et d'autre, les mêmes sols ont engendré les mêmes activités agricoles et industrielles et les problèmes de reconversion et d'aménagement sont presque toujours identiques ou complémentaires.

Si je le pouvais, je voudrais, de cette tribune, vous présenter la carte de cette région et vous montrer comment les mêmes situations engendrent les mêmes problèmes.

Vous verriez, au nord, la façade du littoral franco-belge, qui demande les mêmes efforts de protection. Puis ce sont les moeres qui s'étendent le long de la frontière. Elles font l'objet d'une protection spéciale en Belgique, qui devrait trouver son équivalent en France.

Au centre, c'est la métropole de Lille—Roubaix—Tourcoing qu'on ne peut aménager en ignorant son versant belge, puisqu'il lui est physiquement intégré.

Ce sont, de chaque côté de la frontière, des villes moyennes, dont il faut définir les rôles, les vocations et les liaisons.

C'est le bassin minier franco-belge et la vallée de la Sambre qui, au-delà des frontières, sont d'une telle complémentarité qu'ils se trouvent affrontés aux mêmes problèmes de conversion et de modernisation, que les politiques d'aménagement sont à harmoniser.

C'est enfin l'Avesnois et le sud du Hainaut qui réclament la promotion d'une politique touristique commune.

De nombreuses suggestions ont déjà été présentées. Je n'en retiendrai que quelques-unes.

Considérons, si vous le voulez bien, le problème des reconversions économiques et des zones industrielles. Voilà quelques mois, un projet de redéploiement de l'industrie textile de Roubaix-Tourcoing provoquait une forte émotion dans ce secteur. Sous le prétexte d'aérer cette agglomération, bloquée dans son extension par la ligne frontière, on prévoyait de transférer 10 à 15 p. 100 de nos usines textiles à 50 ou 80 kilomètres de là.

A ce projet, la commission régionale Flandre occidentale-Hainaut-Nord-Pas-de-Calais vient de répondre par un contre-projet. Puisqu'il s'agit d'aérer cette agglomération, point n'est besoin, a-t-elle conclu, de disperser ces industries textiles à des distances plus ou moins grandes.

Ne vaudrait-il pas mieux débloquer cette frontière, la mettre en pointillé et créer, « à cheval », si j'ose dire, une zone industrielle internationale dont le statut définitif et les caractéristiques resteraient à préciser ? Ainsi, sur le plan français, le sort d'une région serait préservé et, dans le domaine franco-belge, les relations industrielles tendraient à substituer à la concurrence une politique de concertation et de complémentarité.

Mais il faut, pour cela, faire preuve d'imagination juridique et promouvoir ce type d'établissement public nouveau que ne connaît pas encore le droit européen et dont l'absence paralyse bien des initiatives.

Il convient d'y réfléchir. Voilà un certain nombre d'années, vous aviez évoqué vous-même cette possibilité, monsieur le ministre. C'était en septembre 1967, à Bruxelles, où vous proposiez l'ébauche d'une nouvelle politique industrielle européenne.

Ne croyez-vous pas qu'il appartient maintenant au gouvernement français de faire, dès aujourd'hui, des propositions en ce sens à nos partenaires ? A situation nouvelle doivent répondre de nouvelles structures. Plusieurs établissements du même type pourraient se retrouver à d'autres points de la frontière. Ils pourraient même s'adapter à d'autres problèmes dans d'autres domaines.

Nous savons, par exemple, que, sur le plan touristique, une politique commune est nécessaire, qu'il s'agisse de protéger la façade du littoral, les monts de Flandre, la région de l'Avesnois et son prolongement vers le Sud ; je pense plus particulièrement au parc régional de Saint-Amand. Ce parc naturel trouve sa prolongation logique en territoire belge et la zone touristique de Péronne-Maubray, la forêt franco-belge de Bonsecours, les marais d'Harchies, le site de Belœil.

Une coordination s'avère indispensable pour déterminer un périmètre commun, harmoniser les programmes d'équipement et promouvoir une politique commune touristique pour la mise en valeur de l'ensemble.

Dès lors, le moyen le plus logique, le plus efficace, consisterait en la création d'un parc naturel franco-belge, comprenant le syndicat de communes du parc de Saint-Amand, d'une part, et d'autre part, l'intercommunale belge correspondante. Cela nécessite la mise en place d'un organisme commun de promotion, qui devrait, lui aussi, nécessairement revêtir la forme d'un établissement public international d'un nouveau genre, mais nous nous retrouvons alors devant le vide juridique que j'ai évoqué tout à l'heure et qu'il convient de combler.

Un autre souhait de cette commission est de voir se créer une meilleure concertation dans l'ébauche des projets de voies de communications.

Tout récemment, un groupe d'étude formé au sein de cette commission a déposé ses conclusions sur l'harmonisation des communications entre le Hainaut belge et le Hainaut français et les deux gouvernements vont recevoir des suggestions précises : adaptation des voies navigables, coopération entre les aéroports de Gosselies et de Valenciennes, intégration du réseau ferroviaire dans les futurs T. G. V., programme d'exécution simultanée des travaux de la route express Valenciennes—Maubeuge—Jeumont—Charleroi et bien d'autres propositions encore.

Je souhaite que le Gouvernement prenne en considération ces travaux, fruit d'un effort commun et de compréhension réciproque. Je souhaite qu'il le fasse plus rapidement qu'il ne l'a fait pour les propositions du même genre qu'a adressées le 23 mars 1971 cette même commission aux deux gouvernements, par le canal des ministres des affaires étrangères des deux pays, qui n'ont pas encore reçu d'accusé de réception.

Encore une fois, comme depuis un certain nombre d'années, ce sont deux conceptions de la construction européenne qui semblent s'opposer mais qui, en la circonstance, ne devraient pas s'affronter.

Pour les uns, particulièrement conscients de l'urgence, il est souhaitable d'entreprendre rapidement de vastes constructions institutionnelles ; pour les autres, partisans d'une conception minimale, on prétend que l'Europe doit se faire pas à pas, de façon pragmatique, chapitre par chapitre. Je n'entrerai pas dans cette discussion mais je crois que même les partisans de la prudence, de la construction progressive, ne peuvent refuser la méthode et les objectifs que nous leur proposons.

Certes, lors de la discussion du projet de loi sur la réforme régionale j'avais déposé avec mon collègue Jager un amendement organisant la concertation entre régions frontalières. Cet amendement avait, à l'époque, reçu l'avis favorable, à l'unanimité, de la commission de législation. Le Gouvernement, par la voie de son représentant, M. Frey, s'y était opposé pour des raisons constitutionnelles mais reconnaissait que dans la réalité des faits, rien ne pourrait empêcher les régions de nouer des échanges, de faire des études communes avec un organisme régional d'un pays voisin.

Je souhaite de tout cœur, devant l'importance pour les habitants des pays frontaliers que revêt l'harmonisation d'une politique commune d'aménagement, que le Gouvernement prenne en considération les travaux faits par les élus locaux et les représentants de l'administration d'un côté et de l'autre de la frontière. Je souhaite que, non seulement ces travaux soient pris en considération, mais encore qu'ils reçoivent l'avis favorable et l'appui du Gouvernement. (*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, j'ai évoqué tout à l'heure les problèmes posés par la mise en place des établissements publics régionaux et je n'y reviendrai pas. C'était une remarque de caractère général. Je souhaiterais en faire une autre, si vous me le permettez, concernant la réalisation des objectifs du VI^e Plan.

Vos rapporteurs, Mlle Rapuzzi, MM. Pierre Brousse et Bouquerel, ont regretté que ces objectifs ne puissent pas être atteints à la fin de 1975. Je souhaite que ces questions de planification soient examinées secteur par secteur.

Le VI^e Plan avait proposé des objectifs de croissance globale des investissements collectifs et des objectifs en termes de crédits budgétaires. Or, globalement, grâce d'ailleurs à l'accroissement des financements par voie d'emprunt, on peut dire que les objectifs concernant les investissements collectifs ne sont pas loin d'être atteints.

Mais c'est secteur par secteur que nous pouvons constater des irrégularités. Il est rare que l'on adresse des louanges au Gouvernement lorsqu'il dépasse ou respecte les objectifs fixés. Or, dans le secteur dont je suis responsable, nous dépasserons les objectifs fixés pour les autoroutes, pour l'action foncière, pour la résorption de l'habitat insalubre, ainsi que pour l'action en faveur des espaces verts.

Dans d'autres secteurs, nous n'atteindrons pas nos objectifs, mais dans des conditions variables. Par exemple, la voirie urbaine, dont on a dit tout à l'heure qu'elle était plutôt mal traitée, est effectivement un peu en retard par rapport à la voirie de rase campagne; la voirie urbaine aura un taux de réalisation de 60 p. 100 à la fin de 1974 contre 70 p. 100 pour la voirie de rase campagne. Nous devons atteindre aussi 60 p. 100 pour les voies navigables à la fin de 1974. Je réponds ainsi à M. Brousse.

M. Bouquerel m'a interrogé sur le fonds spécial d'investissement routier. Je lui dirai que celui-ci dépend du ministère de l'intérieur et que je ne peux pas lui répondre sur la répartition attribuée à la voirie communale.

Quelques questions intéressant plus précisément le personnel ont été posées.

Je répondrai à M. Bouquerel qu'actuellement un ingénieur divisionnaire des T. P. E. ne peut accéder directement aux fonctions de directeur départemental, mais peut passer dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées. Statutairement, 33 p. 100 du corps leur sont réservés. Sur quatre-vingt-dix-huit directeurs départementaux de l'équipement, trente sont issus du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Je voudrais dire à M. Brousse que le problème des honoraires — qui a donné lieu à quelques discussions au sein de la commission des finances — est très complexe. Ce n'est pas à travers ce budget que nous pouvons lui trouver une solution.

J'ai rappelé récemment aux préfets, le 17 juillet — et je crois que c'était utile — qu'aucune pression ne devait être exercée sur les collectivités locales quand elles ont à choisir les agents chargés d'exécuter tels ou tels travaux.

Dans le rapport général, M. Coudé du Foresto a évoqué le problème de la responsabilité des agents. En fait, le Conseil d'Etat a sur ce sujet une position très ferme. Ces agents n'agissent pas à titre individuel, mais en tant que représentants de l'Etat, qui assume seul la responsabilité. Sauf faute très lourde, ils sont donc parfaitement couverts.

Mlle Rapuzzi et M. Pintat ont attiré mon attention — alors que M. Eberhard n'a attiré que celle du Sénat — sur la situation des dockers à l'usine Solmer. J'ai été très intéressé par leurs propos.

La suggestion de Mlle Rapuzzi rejoint exactement ce que nous sommes en train de proposer aux dockers. Premièrement, nous n'avons pas vendu le domaine public; nous avons reconnu le régime d'usage privatif, qui ne peut guère être contesté. D'autre part, nous avons obtenu de Solmer son accord pour confier les manutentions portuaires aux dockers. Ceux-ci conserveront leur carte professionnelle, mais ils auront des conditions d'emploi et de rémunération adaptées aux problèmes à résoudre.

Cela n'est pas négligeable puisqu'il s'agit de rémunérations, selon les postes et les fonctions, qui vont de 2.500 à 3.000 francs par mois.

Aujourd'hui, après une concertation qui s'est poursuivie pendant de très longues semaines, les dockers refusent ces propositions en arguant de leur opposition à la privatisation, opposition de principe qui me paraît un peu simpliste et qui n'est même pas conforme à leurs intérêts. Nous en sommes là. Je souhaite que soient entendus les propos raisonnables de Mlle Rapuzzi et M. Pintat.

J'aborde maintenant des sujets plus précis en m'excusant de ne pas y répondre dans l'ordre où ils me furent posés.

M. Bouquerel a parlé de la voie navigable Seine—Est à laquelle, comme moi, il est très attaché. Actuellement nous poursuivons les travaux en même temps sur la voie Nord et sur la voie intermédiaire. Nous les étudions toutes les deux. L'avis de la commission des transports du VI^e Plan, que vous avez évoqué, sera pris en compte. Il faudra que nous prenions nos responsabilités.

Pour le VI^e Plan, les investissements retenus étaient relativement modestes, puisqu'il s'agissait de l'achèvement de la mise à grand gabarit de l'Oise à l'aval de Compiègne et d'une partie de la liaison Compiègne—Reims.

Nous envisageons d'inscrire ce projet dans le VII^e Plan et nous prendrons, en 1974, la décision concernant le tracé.

M. Barroux, dans son rapport, et M. Jourdan ont évoqué le problème de notre politique de rénovation rurale. Nous avons été amenés à préciser cette politique parce que son application a apporté des satisfactions aux régions. Pour les prochaines années nous avons retenu trois priorités. La première consiste à poursuivre les efforts financiers en faveur des investissements publics; la deuxième est l'adaptation et la modernisation des structures agricoles; la troisième, enfin, le développement des secteurs secondaire et tertiaire.

Je voudrais ici donner deux chiffres. En 1973, les programmes supplémentaires qui ont été arrêtés pour les zones de rénovation rurale se sont élevés à 218 millions de francs contre 201 en 1972 et le programme pour 1974, qui sera présenté le 20 décembre au comité interministériel pour l'aménagement du territoire, se caractérisera par une augmentation de 10 p. 100 par rapport à celui de 1973. Ainsi, depuis le début de cette politique, nous aurons distribué 1.400 millions de francs de crédits supplémentaires dans les zones de rénovation rurale.

A mon sentiment, nous serons amenés, d'ici à quelques années, à modifier l'implantation géographique des zones de rénovation. Je souhaite qu'au début de 1974, la question de la poursuite de la politique de rénovation rurale et de la prise en compte de celle-ci par les établissements publics régionaux soit étudiée.

J'en viens aux problèmes routiers. M. Brousse a évoqué celui de la traversée des agglomérations par les poids lourds. Nous nous efforçons d'y apporter des solutions, mais nous sommes quelquefois désarmés. En fait, nous multiplions les déviations. Nous en avons financé 110 au cours des trois premières années du Plan, pour un coût total de près de 2 milliards de francs. Les 2.200 kilomètres d'autoroute que nous allons construire au titre du VI^e Plan permettront d'éviter 220 agglomérations, et cela représente donc 220 déviations qui s'ajouteront aux quelque 200 prévues pendant le VI^e Plan.

On m'a parlé d'une obligation imposée aux poids lourds d'emprunter les autoroutes. C'est un problème difficile à régler. Quelquefois nous le faisons par entente avec les maires intéressés — c'est ce qui est arrivé récemment dans une grande ville de la région du Centre. La solution ne peut résulter que d'un accord contractuel. Pour aller au-delà, il faudrait que le Gouvernement vous propose un projet de loi ou que vous lui soumettiez une proposition de loi.

Le problème de la R. N. 4 a été soulevé par M. le sénateur maire de Nancy. Nous avons prévu en 1974, sur cet itinéraire, 13 millions de francs pour la desserte de Toul, 23 millions de francs pour son contournement, 12 millions de francs pour la liaison entre Réding et Phalsbourg, soit au total plus de 50 millions de francs. C'est dire qu'en quatre ans nous aurons financé 134 millions de francs de travaux sur la R. N. 4. A ce titre, 247 millions de francs sont inscrits au VI^e Plan. Nous ferons des propositions pour que l'aménagement à quatre voies de la R. N. 4 de Paris à Nancy soit réalisé dans son entier en 1978.

Quant à la liaison de Nancy par Gondreville avec Dijon, elle va profiter de l'accélération de ce que j'appellerai le « tronçon commun », c'est-à-dire la partie Dijon—Langres que nous allons aménager en autoroute. Il se poursuivra en direction de Troyes

par l'autoroute A 26 et en direction de Toul et Nancy par une route rapide à quatre voies, qui desservira en même temps le Nord des Vosges.

A propos de l'autoroute Paris—Amiens dont a parlé M. Bouquereil, nous pourrions probablement prendre une décision vers 1974 ; mais nous ne pouvons pas envisager de la mettre en service avant 1982, avec une prolongation éventuelle vers Abbeville en 1985.

Mme Gros a parlé de la rocade A 86. C'est un sujet qui revient souvent dans nos débats et sur lequel je voudrais donner une précision. Il est exact que la partie ouest de cette rocade avait été prévue par le schéma directeur de la région parisienne. Il est possible, du reste, que le conseil du district de la région parisienne rappelle prochainement cette prévision, qu'il regrette de voir abandonnée.

Les élus concernés par la rocade A 86 à l'ouest de Paris sont venus me dire que cette autoroute présenterait des inconvénients — que je reconnais volontiers — car elle traverserait un tissu urbain extrêmement dense, ainsi que des sites remarquables. Toutes les variantes du tracé ont été supprimées, sauf une. Si, maintenant, les mêmes élus venaient me dire qu'ils veulent disposer de ce tracé éventuel, que nous avons réservé ne sachant pas ce qui pourrait arriver dans l'avenir, je leur répondrais qu'ils seraient bien imprudents. S'ils veulent ces emprises au sol, je suppose que ce serait pour y faire des constructions. Or, je m'oppose absolument à ce que l'on accélère l'urbanisation dans ce secteur de la région de Paris à partir du moment où l'on refuse les moyens de le desservir.

On peut très bien envisager de ne pas faire la partie ouest de la rocade A 86, à moins que le conseil du district de la région parisienne insiste pour l'avoir.

On ne peut pas à la fois refuser une desserte autoroutière et vouloir utiliser tout le terrain disponible pour densifier encore le secteur alors que les voies de dégagement indispensables n'existent pas.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Ce n'est pas l'avis de tous les élus. Pour la plupart d'entre eux, il s'agissait simplement de la protection du sol et de la nature.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. J'ai parlé des élus de ce secteur qui ont, sur cette affaire, une position tout à fait compréhensible que j'ai moi-même prise en considération. Mais je reconnais qu'elle n'est pas partagée par la majorité des élus du conseil du district de la région parisienne.

M. Bruyneel a évoqué le problème de l'entretien des routes nationales parallèles à des autoroutes. Le fait que M. Bruyneel ait cité à cette tribune la lettre d'un président de société d'autoroutes ne m'impressionne en rien et ne m'engage en rien ; elle n'est pas signée par moi et n'est pas adressée à moi.

M. Robert Bruyneel. Je n'ai jamais lu la réponse !

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. De qui ?

M. Robert Bruyneel. De M. Chalandon !

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Ah oui ! Ma politique n'est pas du tout celle-là. J'ai l'intention de faire un effort ; il a d'ailleurs déjà été fait sur la R. N. 10 et vous en avez été informé par mon administration. Je compte, par ailleurs, faire une opération de mise à quatre voies de la R. N. 20 à partir de Vierzon, opération qui me paraît tout à fait souhaitable et qui viendra, du reste, prendre la suite d'une opération autoroutière contre laquelle vous vous élevez, monsieur le sénateur. Mais je ne suis pas sûr que vous ayez raison de le faire, car cette autoroute de Vierzon, pour laquelle de multiples et fort longues concertations ont été menées avec tous les élus des départements traversés, a été réclamée par la région Centre. A l'horizon 1980, elle est extrêmement utile. Je vous fais remarquer que si nous ne l'avions pas faite — elle est construite par une société privée, sans apport budgétaire — nous aurions eu, au sud d'Orléans, que ce soit à Lamotte-Beuvron, à Salbris, à La Ferté-Saint-Aubin, une succession de déviations fort longues, qui auraient causé des troubles au moins aussi importants que l'autoroute. J'ai beaucoup insisté pour que le tracé de cette autoroute se rapproche le plus possible de la voie ferrée.

Il ne faut pas dramatiser du reste la coupure créée par les autoroutes. Des coupures sont déjà faites par des voies ferrées ou des routes nationales mauvaises et dangereuses. Je regrette de devoir vous dire qu'il est raisonnable de continuer cette politique autoroutière, ce qui n'empêche pas de mettre la suite de la R. N. 20 à deux fois deux voies.

Toujours à propos des routes, je voudrais répondre à M. Moinet qui a parlé de la région Poitou-Charentes. En regardant les chiffres, je n'ai pas éprouvé les mêmes craintes que M. Moinet. D'importants crédits sont en effet affectés au doublement de la R. N. 10. Cette autre opération de doublement d'une route nationale montre bien que je m'intéresse au bon état de cette route, même lorsqu'elle est parallèle à une autoroute.

Cela représentera, pour le plan rase campagne Poitou-Charentes, une réalisation, à la fin de 1974, de 72 p. 100 pour une moyenne nationale de 60 p. 100. Pour la région, cela paraît assez satisfaisant surtout si l'on ajoute que, en 1972, le F. I. A. T. lui a alloué 14 millions de francs pour rattraper certains retards.

MM. Caron et Eberhard ont parlé du port de Dieppe. Les responsables de ce port nous ont demandé d'examiner les possibilités d'amélioration maximales des installations actuelles pour lui permettre de recevoir des navires de plus grande taille. J'attends le résultat d'une étude pour envisager les travaux qui pourraient être engagés en 1974.

Quant aux ports de plaisance, c'est un sujet que j'ai déjà eu à traiter avant d'avoir la responsabilité du ministère de l'aménagement du territoire. Je suis frappé de constater que la subvention de 7 millions de francs, qui est reportée de l'année dernière, représente à peine 20 p. 100 des sommes engagées par port. Elle est tout à fait disproportionnée par rapport aux investissements effectués dans les ports de plaisance et aux prix auxquels se vendent les anneaux.

J'ai fait mettre à l'étude un projet de remplacement de notre système actuel de subventions car il n'est pas du tout adapté à la réalité des faits. A l'exception de deux ports, ce système de subventions est du reste entièrement régionalisé et nous échappe. Il faut donc que nous trouvions un autre système, quitte à aider davantage, comme l'un des intervenants l'a souhaité, les projets qui font une part plus importante aux installations de caractère social.

Pour La Rochelle, l'Etat s'est engagé à financer à 50 p. 100 l'installation d'un poste pétrolier nouveau. La question de l'allongement du môle n'est pas posée. La proposition pour le poste pétrolier va nous parvenir dans les premiers mois de 1974.

Le problème des villes nouvelles a été abordé par plusieurs d'entre vous, notamment par M. de Montalembert dans son rapport écrit et dans son exposé oral. M. Chatelain m'a questionné sur des chiffres qui sont très bien exposés dans le rapport de M. de Montalembert. S'il n'a pas eu le temps de le lire, je lui rappellerai quelques-uns de ces chiffres. Ils figurent également, de façon très détaillée, dans les réponses qui ont été adressées par mon ministère à vos commissions.

On a dit que les villes nouvelles absorberaient une très grosse part des crédits. Cela est très variable selon les secteurs. Dans la région parisienne, ces crédits représentent 11 p. 100 de l'enveloppe régionale, ce qui n'est pas énorme. En revanche, dans les domaines spécifiques, la part des crédits peut aller jusqu'à 25 ou 30 p. 100.

Quant au prix de revient des terrains équipés, les bilans sont remis au syndicat communautaire d'aménagement ainsi qu'au conseil d'administration de l'établissement public, qui sont tous les deux parfaitement à même de constater qu'il n'y a, dans le coût des terrains, aucune spéculation, si j'en juge par les chiffres que j'ai sous les yeux et que vous connaissez aussi bien que moi.

M. Girault a parlé de l'extension éventuelle de l'établissement public de la basse Seine à la basse Normandie. Personnellement, je suis plutôt favorable à cette extension.

Mais il est raisonnable d'attendre que les conseils régionaux se mettent en place auparavant pour qu'ils puissent voir de quelle manière ils traiteront le problème à travers cet établissement public qui pourrait leur être commun.

Si cette extension de l'établissement public me semble utile pour la basse Seine, je ne suis pas favorable, *a priori*, à la généralisation de ce système, car on a très souvent tendance à élargir le champ d'application des établissements publics et ce n'est pas toujours une bonne chose.

M. André Colin s'est intéressé à la protection du littoral. Dans le projet de loi qui vous sera soumis, je me suis inspiré de ce qui est fait en Grande-Bretagne. Je constate, non seulement en tant que ministre, mais en tant que maire d'une station classée du littoral, que, quelles que soient les ressources de la réglementation dans ce domaine, nous avons le plus grand mal à assurer la protection du littoral en nous en tenant seulement à la réglementation. Il existe de nombreux systèmes — je pourrais vous en donner une liste fort longue — qui vont du classement pur et simple à la zone protégée, au périmètre sensible, etc. La réglementation ne constitue pas toujours une solution.

Je me suis aperçu qu'il n'était pas toujours facile pour les communes ou les départements d'acquérir des terrains en littoral. Encore est-ce un peu plus facile pour les départements s'ils ont institué une redevance d'espaces verts dont le produit leur permet de procéder à ces acquisitions foncières. C'est ce qui se passe, par exemple, dans mon département. Mais les communes, étant donné les prix actuels, sont très rarement en mesure de le faire. En plus, elles se décident difficilement parce que de telles opérations posent souvent des problèmes locaux.

Pour ces deux raisons — difficultés d'achat pour la collectivité publique, difficulté de se fonder uniquement sur la réglementation pour assurer la protection du littoral — j'ai souhaité voir instituer un établissement public administratif qui serait, lui, national, mais qui recevrait les propositions d'achat d'un certain nombre de « conseils de rivage ». Il y en aurait cinq pour des rivages d'un type semblable. J'espère, ce faisant, ne pas déchaîner les rivages les uns contre les autres !

Ces cinq conseils de rivage, qui seraient composés uniquement d'élus départementaux ou régionaux, proposeraient à l'établissement public des programmes d'achat qui seraient financés par l'Etat. La gestion ferait ensuite l'objet de conventions à passer soit avec une commune, soit avec un département, car la protection suppose tout de même qu'on s'occupe de la gestion. Il faudra peut-être, en certains endroits, réaliser des équipements sportifs extrêmement légers et en aucun cas des constructions. Seules les collectivités locales, communales ou départementales peuvent prendre en compte la gestion des terrains ainsi acquis par l'Etat. J'espère que ce projet pourra vous être soumis lors d'une prochaine session.

MM. Carat et Brousse ont soulevé le problème de l'Institut géographique national, problème difficile que je connais depuis longtemps car le projet de décentralisation qui le concerne ne date pas d'aujourd'hui. Ce projet prévoyait d'envoyer une partie de l'I.G.N. à Bordeaux. Il n'est pas question, bien entendu, de revenir sur le principe de cette décentralisation ; mais il n'est pas question non plus de l'appliquer pour le moment et ce pour des raisons à la fois humaines et financières. C'est, en effet, une opération extrêmement coûteuse — elle touche 2.000 personnes et engage plus de 300 millions de francs — qui ne paraît pas réalisable pour le moment.

En revanche, je souhaite trouver de bonnes conditions pour transférer à Saint-Mandé l'imprimerie qui est actuellement située dans le septième arrondissement. Mais une partie des locaux de Saint-Mandé est occupée si bien que ce transfert pose des problèmes. Une solution « tiroir » serait possible si la partie installée à Saint-Mandé allait à Bordeaux, l'imprimerie étant alors transférée de Paris à Saint-Mandé. Ce n'est pas très commode ; pourtant, la réinstallation de l'imprimerie est bien nécessaire, car il est de fait que son installation actuelle n'est pas satisfaisante.

Enfin, nous avons évoqué les problèmes européens et les problèmes de politique commune avec certains de nos voisins. M. Diligent en a parlé tout à l'heure et M. Colin l'avait fait ce matin.

Je réponds à M. Diligent que les commissions qui réunissent les représentants des régions françaises et ceux des régions étrangères existent pour l'Allemagne, ainsi que pour la Suisse depuis peu, et qu'elles fonctionnent d'une manière assez satisfaisante. Il est évident qu'elles pourraient se développer. Ceux qui s'en occupent, d'après ce qu'ils m'ont dit, en retirent des satisfactions. J'envisage même d'organiser, au début du mois de janvier, une réunion à Strasbourg entre les représentants de certaines régions françaises et ceux de certains pays étrangers pour traiter des problèmes de communication qui ne sont pas à l'échelon d'une seule région ou d'un seul Etat.

En matière de politique européenne, je précise que si je suis aujourd'hui devant vous, c'est pour ne pas être allé à Bruxelles discuter ce dossier. D'ailleurs celui-ci n'est pas en retard — je le dis à M. Colin — car il est aujourd'hui traité par le ministre des affaires étrangères et je me rendrai le 17 et le 18 décembre à Bruxelles pour le défendre personnellement.

Pourquoi ? Je n'ai pas, en cette affaire, une attitude rétractée. Je crois avoir suffisamment parlé de ce problème et encore récemment devant les ministres de l'aménagement du territoire du Conseil de l'Europe pour qu'on ne me soupçonne pas d'agir avec des arrière-pensées. Simplement, certains problèmes se posent pour la France.

Si l'on est d'accord sur les principes, on ne l'est pas entièrement sur le montant du fonds. Les propositions de la commission — vous les connaissez — sont celles de M. Thomson. Elles portent sur 500 millions d'unités de compte pour la première année, 750 millions pour la seconde et un milliard pour

la troisième ; il s'agit donc de sommes relativement considérables. Les dernières propositions des Britanniques les dépassent largement puisqu'elles portent sur trois milliards d'unités de compte en trois ans. Il est peu probable que nous acceptions un fonds aussi important, mais nous nous sommes engagés à participer à sa création, et nous le ferons.

Il existe d'autres problèmes, comme la liaison avec l'harmonisation des aides régionales qui devait constituer, au début de nos discussions, un préalable et qui n'a pas encore reçu de solution. Je suis, pour ma part, prêt à aller au-delà et à établir un calendrier dans le cadre de notre politique, en 1974, sans pour autant en faire un préalable à la création du fonds.

Mais c'est là un faux problème, car la politique régionale — je voudrais que nous soyons bien d'accord sur ce point — ne consiste pas simplement à prendre en compte le revenu par habitant d'une région ou d'une autre et à considérer que, du moment qu'il est inférieur à la moyenne de l'Europe, il convient d'aider cette région car il n'y aurait plus alors de politique française régionale. Il importe, à l'intérieur des Etats, de tenir compte des déséquilibres qui se sont instaurés. Il en existe en Italie, en Grande-Bretagne et même en France. Nous ne le dirons jamais assez : je ne désire pas du tout soustraire la France de la carte de la politique régionale européenne, sous prétexte que ses régions les moins favorisées connaissent une situation plus enviable que certaines régions d'autres pays.

Nous avons fait depuis dix ans un effort de politique régionale particulièrement intelligente, et cela avec peu de crédits si l'on compare à d'autres pays, comme la Grande-Bretagne. Nous voulons poursuivre cet effort, mais nous aimerions que la politique régionale européenne, que nous sommes en train d'édifier tous les neuf, serve aussi les régions de France qui bénéficient depuis dix ans des aides de l'Etat. Je veux parler essentiellement des zones périphériques, vous vous en doutez.

Quelques principes ont été adoptés. Le concours du fonds ne pourra pas dépasser une fraction des aides accordées par les autorités nationales. Elles doivent s'ajouter aux aides nationales — et non prendre leur place, ce qui serait catastrophique. Elles pourraient aussi financer certaines activités industrielles ou de services, et éventuellement, pour une part moins importante, certaines infrastructures qui seraient reconnues comme particulièrement intéressantes pour le développement de l'activité régionale de tel ou tel pays.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je voulais vous dire. Je vous prie de m'excuser si je n'ai pas répondu à toutes les questions. En fait, à travers ce budget, je crois que c'est une politique que nous vous proposons. J'en ai défini les grandes lignes, et je pense qu'elle est importante pour renforcer la communauté nationale.

Dans notre vie politique, où les divisions surgissent si facilement, et prennent tant de force, je suis convaincu que cette action d'aménagement du territoire nous amène à nous rapprocher sur le plan civique. Qu'il s'agisse en effet d'équipement, de contrat avec les villes, de décentralisation, de développement régional, nous devons travailler tous les jours avec les élus. Et je voudrais, au passage, remercier ceux d'entre vous qui m'ont fait le crédit de penser que j'assumais cette obligation avec plaisir.

Je sais bien qu'il n'y a là rien de spectaculaire, mais c'est important.

Une telle politique est aussi importante pour la vie sociale. Les administrations, les professions et les élus ont quelquefois du mal à concevoir que, dans un certain cadre géographique ils doivent avoir un dessein cohérent et un destin qui les rassemble.

Enfin pour le moral de notre pays, le rapprochement qui se fait à travers l'aménagement du territoire est utile. Dans notre jargon politique, nous parlons souvent d'« effort ». C'est un terme bien concret pour des politiques qui, elles, sont quelquefois un peu abstraites. Et je crois que notre société éprouve le sens concret du mot « effort » quand elle en voit la trace physique sur le terrain, dans une route, dans une usine nouvelle ou dans un village de vacances.

Nous sommes très enclins, nous autres Français, à la gaieté, individuellement ; mais, collectivement, nous sommes plutôt enclins à la morosité. Il n'est pas mauvais d'avoir de temps en temps ces points d'appui de la confiance. Nous en aurions besoin en particulier demain si les circonstances qui ont été évoquées tout à l'heure nous obligeaient à dépoussiérer un peu ce mot « effort ».

Rapprocher ceux qui ont des responsabilités politiques, concrétiser dans les diverses parties du territoire un dessein qui rassemble les volontés, qui renforce la confiance, c'est, bien sûr, une tâche qui n'est pas seulement celle d'un ministre ou

d'un gouvernement, et dans l'approbation que je vous demande, je voudrais que l'on voie le signe que vous souhaitez bien que ce soit en effet plus que la tâche d'un ministre ou d'un gouvernement, mais une tâche nationale. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant l'équipement et figurant aux états B et C ainsi que l'article 43.

ETAT B

« Titre III, 200.946.332 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

« Titre IV, 17.329.501 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

ETAT C

« Titre V. — Autorisations de programme, 2.495.275.000 francs. »

« Crédits de paiement, 1.493.072.000 francs. »

La parole est à M. Beaujannot.

M. Joseph Beaujannot. Monsieur le ministre, vous savez combien, dans mes interventions précédentes, j'ai appelé très vivement votre attention sur les équipements que nous réclamons pour nos régions du Centre et de l'Ouest, trop longtemps défavorisées en matière d'équipement, notamment en procédant à des aménagements intéressant le réseau fluvial de la Loire, comme ceux qui ont déjà été entrepris avec d'autres cours d'eau. Ces aménagements s'imposent absolument, non seulement pour l'expansion de nos régions, mais aussi dans l'intérêt général.

Une association où figure l'ensemble des départements riverains, comme l'association nationale pour l'étude de la communauté de la Loire et de ses affluents, n'a cessé d'entreprendre sans faiblesse une action permanente dans ce sens. Elle a suggéré, ensuite, de participer à la création d'une société d'économie mixte, la S. E. M. E. C. L. A., afin que l'on puisse s'engager sur la voie des réalisations.

Cette société a bien fait son travail. Elle a procédé à des études particulièrement utiles, dont la valeur est reconnue, et se trouve à pied d'œuvre pour continuer sa tâche jusqu'à l'aboutissement des projets qui nous tiennent à cœur et que vous vous êtes attaché à réaliser, ce dont je suis heureux de vous féliciter.

Or, je viens de lire ce matin, dans la presse régionale, qu'il serait question, maintenant, sous l'autorité de plusieurs ministres, de créer une nouvelle société d'économie mixte qui ne peut qu'entreprendre la même action et faire double emploi avec celle qui existe actuellement.

Cette dernière ne demande qu'à œuvrer et a déjà fait montre d'une volonté qui ne s'est jamais démentie depuis plusieurs années. Aussi mon étonnement est-il grand.

Je viens déjà d'être alerté par des personnalités de nos régions qui s'étonnent et réagissent fortement à la pensée que l'on puisse envisager inopportunistement la création d'une nouvelle société, avec toutes les conséquences qui pourraient en résulter : en particulier des dépenses vraisemblablement importantes pour de nouvelles études et des pertes de temps considérables seraient à redouter.

Je me permets de vous demander ce qu'il y a de fondé dans cette affaire et les raisons qui peuvent justifier une telle création.

Je précise que les longs commentaires du quotidien régional en cause sont précédés de ce titre en gros caractères : « Il va être créé une société nationale pour l'aménagement de la Loire ; quatre ministres vont s'en occuper et le visage de cette société est tenu secret ».

Représentant cette région et alors que nous allons nous prononcer sur votre budget, vous est-il permis de me découvrir ce visage afin que je puisse apercevoir ce qu'il a de séduisant ? (*Applaudissements à droite.*)

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, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le sénateur, j'aurais du mal à vous découvrir ce visage, mais en tout cas, je puis vous dire que ce n'est pas le mien. (*Sourires.*)

Vous me posez une question à propos d'un article de la presse qui évoque la possibilité, soit d'une coopération interrégionale à travers une société d'économie mixte, soit d'un rapprochement entre grandes villes.

Je pense que ce qu'a dit au cours de la réunion — je la connais bien, puisque j'y ai participé — qui s'est tenue à la mairie de Tours, mon collègue M. Royer, sur l'intérêt qu'il porte à un aménagement intégré de la vallée de la Loire pourrait vous éclairer plus valablement que la lecture du journal. C'est une déclaration tout à fait officielle et qui, je pense, pourrait vous apporter quelque satisfaction.

Je ne sais pas grand chose de plus, sinon que la société à laquelle vous faites allusion en matière d'aménagement de la Loire m'est bien connue, et depuis longtemps, et que le fait que la Loire fasse partie d'une agence de bassin qui fonctionne me permet de penser que nous avons en notre possession tous les moyens voulus pour traiter les problèmes qui seraient posés par le fleuve.

M. Joseph Beaujannot. Je lis : « Quatre ministres gardent secret son vrai visage », et vous êtes cité nommément.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre V ?...

« Titre VI. — Autorisations de programme, 5.671.333.000 francs. »

« Crédits de paiement, 1.643.887.000 francs. »

Par amendement n° 112, MM. Talamoni, Cogniot, Gaudon et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de réduire ces autorisations de programme de 12.470.000 francs et ces crédits de paiement de 10.500.000 francs.

La parole est à M. Chatelain, pour défendre cet amendement.

M. Fernand Chatelain. Sans revenir sur le principe de la décentralisation, à Bordeaux, de l'Institut géographique national, vous venez de déclarer à l'instant, monsieur le ministre, qu'il n'était pas possible d'appliquer cette décision dans l'immédiat et vous avez évoqué les problèmes financiers, les problèmes humains, également, que cela posait.

Cependant, en dépit du caractère extrêmement vétuste de l'imprimerie et de son matériel d'impression, aucun crédit d'investissement n'a pu être dégagé ces dernières années pour la modernisation et le transfert de ce service sur les terrains que l'institut possède à Saint-Mandé.

Je ne reviendrais pas, après notre collègue Carat, sur la nécessité d'une imprimerie moderne adaptée aux techniques de cartographie très spécialisées qui font la qualité des travaux de l'institut.

Par ailleurs, la situation économique et démographique du Val-de-Marne impose la création d'emplois nouveaux dans cette région défavorisée et c'est pourquoi, dans ce contexte, les crédits inscrits au titre VI et dont une partie concerne la réparation et l'aménagement des locaux vétustes dans les anciennes installations ne sauraient être utilisés efficacement.

Nous demandons donc la suppression de ces crédits afin d'appuyer notre demande pour que la décentralisation se réalise en direction de Saint-Mandé dans les délais les plus brefs.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. La commission n'a pas eu à examiner cet amendement. A titre personnel, je peux dire qu'il est recevable puisqu'il supprime des crédits pour une raison bien déterminée et non à titre indicatif.

Cela étant, je m'en remets à la sagesse du Sénat, car je n'ai pas pu consulter la commission des finances.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Je suis tout de même très frappé d'entendre, dans l'intervention qui vient d'être faite, qu'il s'agirait par ce transfert de créer des emplois dans le Val-de-Marne. Vous envisageriez donc de licencier tous les gens qui travaillent actuellement à Paris à l'institut géographique national ? Cette position me paraît bien osée !

En outre, l'abattement proposé consiste à empêcher l'I. G. N. de travailler pour lui rendre service. J'ai dit tout à l'heure ce que je pensais. Cette question fait partie d'un programme d'ensemble de transferts que j'étudie et pour lequel je crois pouvoir dire que les représentants de l'I. G. N. me font confiance. Pour cette raison, je demande au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 112, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat et qui est repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre VI ?...

« Titre VII. — Autorisations de programme, 10.500.000 francs. »

« Crédits de paiement, 10.500.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur l'ensemble des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme (équipement et logement) est réservé jusqu'à l'examen des crédits du logement.

Article 43.

M. le président. « Art. 43. — La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1974, à 325 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte. » — (Adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 121, M. Claude Mont propose, après l'article 43, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les départements qui se sont substitués ou se substitueront à l'Etat pour la reconstruction et l'entretien des 55.000 kilomètres de routes nationales transférés dans les voiries départementales bénéficieront, comme le précédent maître d'œuvre, d'une totale neutralité du prélèvement de la T. V. A. sur les travaux de l'espèce. »

La parole est à M. Mont.

M. Claude Mont. Monsieur le ministre, lorsque l'Etat entretenait les 55.000 kilomètres de routes nationales qui sont transférées aujourd'hui aux départements, il était en toute hypothèse le dernier destinataire de la T. V. A. qui frappait ces travaux. Aujourd'hui l'Etat se flatte non sans raison apparente d'apporter une aide importante aux départements qui incorporent les routes nationales dites « secondaires » à leur propre réseau vicinal. Or, pour avoir une vue exacte de ce marché, prenons l'exemple d'un département que je connais bien où l'Etat apporte pour l'entretien de 300 kilomètres d'anciennes routes nationales un concours annuel de l'ordre de 5.900 francs au kilomètre. Pour la commodité du calcul, j'admets 6.000 francs, soit au total 1.800.000 francs.

Mais la direction locale de l'équipement estime que quelque quarante millions de francs de travaux de reconstruction sont nécessaires. Le conseil général a décidé d'engager cette reconstruction selon un programme annuel de 7.200.000 francs. Sur cette dépense l'Etat prélève 1.267.200 francs de T. V. A. au taux de 17,6 p. 100. A retrancher cette somme des 1.800.000 francs d'aide, la véritable participation de l'Etat s'élèvera à seulement 533.000 francs. C'est l'équivalent approximatif de sa contribution dérisoire lorsqu'il était un propriétaire supérieurement négligent !

S'il est vrai que le transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales dans les voiries départementales doit être un exemple de loyale coopération entre le pouvoir et l'administration locale, mon amendement vous propose, monsieur le ministre, de maintenir, comme auparavant, la neutralité de l'impôt pour le nouveau maître d'ouvrage. L'intérêt général d'un réseau remis en état de viabilité ne mérite-t-il pas un concours sans astuce du Gouvernement ?

Je ne me permets pas, monsieur le ministre, de désespérer de votre réponse. (Sourires.)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Comme précédemment, la commission des finances n'a pas eu à connaître de cet amendement. Je ne peux donner que mon avis personnel sur sa teneur, après quoi je demanderai l'avis du Gouvernement.

La commission a pris maintes et maintes fois position sur l'absurdité — vous m'excuserez d'employer un terme dont je n'abuse pas — d'un système qui consiste à faire payer une T. V. A. qui ampute des crédits que l'on a transférés aux départements et qui revient ainsi dans l'escarcelle du budget, sans qu'on sache à quoi ils serviront. Si donc la commission des finances avait été consultée, je crois qu'elle aurait été favorable à l'adoption de l'amendement ; mais je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, l'amendement présenté par M. Mont, malgré sa formulation sympathique, apparemment nuancée et prudente, aurait pour conséquence en fait d'instituer soit une

exonération, soit une récupération de la T. V. A. due au titre des travaux faits sur la voirie nationale transférée à la voirie départementale. De toute façon, on ne peut pas ne pas constater que cela se traduirait par une perte de recettes pour l'Etat. Je pense donc que l'amendement n'est pas recevable en vertu de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. Monsieur le rapporteur général, l'article 40 est-il applicable ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Il l'est, monsieur le président.

M. le président. L'article 40 étant applicable, l'amendement n° 121 est irrecevable.

Quel est l'avis de la commission des finances sur la suite de nos travaux ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Monsieur le président, il est dix-neuf heures trente et nous avons encore à examiner le budget du logement. D'après les évaluations faites par la présidence, ce budget représente environ deux heures quarante minutes de débat. Or, je crois savoir que nous ne pouvons pas reprendre la séance avant vingt-deux heures. Dans ces conditions, il est exclu que nous puissions également examiner le budget du tourisme ce soir.

En consultant le calendrier de nos travaux, on s'aperçoit que la seule solution, qui gêne d'ailleurs tout le monde, je m'empresse de le dire, aussi bien mes collègues que le Gouvernement et, vous me permettez de le dire, votre rapporteur général, consiste à renvoyer le budget du tourisme au dimanche 9 décembre.

En effet, le budget de la jeunesse, des sports et des loisirs et celui du commerce et de l'artisanat ont déjà été renvoyés. De plus, il n'est pas exclu que nous ayons encore quelques surprises d'ici à samedi. Il me paraît donc prudent de renvoyer dès maintenant, en accord avec le ministre intéressé et les rapporteurs, ce budget du tourisme au dimanche 9 décembre, à quinze heures trente. (Interruptions sur les travées socialistes et communistes.)

M. Roger Delagnes. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delagnes, pour répondre à M. le rapporteur général.

M. Roger Delagnes. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il n'est jamais venu l'idée à personne de renvoyer à dimanche les budgets de l'intérieur, de l'agriculture ou de l'équipement. On nous propose cela pour le budget du tourisme. Je proteste très vivement. Tout le monde sait ici que la discussion aura lieu devant des banquettes vides et qu'il n'y aura en fait aucun débat sérieux.

Cette façon de procéder ajoute encore à l'indifférence avec laquelle on traite le tourisme dans notre pays, ce qui paraît à un certain nombre d'entre nous fort regrettable. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

M. Charles Alliès. Je demande la parole.

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

M. Charles Alliès. D'après les horaires qui ont été prévus, la discussion du budget du tourisme ne devrait pas durer plus d'une heure trente et nous avons pris nos dispositions pour minuter nos interventions en conséquence.

Je m'associe donc aux déclarations de M. Delagnes. Il n'est pas normal qu'on renvoie la discussion de ce budget d'une façon aussi désinvolte. Nous avons quelquefois siégé plusieurs heures après minuit. Avec un peu de discipline, je pense que nous pourrions terminer les discussions prévues pour ce soir.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je voudrais, une fois de plus, attirer l'attention de mes collègues sur le fait que nous n'avons pas, au Sénat, d'équipes de réserve comme à l'Assemblée nationale. Je le déplore, mais c'est ainsi, et il convient de ménager un temps suffisant de repos à nos collaborateurs.

M. le président. Il faut conclure. Nous prenons acte des propositions de M. le rapporteur général et des oppositions qui se sont manifestées. La conférence des présidents de jeudi prochain tranchera.

Cela dit, le Sénat vaudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

M. Roger Delagnes. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

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

M. Roger Delagnes. Mesdames, messieurs, tout à l'heure, peu avant la suspension de séance, deux propositions ont été formulées en ce qui concerne les dispositions budgétaires relatives au tourisme: celle du rapporteur général, qui demandait le renvoi de leur discussion à dimanche après-midi; la mienne et celle de plusieurs collègues, qui demandions qu'elle intervienne à la suite de la discussion des dispositions concernant le logement.

Or, le président de séance n'a pas demandé au Sénat de statuer, alors qu'il aurait dû le faire, et je vous prie donc de consulter l'Assemblée maintenant.

M. le président. Monsieur Delagnes, la présidence s'efforce de se tenir informée de tout incident susceptible de se produire en séance, notamment d'éventuels rappels au règlement. C'est bien naturel, vous en conviendrez. (*Sourires.*) Nous avons donc examiné, avant la reprise de la séance, les dispositions réglementaires à l'égard du problème que vous soulevez.

Je dois rappeler au Sénat que, le 15 novembre 1973, il a décidé, sur propositions de sa conférence des présidents, propositions qu'il a adoptées, de siéger pendant toute la discussion selon un horaire déterminé, à savoir le matin de neuf heures trente à douze heures trente, l'après-midi de quinze heures à dix-neuf heures trente et le soir de vingt et une heures trente à minuit, laissant toutefois au président de séance le soin de décider s'il convenait de dépasser minuit de quelques quarts d'heures (*Sourires.*) ... de quelques demi-heures dès lors qu'il paraîtrait possible d'en terminer avec l'examen d'un budget. Le Sénat a en outre décidé que les discussions qu'il ne serait pas possible d'achever dans les limites de ces horaires seraient reportées, soit au samedi 8 décembre, soit au dimanche 9 décembre. C'est dans cette situation qu'est intervenue votre demande d'avant dîner, que vous rappeliez tout à l'heure.

La discussion des dispositions budgétaires concernant le logement devrait normalement se terminer entre zéro heure trente et une heure du matin. Or, je vous le rappelle, monsieur Delagnes, onze orateurs, s'ajoutant aux deux rapporteurs, sont inscrits dans la discussion des dispositions concernant le tourisme. Si nous l'abordions vers une heure du matin, ce n'est plus de quelques quarts d'heures que nous déborderions l'horaire convenu et, par conséquent, en faisant droit à la demande formulée par la commission des finances de reporter l'examen des dispositions concernant le tourisme à dimanche prochain, la présidence n'a fait, avant la suspension de séance, qu'appliquer les décisions antérieures du Sénat.

Afin que vous ayez moins de regret, j'ajouterai que, si vous vouliez modifier en quoi que ce soit l'ordre du jour adopté par le Sénat le 15 novembre 1973, il vous faudrait, en vertu de l'article 29, paragraphe 5, de notre règlement, m'en faire la proposition, soit par une commission, soit par trente sénateurs répondant à l'appel de leur nom. Or, je ne suis — je le constate — saisi d'aucune proposition de ce genre. Le règlement ne me permet donc pas de faire droit à votre demande, et j'en suis sincèrement désolé.

M. Roger Delagnes. Je vous ferai observer, monsieur le président, que nous avons déjà enfreint le règlement puisque nous avons repris nos travaux à vingt-deux heures quinze, alors que nous aurions dû le faire à vingt et une heures trente.

M. le président. Monsieur Delagnes, étant donné l'heure à laquelle la séance a été suspendue, c'est-à-dire après dix-neuf heures trente, il fallait laisser aux services du Sénat un certain répit et c'est pourquoi, avant de suspendre, nous avons décidé de ne reprendre nos travaux qu'à vingt-deux heures. Si le Sénat avait voulu s'y opposer et exiger que l'on reprît avant vingt-deux heures, il pouvait le faire avant la suspension et le président de séance aurait déféré à sa décision.

M. Roger Delagnes. Je demande la parole.

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

M. Roger Delagnes. On veut nous obliger à venir, de Marseille, un dimanche, pour intervenir sur le budget du tourisme. Nous allons devoir faire plus de 600 kilomètres par avion pour travailler un jour normal de repos. Je trouve cette façon de faire inopportune, c'est le moins qu'on puisse en dire!

M. Auguste Pinton. C'est un bon chrétien! (*Sourires.*)

M. Roger Delagnes. Le dimanche, aucun sénateur ne se dérangera et le budget du tourisme ne sera pas discuté.

M. le président. Ce budget sera discuté par tous ceux qui entendraient en débattre. Dans cette enceinte, l'entrée est libre, ai-je besoin de le rappeler,...

M. Roger Delagnes. C'est exact, mais il n'y aura personne!

M. le président. ... pour tout sénateur qui accepte de venir siéger et la discussion se déroulera avec tous ceux qui voudront y participer. Il y aura aussi un président pour diriger les débats, soyez-en sûr!

M. Guy Petit. Je demande la parole.

M. le président. Pourquoi me la demandez-vous?

M. Guy Petit. Pour vous donner mon opinion.

M. le président. Hélas, votre opinion m'intéresse toujours, mais je suis privé de tout moyen réglementaire de vous donner la parole dans ce but.

M. Guy Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. S'il s'agit d'un rappel au règlement, je vous donne la parole.

M. Guy Petit. M. Delagnes a entièrement raison, monsieur le président.

Le budget du tourisme est le mal-aimé de la discussion budgétaire. Lorsqu'on l'a inscrit, pour une durée d'une heure trente à la suite de la discussion, nécessairement longue et approfondie, du budget de l'équipement et du logement, on savait très bien qu'on l'inscrivait en quelque sorte « haut le pied ».

On nous dit que ce budget du tourisme ne sera pas discuté cette nuit. Cela tient au fait que les conditions dans lesquelles nous travaillons sont absolument aberrantes. Dimanche après-midi ce serait un escamotage.

M. Charles Alliès. Très bien!

M. Guy Petit. En effet, un très grand nombre d'entre nous ne pourront être présents.

Cet après-midi, j'ai dû me rendre à Bordeaux pour prendre un avion car je n'avais aucune autre possibilité d'assister à la séance de ce soir pour la discussion du budget du tourisme, après celui de l'équipement et celui du logement. Or, en arrivant au Sénat, j'apprends que la discussion de ce budget a été renvoyée à dimanche après-midi.

Je sais bien que c'est l'heure des vêpres mais, pour le budget du tourisme, ce sont tous les ans les vêpres siciliennes. (*Rires.*)

Déjà, ce budget ne représente que la reconduction de celui de l'an dernier. Or, M. le Premier ministre nous avait fait une promesse, peut-être vague, mais ayant tout de même une certaine valeur...

M. Léon David. Il a raison.

M. Guy Petit. ... celle d'augmenter légèrement les crédits affectés au tourisme au cours de la discussion budgétaire devant le Sénat. Mais ces crédits supplémentaires ont été dirigés vers le budget de la jeunesse, des sports et des loisirs et ceux du tourisme demeurent lamentablement faibles.

M. le président. Monsieur Guy Petit, n'abordez pas le fond du problème!

M. Guy Petit. Je le survole, monsieur le président. (*Nouveaux rires.*)

Je proteste donc vigoureusement. Dimanche prochain, je ne pourrai être présent en raison d'impossibilités matérielles. Le conseil général de mon département se réunit lundi prochain.

Nous avons mal compris la jurisprudence que vous avez évoquée, monsieur le président, avec votre habileté coutumière et compte tenu de l'autorité, de la sympathie et du respect dont vous jouissez dans cette maison.

Je ne sais pas si cette jurisprudence doit imposer de renvoyer à dimanche la discussion du budget du tourisme. Nous voudrions être mieux éclairés sur ce point que nous ne le sommes. Vous nous avez fait si rapidement « franchir le gué » que nous n'avons pas compris la raison déterminante de ce renvoi de la discussion du budget du tourisme à dimanche.

M. le président. Monsieur Guy Petit, vous avez dit que vous survoliez le problème. Alors atterrissez, redescendez sur terre, je vous prie, et rappelez-vous ce que je viens de vous dire, à savoir que, le 15 novembre 1973, le Sénat a adopté un horaire et un certain calendrier pour la discussion de la loi de finances

sur proposition de la conférence des présidents. Pour modifier ces décisions, il faudrait, encore une fois, qu'une commission me le demande ou que trente sénateurs, répondant à l'appel de leur nom, m'en formulent la demande écrite. Telles sont les dispositions de l'article 29 du règlement.

Cela dit, monsieur Guy Petit, jusqu'en 1972, le Sénat ne disposait que de quinze jours pour discuter de la loi de finances.

A la suite d'une proposition de loi organique émanant de tous les présidents de groupe de cette assemblée, sans exception, proposition de loi organique adoptée successivement par le Sénat et par l'Assemblée nationale, sans que le Gouvernement y fasse obstacle — ce dont nous le remercions — nous avons obtenu de pouvoir disposer de vingt jours pour la discussion budgétaire.

Lorsque nous y procédions en quinze jours seulement, nous siégeons deux samedis et deux dimanches. La situation s'est donc considérablement améliorée par rapport au passé. Evidemment, l'habitude voulait que, le dimanche, vint en discussion le budget des départements et des territoires d'outre-mer. Je fais appel à la mémoire de chacun. Il se trouve que, pour une fois, c'est un autre budget qui sera appelé dimanche prochain.

Quoi qu'il en soit, monsieur Guy Petit, je ne peux pas faire droit à votre demande puisque je n'en suis pas saisi dans les conditions requises par l'article 29, paragraphe 5, du règlement.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

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

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Monsieur le président, je vous supplie de mettre un terme à ce débat général sur l'ordre du jour et de vouloir bien appeler la discussion du budget du logement, la discussion sur la date d'appel du budget du tourisme étant reportée à la fin du présent débat. Si celui-ci nous mène aux alentours d'une heure du matin, le problème sera réglé de lui-même.

M. le président. Monsieur le rapporteur spécial, il est tout à fait inutile de me « supplier ». D'ailleurs, je vous imagine mal dans une attitude de supplication ! (Rires.)

C'est totalement inutile car le problème est parfaitement clair et je n'ai pas la possibilité de faire droit à la demande qui m'est présentée, si compréhensible soit-elle.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Vous me permettez de faire observer qu'il est vingt-deux heures vingt et que la discussion du budget du logement n'est pas encore commencée.

M. le président. Monsieur Bousch, vous pouvez croire que je me suis informé des conséquences de ce petit incident avant l'entrée en séance, ce qui a motivé notre léger retard pour la reprise de nos travaux.

Logement.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le logement.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 15 novembre 1973 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- groupe socialiste, onze minutes ;
- groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, onze minutes ;
- groupe de la gauche démocratique, dix minutes ;
- groupe communiste, neuf minutes.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget que j'ai l'honneur de présenter au Sénat comporte deux chapitres principaux : l'urbanisme et le logement.

Pour mémoire, je rappellerai que la mission initiale de ce ministère était la réparation des dommages de guerre. Certes, il reste encore quelques autorisations de programme et crédits de paiement inscrits à ce budget dans ce domaine, mais ces dépenses concernent le règlement du passé et, bien que les dossiers en instance soient souvent importants, voire complexes, leur règlement ne pose plus de problème majeur aux pouvoirs publics.

La préoccupation du ministère provient maintenant de l'urbanisation croissante d'une population en augmentation régulière, de la préparation des sols destinés à recevoir les logements et de la contribution foncière à la construction de ces derniers. Telles sont les missions actuelles de ce département ministériel.

A l'intérieur de l'enveloppe financière prévue par le VI^e Plan, deux programmes ont fait l'objet d'une déclaration de priorité, d'une part, l'action foncière et, d'autre part, la création d'espaces verts.

Parmi les programmes finalisés, figure l'objectif des villes nouvelles.

Il est difficile à votre rapporteur de parler d'un budget d'urbanisme qui n'existe pas. Les crédits y afférents se trouvent dans le fascicule de l'équipement, mais aussi dans celui des charges communes et dans celui des comptes spéciaux du Trésor.

J'ai fourni, dans mon rapport écrit, un tableau qui permet d'apprécier l'évolution des crédits affectés à ces diverses actions.

En ce qui concerne l'enseignement et la recherche, le ministère apporte une contribution financière à certains organismes d'enseignement. Il leur offre son appui technique et prend en charge la formation permanente de son propre personnel.

En matière de recherches d'urbanisme, la commission de la recherche du VI^e Plan a déterminé un certain nombre de sous-programmes.

La direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme a lancé, conjointement avec la délégation générale à la recherche scientifique, des appels d'offre sur la majeure partie des thèmes prévus dans ces différents programmes. Les propositions reçues ont permis de constater que ces sujets ont retenu l'attention des chercheurs intéressés aux problèmes urbains et qu'il existe des possibilités d'un renouvellement des approches que posent ces problèmes. Une meilleure répartition des crédits de recherche entre Paris et la province paraît s'établir.

Le centre de recherches d'urbanisme, créé en 1962, se consacre aux recherches de caractère fondamental et synthétique sur les structures urbaines et sur les modèles.

Différentes études sont actuellement en cours concernant tant une meilleure programmation des équipements que la recherche sur les problèmes fonciers en vue de définir une stratégie qui permettrait d'inciter les détenteurs du sol à concourir, eux aussi, à l'urbanisation.

Quant aux études d'aménagement foncier et d'urbanisme, elles portent en priorité sur l'amélioration des connaissances des problèmes de l'aménagement urbain, sur l'établissement proprement dit des documents d'urbanisme eux-mêmes, à savoir ceux qui sont d'une importance fondamentale d'après la loi foncière, les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Ces documents sont, pour la plupart, déjà très avancés. Mais il n'en reste pas moins que le travail doit être poursuivi activement si l'on veut qu'en 1975 ils puissent trouver leur application.

Par ailleurs, la commission des villes du VI^e Plan avait fait de la création d'agences d'urbanisme couvrant au moins toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants un objectif prioritaire. Un certain nombre de ces agences ont été créées dans les villes les plus importantes. Il en reste encore un certain nombre à créer. Dans ce domaine, l'initiative des collectivités locales est primordiale.

La politique foncière doit permettre avant tout de lutter contre la spéculation, et à cet effet, de maîtriser les terrains nécessaires à l'implantation d'équipements publics.

Mais la politique foncière ne pourra être active que si les moyens mis à la disposition, tant sur le plan financier que sur le plan juridique, sont suffisants et efficaces. Les dotations budgétaires du chapitre 55-40, acquisitions foncières, passent en autorisations de programme de 125 à 210 millions de francs. Les dotations budgétaires du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme sont du même ordre que l'an dernier. Quant au financement prévu pour les Z. A. D., une forte progression est enregistrée depuis la réforme de leur régime en 1971.

Les subventions d'équipement pour la création et l'aménagement d'espaces verts, prévues à l'article 10 du chapitre 65-40, passeront en 1974 à 35 millions de francs contre 17,8 millions en 1973. Comme l'a rappelé cet après-midi M. le ministre, cette dotation n'était que de 3,5 millions en 1970. C'est dire qu'en quelques années, une priorité a été accordée à l'aménagement des espaces verts.

Aux moyens budgétaires prévus pour l'action foncière s'ajoutent les moyens extra-budgétaires : les prêts du F. N. A. F. U. — fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme — et ceux de la caisse des dépôts et consignations dont le montant, pour 1974, est fixé à 600 millions de francs.

Quant aux prêts à long terme de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, leur montant n'est pas fixé pour 1974, mais l'enveloppe consentie pour 1973 a été en forte progression par rapport à 1972.

Ainsi, la participation de l'Etat se trouve renforcée d'une année sur l'autre de façon sensible. Quant aux collectivités locales, elles manquent toujours de moyens de financement.

L'article 61 de la loi foncière et la loi de finances de 1970 devaient leur accorder le produit de la taxe d'urbanisation.

Il est vrai qu'une nouvelle taxe locale d'urbanisation est projetée par le Gouvernement. D'après les indications que vous avez données, cet après-midi, elle devrait rapporter quelque 900 millions de francs aux collectivités locales.

Quant à la taxe locale d'équipement, elle a rapporté, en 1972, plus de 600 millions de francs.

On peut donc espérer que, prochainement, les moyens des collectivités locales seront renforcés sur le plan financier comme ils l'ont été sur le plan juridique avec la procédure des Z. A. D. — zones d'aménagement différé — et des Z. A. C. — zones d'aménagement concerté.

Entre le 30 juin 1972 et le 30 juin 1973, 179 Z. A. C. ont été créées, représentant une importante capacité d'accueil de 167.000 logements. Cette formule rencontre de plus en plus l'adhésion des promoteurs et même des collectivités locales.

Parmi les autres moyens mis à la disposition des collectivités publiques pour orienter la maîtrise de l'espace urbain et préserver les possibilités d'évolution du tissu urbain, on doit encore citer la concession de l'usage des sols. Celle-ci permet, en effet, aux collectivités locales de profiter directement et à terme des plus-values liées à l'augmentation des prix des terrains et, par la suite, d'orienter le caractère plus ou moins social des logements qui seront construits sur ces terrains.

Quant à la procédure d'expropriation, sa remise à jour devrait être reprise et reconsidérée en vue d'améliorer les textes et d'en atténuer certains effets fâcheux, d'une part pour les propriétaires qui, au bout de trois ans, doivent pouvoir mettre l'administration en demeure d'acquiescer le terrain et, d'autre part, pour les exploitants agricoles qui doivent pouvoir requérir une éviction totale avec les droits afférents, lorsque leur exploitation est amputée de manière trop grave et que la surface encore disponible pour l'exploitation est trop réduite.

En ce qui concerne la rénovation urbaine, les autorisations de programme sont en augmentation de 14,3 p. 100. Mais la part du déficit non couvert par les subventions et pris en charge par les collectivités locales est considérable, d'où les difficultés d'achèvement de certaines opérations, nonobstant le montant important des avances du Trésor et les prêts consentis par la caisse des dépôts et consignations bonifiés par la F. N. A. F. U. — fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme.

Au chapitre 65-53 — résorption de l'habitat insalubre — les autorisations de programme sont également en progression importante : 11,5 p. 100.

L'ensemble de l'habitat insalubre devait être résorbé à la fin de 1972. Malheureusement, les progrès réalisés n'ont pas permis d'en finir et les délais pour l'achèvement de ces opérations ont dû être une nouvelle fois reportés.

En ce qui concerne les villes nouvelles, qui ont été évoquées cet après-midi par le M. le ministre, les opérations progressent de façon satisfaisante. Le chapitre 55-40, pour ce qui concerne les acquisitions foncières, et le chapitre 55-41, création de villes nouvelles, voient leurs dotations en autorisations de programme passer à 96 millions de francs contre 83 millions en 1973. De plus, des transferts du chapitre 65-01 du budget des charges communes permettent d'assurer le financement de la viabilité. Les subventions du chapitre 65-00, équipements de base des grands ensembles, permettent également le financement complémentaire des travaux d'infrastructure. Le problème des villes nouvelles paraît donc bien traité dans ce budget.

L'aménagement et l'équipement des villes moyennes apparaissent à l'article 60 du chapitre 65-40. La dotation en est de 60 millions de francs en autorisations de programme. Ici, on peut faire observer que la politique des métropoles d'équilibre devrait permettre de remédier, dans un premier temps, au déséquilibre existant entre la capitale, Paris, et la province.

L'action en faveur des villes moyennes est apparue nécessaire pour éviter qu'à l'échelon régional se recrée un déséquilibre comparable à celui qui existait à l'échelon national. Dans ces villes moyennes doit être obtenue la possibilité de créer un mode de vie urbain différent de celui des grandes villes actuelles, générateur de tensions que tout le monde connaît. Il s'agit d'imaginer des formules nouvelles urbaines, de les concevoir à l'échelle de la ville qu'elles accompagnent, en fonction du site dans lequel elles s'inscrivent. Il s'agit de revitaliser les centres ville et de reconquérir certains quartiers anciens parmi les plus médiocres grâce à un habitat amélioré.

Il s'agit aussi de promouvoir la qualité de la vie en empêchant la ségrégation économique, sociale ou culturelle. Pour cela, il faut que les villes moyennes se rendent attractives par la qualité des emplois offerts, par les possibilités de promotion personnelle qu'on y trouve et par celles d'un marché de l'emploi suffisamment diversifié. C'est à cet effet que le groupe opérationnel des villes moyennes, que vous avez créé par décision du 2 février 1973, a été constitué. Cette initiative, monsieur le ministre, nous a paru particulièrement heureuse. Elle doit vous permettre de résoudre un certain nombre de problèmes qui préoccupent tout particulièrement les élus locaux.

En résumé, le budget de l'urbanisme pour 1974 apparaît comme satisfaisant avec les priorités que j'ai évoquées en faveur des réserves foncières, des espaces verts et des villes moyennes. Peut-être l'urgence qui s'attache à l'établissement dans les plus courts délais des documents d'urbanisme aurait-elle postulé une dotation plus étoffée des crédits affectés à l'aménagement foncier.

De même, les dotations prévues en faveur des opérations de rénovation urbaine mériteraient d'être reconsidérées dans le sens d'une hausse.

En ce qui concerne le logement, 510.000 logements devront être terminés chaque année au cours de l'exécution du VI^e Plan. Au terme d'une progression régulière, le nombre de 560.000 logements devrait être atteint en 1975 dont 315.000 logements économiques et sociaux. Enfin le nombre de logements anciens à rénover devrait atteindre une moyenne annuelle de 250.000 unités.

Dans cette perspective, que nous apporte le budget qui nous est proposé ?

D'abord, en ce qui concerne les études et recherches, on peut dire que, comme pour l'urbanisme, des efforts importants ont été accomplis ou sont en cours. Des expériences complètes les recherches et donnent à ces actions un caractère concret. Certaines des expériences du plan « construction » portent sur le mode de vie, l'habitat adapté à certaines catégories particulières, telles que les jeunes ménages, avec le souci, parfois, de rechercher la participation des futurs occupants à la conception du logement, grâce à une grande flexibilité de l'espace construit.

En second lieu, de nouvelles techniques de construction ainsi que des matériaux nouveaux sont expérimentés.

Mais qu'en est-il, en fait, de la construction et de l'aide apportée à la construction par l'Etat ? Vous trouverez dans mon rapport, mes chers collègues, un tableau indiquant le nombre par type de logements aidés prévu au budget de 1974 et la comparaison, pour chacun des types, avec ceux qui ont été accordés pour l'exercice 1973.

Malgré une augmentation des autorisations de programme, le contingent des logements aidés ne croît, d'une année sur l'autre, que de 5.000 unités : 423.000 contre 418.000. Celui qui est financé par la caisse des prêts aux H. L. M. demeure stable au niveau de 188.000 unités. A l'intérieur de ce chiffre apparaissent néanmoins d'importantes évolutions.

L'accession à la propriété se développe depuis la création du nouveau régime en 1970. A la fin du VI^e Plan, on peut penser que la part de l'accession à la propriété aura doublé dans l'ensemble des H. L. M.

L'accent mis sur les besoins qualitatifs entraîne une diminution de la part de logements sociaux. Certes, l'extension de l'allocation de logement rend cette évolution possible, mais il faut bien admettre que le nombre des I. L. M. et I. L. N. est en régression du fait de l'inadaptation du financement au loyer d'équilibre fixé et de l'inadaptation de ce loyer d'équilibre au marché locatif.

Une nouvelle catégorie d'H. L. M. apparaît avec le financement d'H. L. M. situées dans les centres villes pour lutter contre la ségrégation sociale par l'habitat. Nous ne pouvons — je le dis sincèrement à cette tribune — que nous féliciter de cette orientation nouvelle qui permettra d'éviter certains déplacements vers la banlieue des habitants des quartiers du centre ville frappés par la rénovation.

La catégorie de logements aidés sous forme de bonifications d'intérêt ou de primes enregistre des progrès : 200.000 contre 195.000 en 1973. Mais la structure en est également profondément modifiée. Les primes non convertibles, exception faite des primes pour l'amélioration de l'habitat rural, disparaissent à partir du 1^{er} janvier prochain, alors que les taux d'intérêt des prêts ont considérablement augmenté et qu'il restait en instance au début de l'année plus de 100.000 demandes.

En compensation, il est prévu 10.000 primes avec prêts immédiats supplémentaires, soit 100.000 pour 1974, et il est créé une catégorie nouvelle de prêts bonifiés du crédit agricole et de prêts d'épargne logement, qui est inscrite au budget pour 55.000 unités.

Il est vrai qu'en 1974 arriveront à échéance les 360.000 premiers plans d'épargne logement, ce qui signifie qu'il faut s'attendre à un nombre important de demandes de prêts.

Mais le crédit agricole accordait depuis longtemps déjà des prêts bonifiés par le Trésor, non plafonnés pour les bénéficiaires exerçant une activité à caractère agricole, plafonnés pour les autres à 50.000 francs. Jamais ces prêts n'avaient été pris en compte dans la statistique. Ils le seront maintenant en raison de leur transformation en prêts à dix-huit ans avec bonification au cours des dix premières années.

J'ai reproduit dans mon rapport écrit un tableau complet faisant le point du financement de la construction. Il en ressort que le volume de l'ensemble des capitaux mis à la disposition de la construction passe de quelque 30.800 millions de francs en 1970 à 38.900 millions en 1973 et qu'il dépassera certainement 40 milliards de francs en 1974.

L'importance des sommes engagées dans la construction va croissant. Si la part des capitaux publics ou collectés sur décision publique n'évolue que relativement peu, bien qu'elle passe de 16.400 millions de francs en 1970 à 18.900 millions en 1973, les capitaux privés ont augmenté fortement, passant de 14.300 millions de francs en 1970 à 20 milliards en 1973.

Les capitaux privés représentent donc à partir de maintenant plus de 51 p. 100 des crédits nécessaires au secteur de la construction au cours d'une année. La recherche perpétuelle de mécanismes de plus en plus ingénieux pour attirer l'épargne a eu un effet positif sur le volume des capitaux disponibles.

Il n'en reste pas moins vrai que la place du Crédit foncier est et demeure très importante. En 1972, plus de 5.776 millions de francs de prêts ont été accordés. Les nouvelles formules ont eu un succès considérable.

Quant aux capitaux privés, les sommes engagées varient assez largement en fonction de la conjoncture économique et monétaire.

Les récentes mesures anti-inflationnistes prises par le Gouvernement ont sensiblement augmenté le coût des refinancements. Les effets à un an ont vu leur coût passer de 6 1/8 p. 100 en septembre 1972 à 8 1/8 p. 100 en mai 1973. Quant aux effets à dix ou quinze ans, ils ont peut-être moins augmenté, mais il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle le taux des prêts dépasse 12 ou 12,50 p. 100 pour une durée de quinze ans.

On constate donc l'influence des conditions de crédit sur le marché immobilier, compte tenu de ce que celui-ci est, de plus, conditionné par la durée du cycle de production des logements, qui est de l'ordre de dix-huit mois à deux ans, et par son inélasticité.

Ces deux facteurs rendent l'adaptation de l'offre à la demande délicate; ils exigent une prévision précise de l'évolution de la demande, prévision rendue d'autant plus difficile que les perturbations de l'environnement social, politique et surtout monétaire sont de nature à modifier la situation entre le début et la fin de la construction.

Je rappellerai simplement qu'en 1968, période de grande liquidité monétaire, de taux bas, d'inquiétude politique, la demande a été très forte et les ventes importantes, en sorte que les stocks se sont résorbés rapidement.

En 1969-1970, alors que les mises en chantier avaient été développées par les promoteurs, les restrictions de crédit ont perturbé la commercialisation et les stocks se sont reconstitués.

En 1971, le désencadrement du crédit et la baisse des taux conduisent à une reprise importante de la demande, à une nouvelle résorption des stocks.

En 1972, la pression de la demande, alimentée par l'inflation et des conditions de crédit favorables, fait que l'offre est insuffisante et il apparaît des tensions sur le marché, d'où hausse des prix.

Les mises en chantier croissent de nouveau rapidement, mais il est probable maintenant que, les conditions de crédit continuant à se dégrader en 1973 et les hausses de prix se poursuivant à un rythme important, la demande risque de fléchir de façon notable dès la fin de cette année et les difficultés d'apparaître pour la vente au cours de l'exercice 1974.

Heureusement, l'importance du secteur aidé atténuée de façon sensible ces fluctuations conjoncturelles du marché libre.

Le tableau des logements autorisés mis en chantier et terminés au cours des quatre dernières années, qui figure dans mon rapport, transcrit sous forme statistique l'état de santé du secteur de la construction, avec ses moments dépressifs et ses moments d'euphorie.

Plus de 630.000 personnes ont obtenu un permis de construire en 1972, année où la courbe des réalisations atteint, avec 546.000 logements terminés, ses plus hauts sommets, et où la France s'est inscrite au premier rang des nations pour le nombre de logements achevés par mille habitants.

Il est vrai que ce chiffre a été quelque peu gonflé par une augmentation à vrai dire artificielle des déclarations d'achèvement enregistrées à la fin de l'année 1972, les candidats voulant échapper à la suppression de l'exonération de la contribution foncière sur les immeubles neufs.

Il n'en reste pas moins vrai que le chiffre des réalisations excède nettement les 510.000 unités de production demandées par le VI^e Plan. Il en sera de même en 1973 qui verra vraisemblablement quelque 525.000 logements achevés d'ici la fin du mois de décembre. Mais il faut cependant noter un certain tassement par rapport à l'an dernier.

Mes chers collègues, monsieur le ministre, 1973 sera donc une moins bonne année pour le logement que 1972, année absolument exceptionnelle, et les dotations de 1974 ne seront peut-être pas suffisantes, compte tenu de la hausse des prix, pour redresser la trajectoire, d'autant plus que disparaît une forme d'aide à la construction, celle des primes sans prêts, à un moment où, précisément, les taux du loyer de l'argent ont atteint leur sommet.

Si donc le budget de l'urbanisme, tel que je vous l'ai rapidement retracé tout à l'heure, se présente de manière très satisfaisante, celui du logement apparaît plus décevant.

Votre commission des finances m'a demandé de vous soumettre ce budget avec deux amendements.

Le premier de ces amendements a pour objet de revenir aux chiffres du Gouvernement — une fois n'est pas coutume, monsieur le ministre — en ce qui concerne le nombre d'H. L. M. dont le financement est prévu par l'article 37. En effet, la modification apportée par l'Assemblée nationale, avec le souci d'obtenir un supplément de logements P. R. I. compense par une réduction plus importante du nombre d'H. L. M. locatives ordinaires, est compréhensible. Ce souci est inspiré par la volonté d'orienter davantage la construction d'H. L. M. vers les catégories les moins favorisées. Néanmoins, compte tenu de l'amorce de stagnation à laquelle on peut s'attendre pour l'exercice 1974, votre commission des finances estime préférable de revenir aux chiffres initiaux du Gouvernement et d'engager à ce sujet le dialogue avec le Gouvernement.

Enfin, votre commission des finances a introduit un article additionnel 37 bis nouveau ayant pour objet de demander que les prix de revient des constructions qui servent de base au calcul du montant des prêts accordés dans le cadre de la législation des H. L. M. soient révisés chaque année pour tenir compte de l'évolution de l'indice officiel du coût de la construction. En effet, ces prix plafonds sont actualisés périodiquement pour tenir compte du glissement des prix, mais avec des retards tels et des taux à ce point inférieurs aux hausses constatées en matière tant de prix de terrains que de coût de la construction que les organismes constructeurs et les collectivités locales sont contraints d'apporter une aide accrue, consentie souvent en fonds perdus, ou que les organismes constructeurs d'H. L. M. sont amenés à dépouiller les réalisations à tel point que la qualité en souffre, alors que le désir général va vers une amélioration de la qualité, et qu'à terme les dépenses que l'on refuse au moment de l'investissement s'imposent dans la phase d'entretien de ces logements et, par là même, pèsent lourdement sur les charges et les loyers des occupants.

Sous le bénéfice de ces deux amendements et des observations que je viens de présenter, votre commission des finances vous propose d'adopter les crédits du logement prévus pour 1974. (*Applaudissements.*)

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

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, fidèle à ses habitudes, le rapporteur de la commission des affaires économiques restera sur le plan économique. Je pense que, dans cette assemblée, il faut distinguer ce qui est du domaine du rapporteur spécial — les problèmes financiers et budgétaires — et ce qui relève de la compétence du rapporteur pour avis, lequel doit rester dans le domaine de l'économie et de la planification.

C'est ainsi que notre commission, durant un certain nombre d'années, a examiné les problèmes spécifiques de la construction, essayant de les traiter, comme vous-même, monsieur le ministre, dans une certaine philosophie de l'urbanisme et du logement. C'est sur ce terrain que je voudrais placer mon propos de ce soir.

La politique de construction passe nécessairement par la politique du financement ; et dans le climat de cette fin d'année 1973 il est incontestable que les objectifs de la construction en France font les frais des mesures prises par le Gouvernement pour lutter contre l'inflation.

Je voudrais, en préface, analyser votre déclaration de cet après-midi et la réponse de vos partenaires, ceux que j'ai appelés dans mon rapport les utilisateurs.

Vous avez dit ce soir que vous étiez relativement optimiste sur l'effort de la construction.

Cet optimisme transparait dans vos déclarations et dans vos prévisions puisque les équivalents-logements, c'est-à-dire les prévisions et les délais de construction à partir des mises en chantier réalisées dès cette année, se situent entre 545.000 et 565.000 logements, soit aux approches des prévisions du VI^e Plan pour 1975. Les chiffres que vous donnez semblent rendre plausible le pari gouvernemental de 600.000 logements.

Discutons un peu de l'équivalent-logement. C'est un terme difficile à saisir et nous nous voyons bien, entre le tableau des mises en chantier et celui des réceptions définitives, une différence et une impasse difficile à saisir.

A l'opposé de votre satisfaction, nous entendons un concert de critiques. Les promoteurs constructeurs disent que vous menez une politique à rebours pour le logement. Votre satisfaction ne leur semble qu'apparente. En réalité, disent-ils, « le logement, qui conditionne la vie de tous nos concitoyens et façonne en fait leur mode d'existence, est ballotté au vent de la conjoncture internationale, car une politique de la construction passe obligatoirement par les financements ».

La fédération du bâtiment, sous le titre « Le seuil critique », écrit : « Cible de choix pour les blocages, la construction l'est à nouveau en matière de crédit, les restrictions financières et la hausse du loyer de l'argent la frappant naturellement beaucoup plus qu'aucune autre activité.

Les promoteurs estiment que le secteur immobilier est touché, la fédération nationale du bâtiment le dit aussi : « La construction est visée par des mesures financières et fiscales particulières qui ne manquent pas de la toucher sérieusement. En ce domaine, le Gouvernement a choisi la récession.

« Nous sommes acculés. En l'espace d'un an, les hausses de prix sont considérables. Elles dépassent 14 p. 100 en moyenne pour les salaires ; elles oscillent entre 30 et 65 p. 100 pour l'acier, atteignent 100 p. 100 pour les bois coloniaux qui sont utilisés pour les portes et fenêtres et jusqu'à 80 p. 100 pour les métaux non ferreux. »

On trouve dans la presse des titres comme celui-ci : « La situation ne peut inciter qu'au pessimisme. » Et ce pessimisme résulte de la restriction des crédits immobiliers, de la hausse des taux d'intérêt, ceux-ci ayant dépassé 12 p. 100 sur le marché hypothécaire, de la charge mensuelle de remboursement aux banques, évaluée à quelque 15 p. 100. Ces taux décourageant les candidats éventuels au logement.

Ou encore : « La construction est freinée ». « Comme un convalescent trop bien portant à qui on décide de faire une saignée, le logement est privé d'une partie des avantages fiscaux dont on l'avait doté après guerre. Ils ne sont plus justifiés, estime le Gouvernement, par la crise du logement ». Et enfin, sous le titre, « L'immobilier est durement pénalisé », on peut lire : « Les taux dissuasifs des crédits risquent de briser le rythme des ventes et de causer des effets dommageables tant dans le domaine de la promotion privée que dans celui de la construction proprement dite, où l'on s'attend, pour 1974, à un nombre élevé de faillites. »

Ajoutons à ce tableau les événements de la journée, c'est-à-dire la grève des cimentiers, l'arrêt prochain, temporaire, pense-t-on, de la construction, et enfin les incertitudes de la loi foncière qui doit être déposée au cours d'un conseil des ministres dans les prochaines semaines.

Voilà une préface qui nous semble bien donner le ton de la situation du logement en cette fin d'année 1973, où se met en place la politique à pratiquer en 1974 et dont le budget qui nous est soumis trace les grandes lignes.

Aux propos officiels qui soutiennent que la crise du logement est en voie d'être résolue, permettant ainsi au Gouvernement de freiner son effort, répond la fédération nationale du logement qui démontre — avec manifestations à l'appui au mois d'octobre — que les besoins des Français les plus défavorisés ne sont pas assurés et que la politique gouvernementale aboutit à ce que « les activités immobilières donnent lieu à des profits excessifs pour certains, profits dont les locataires font, en définitive, les frais ».

Je voudrais examiner rapidement, puisque mon collègue M. Bousch l'a fait très en détail, les deux facettes de votre budget, celle concernant d'abord l'urbanisme, puis celle concernant la construction.

Je voudrais vous exprimer tout d'abord la satisfaction de la commission d'avoir pu travailler sur des documents bien faits.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Très bien !

M. Robert Laucurnet, rapporteur pour avis. Le dossier blanc que vous avez remis, intitulé « budget de programme », est devenu, au fil des années, un document de travail intéressant pour nous. Je crois que la commission aura profité de cette modernisation des documents qui sont soumis au Parlement.

La première partie du rapport, consacrée à l'urbanisme, aborde différents sujets. En premier lieu, les études d'urbanisme : je n'insisterai pas sur cette question, M. Bousch l'ayant fait avant moi.

En second lieu, l'exercice de votre action au plan national s'analyse en recherches méthodologiques sur l'élaboration et la confection des documents d'urbanisme et en études sur des thèmes d'intérêt général : grands ensembles, villes moyennes, finances locales, assistance technique aux régions, aux départements, aux communes.

Au plan régional, nous relevons un certain nombre d'actions ponctuelles qui ont été notamment la confection des cinq schémas directeurs dans des zones du littoral, depuis la Manche jusqu'à la Côte d'Azur.

Au niveau local, un grand travail est en cours pour l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme : 420 sont en préparation, 280 ont été délimités en 1972 et 190 sont en cours d'instruction. Un programme considérable est en cours pour l'élaboration de 8.000 P. O. S. — plans d'occupation des sols — qui doivent intervenir avant la fin de l'année 1974, et qui sont indispensables aux communes pour rendre ces documents opposables aux tiers, ce que nous réclamions depuis des années.

Je me permets de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire à cet égard les efforts nécessaires pour que les directions départementales soient dotées, dans cette année difficile de 1974, des moyens et des personnels leur permettant d'achever avant le 31 décembre cette œuvre considérable.

Les actions foncières portent sur deux thèmes : la constitution de réserves foncières et le développement des espaces verts.

Un effort très important est fait pour la constitution de réserves foncières dans ce budget : hors villes nouvelles, 241 millions de francs sont prévus pour l'acquisition de 3.000 hectares ; pour les villes nouvelles, 140 millions pour poursuivre les opérations engagées dans ces lieux que vous connaissez maintenant tous de nom : l'étang de Berre, l'Isle-d'Abeau, Marne-la-Vallée, Le Vaudreuil, etc. Ces noms seront célèbres bientôt dans notre pays.

Sur les espaces verts un effort se poursuit que nous percevons dans nos promenades et dans nos visites, puisque le programme a été doublé par rapport à l'année dernière.

Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, combien notre commission a attaché d'intérêt à l'aménagement du tissu urbain puisque nous avons même créé, en son sein, un sous-groupe de travail qui s'était spécialement consacré à la rénovation urbaine.

Nous apprécions l'effort de reprise qui sera fait en 1974 mais nous regrettons qu'il soit encore trop modeste, notamment en ce qui concerne la réfection du cœur de nos cités et qu'on se contente de terminer certaines opérations en cours, notamment l'opération des Halles et l'opération de Bordeaux-Mériadek qui doivent être terminées d'ici à 1976.

Une action importante est entreprise pour la liquidation des lotissements défectueux, pour l'aménagement des Z. A. C. et pour les villes moyennes. J'y reviendrai tout à l'heure. Je rejoins l'opinion exprimée par le rapporteur de la commission des finances sur l'urbanisme : l'effort important réalisé commence à faire sentir ses effets.

Dans le domaine de la construction, nous retrouvons des problèmes anciens et connus, c'est-à-dire la persistance d'une forte demande de logements neufs ou de logements modernisés, l'exigence de la qualité — c'est aujourd'hui de la part des demandeurs une exigence de premier plan — l'aspiration à l'habitat individuel, bien que la tendance persiste à implanter des immeubles collectifs, et à liquider les centres villes et les taudis irrécupérables, une réaction à la disparition du tissu urbain dans la mesure où elle s'accompagne de la création de grands ensembles dans le cœur des villes, avec les mutations qui en résultent.

L'évolution de la politique des programmes de constructions aidées de 1972 à 1974 est très modeste, puisque de 403.000 logements en 1972 nous ne sommes passés, après transformation, en 1973, qu'à 418.000 ; pour 1974, il est prévu 423.000 logements.

Nous apprécions l'effort de stimulation de la qualité et de réduction des disparités sociales, mais la commission des affaires économiques estime qu'il n'est pas assez important et devrait être accéléré.

Il convient de sauvegarder une fraction importante du parc ancien, développer le parc des H. L. M. ou logements assimilés dans le centre des villes. Il faut enfin, parallèlement, hâter la résorption des îlots insalubres en organisant le relogement convenable de leurs occupants.

Pour les logements neufs aidés, nous n'enregistrons qu'une progression de 5.000 logements en comparant les résultats de 1973 et les prévisions pour 1974. Cet effort a paru très modeste à la commission. Vous êtes vous-même élu local, monsieur le secrétaire d'Etat, vous savez quelles sont les demandes !

A Limoges, ville de 140.000 habitants, nous avons constamment en portefeuille 3.000 à 3.500 demandes permanentes pour des H. L. M. Grâce à la préprogrammation, le préfet de région nous a appris que nous n'aurions à nous partager que 800 logements dans des H. L. M., dont 675 sont déjà pris d'avance par une Z. A. C. Il restera à se partager, pour 3.000 demandes, 125 logements dans des H. L. M. pour 1974. Je veux croire que c'est une première évaluation, qui comportera des rectifications. Mais vous imaginez par là combien l'effort du Gouvernement est hors de proportion avec la demande de logements sociaux dans nos villes.

La commission a tiré de la présentation de ce budget un certain nombre de conclusions. Elle a constaté la stabilisation des crédits. Elle a donc considéré qu'il s'agissait d'un budget de reconduction. Les crédits permettront en effet en 1974 d'aider la construction de 423.000 logements au lieu de 418.000 l'année dernière, ce qui représente une progression de 1,2 p. 100 en un an et de 3,7 p. 100 par rapport à 1971.

C'est un budget bien médiocre, car la crise du logement n'est pas résolue. Malgré la promesse des 600.000 logements du programme de Provins, beaucoup de besoins demeurent insatisfaits, surtout dans les grandes villes.

Ce budget, s'il est bien présenté, s'il traduit la croyance ministérielle en une transformation du problème du logement de l'impératif du « quantitatif » à celui du « qualitatif », s'accompagne d'une certaine modification d'orientation.

Le secteur le plus social du logement représenté par les H. L. M. locatives et les habitations de type P. L. R. diminue en valeur relative pour ne plus représenter que 28,4 p. 100 du secteur « aidé », contre 29,7 p. 100 en 1972 et 30,9 p. 100 en 1971. Or, ce secteur est indispensable aux jeunes ménages, aux travailleurs migrants et à d'autres catégories défavorisées.

L'accession à la propriété, encouragée en 1974, ne pourra pallier cette carence du locatif, car il ne peut intéresser les mêmes demandeurs.

La commission ne peut que regretter cette déviation, car dans ce pays, plus de vingt-huit ans après la fin de la guerre, le logement décent de tous nos compatriotes n'est pas encore assuré.

Or, la hausse des prix de la construction conjuguée à la restriction et à la cherté du crédit va ralentir les mises en chantier. Le secteur de la construction va se ressentir de l'insistance avec laquelle on veut décourager le « placement immobilier ». En outre, la hausse des taux d'intérêt bancaires, dans des proportions qu'on aurait eu peine à imaginer il y a seulement un an, va accroître la charge de remboursement des acquéreurs et le montant des loyers.

Ainsi, l'insuffisance du soutien au locatif et le découragement de l'accession à la propriété laissent prévoir une année 1974 difficile.

La commission ne peut que regretter cette situation liée également, bien sûr, aux mesures fiscales nouvelles et aussi à la conjoncture inflationniste de l'heure.

Dans la deuxième partie de son rapport, la commission aborde quatre thèmes de réflexion, comme elle avait traité, l'année dernière, de la rénovation, de la réforme de l'allocation de logement et des zones d'aménagement concerté.

Les deux premiers thèmes de réflexion sont relatifs au choix entre la location et la propriété et au coût des loyers H. L. M. A la suite d'une très intéressante enquête de l'I. N. S. E. E., la commission s'est posée la question suivante : peut-on encore être locataire d'H. L. M. en fonction du montant du loyer et des charges ?

M. Jean Nayrou. Très bien !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. La commission s'est aussi préoccupée de la disparition des grands ensembles — idée chère à M. Guichard — puis des villes moyennes, dont vous a parlé M. le rapporteur de la commission des finances.

Sur le premier thème : choix entre la location et la propriété, je reprendrai l'analyse que j'ai faite du budget lui-même.

C'est à la fois un président d'office d'H. L. M., destiné à fabriquer du logement social en locatif, et un président de société d'économie mixte, destiné à faire du social en accession, qui vous parle.

Nous percevons la difficulté qu'il y a à réaliser l'une ou l'autre de ces opérations, car, pour le secteur H. L. M., en face de la réduction de la durée des prêts, de l'augmentation de leur taux, les loyers deviennent difficiles à supporter pour les locataires. Vont s'y ajouter les charges inhérentes à l'entretien des espaces verts, au chauffage que la pénurie de fuel et son coût vont rendre encore plus difficile.

Telles sont les difficultés que rencontrent les offices. Le président d'office d'H. L. M. que je suis est partagé entre le souci d'équilibrer le bilan financier de son office, d'une part, et d'améliorer la situation des locataires auxquels il va devoir accorder des facilités de paiement dans l'hypothèse des augmentations de loyer envisagées, d'autre part, quitte à garder chaque année une « fourchette » non couverte dans son bilan. Où en serons-nous dans quelques années si cette situation se perpétue et s'accélère ?

M. Jean Nayrou. Nous y sommes déjà !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. C'est le problème du locatif qui est posé.

En ce qui concerne l'accession à la propriété — c'est un président de société d'économie mixte qui vous le dit — nous nous heurtons dès maintenant à l'impossibilité d'assurer le financement des pavillons ou des logements collectifs dans nos Z. U. P. ou dans nos villes. Les gens ne peuvent pas, avec les salaires dont ils disposent, et compte tenu du loyer de l'argent qu'ils se procurent dans des financements ordinaires — crédit foncier — ou dans des financements complémentaires — banques — équilibrer leur plan de financement.

D'un côté comme de l'autre, locatif ou accession à la propriété, par suite de l'augmentation des loyers, des charges et du coût de l'argent, nous nous trouvons devant des impossibilités.

Ce premier sujet : peut-on rester locataire ou devenir propriétaire et le coût des loyers dans les H. L. M. sera-t-il supportable, m'a conduit à vous poser, monsieur le ministre, et à vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, ces questions précises au sujet d'une expérience faite par un praticien de la construction dans sa ville.

Votre commission constate que la péréquation, pour les offices d'H. L. M., ne peut pas donner son plein effet, car le parc récent est hors de proportion, par son poids, avec le parc ancien, surtout pour des offices « jeunes ». De plus, l'augmentation du coût des emprunts se fait lourdement sentir.

Vous dites aussi que, malgré les efforts que nous avons faits ensemble l'année dernière, l'allocation de logement ne peut pas toujours « coller » avec les situations individuelles, que des modifications, des modulations de cette allocation sont encore nécessaires, notamment pour les personnes âgées, les jeunes ménages et toutes les opérations d'H. L. M. que vous souhaitez, comme nous, dans le cœur des villes, que des mesures devraient être prises pour permettre aux offices et aux locataires d'offices de faire face, en 1974, à l'augmentation du fuel et aux charges d'entretien qui vont rendre difficile à supporter la contrainte des loyers.

Nous savons que vous avez lancé une étude auprès d'une cinquantaine d'organismes ou d'offices d'H. L. M. répartis sur l'ensemble du territoire pour déterminer, grâce à des enquêtes sur place et à une exploitation poussée des documents comptables des offices, l'incidence des coûts de gestion, d'entretien et des charges financières sur les loyers, ainsi que les possibilités de péréquation.

Nous voudrions que vous nous donniez, monsieur le ministre, des apaisements sur ce point et que vous définissiez la politique que vous entendrez suivre pour remédier à cette situation très inquiétante sur le plan du logement social.

J'en arrive aux grands ensembles, troisième thème de réflexion de la commission. Nous vous avons entendu dire, cette année, que « ces monstres froids des grands ensembles avaient besoin d'être revus et révisés ». C'est vrai. « Il y a de beaux parallélépipèdes et d'affreux petits cubes » ou inversement, avez-vous dit, monsieur le ministre.

Nous avons également évoqué ensemble cette méthode qui permettrait de construire en série à des prix convenables. Puis les choses ont changé. Il y a de belles Z. U. P., monsieur le ministre, mais il y en a aussi de laides. Vous avez eu tout à fait raison, par votre circulaire de mars 1973, de prendre une décision révolutionnaire. Il faut revoir les plans de financement

de ces ensembles. Les promoteurs sont engagés dans la construction d'un certain nombre de logements, mais ils vont devoir le réduire du fait de vos décisions. L'indidence s'en fera sentir sur la collectivité locale puisque celle-ci a passé une convention avec ces promoteurs.

Il faut réconforter, apaiser, rendre la tranquillité aux collectivités locales qui sont traumatisées par les décisions trop strictes que l'administration serait appelée à prendre.

J'en viens à la politique des villes moyennes, quatrième et dernier thème de réflexion de la commission. C'est un point intéressant. On a d'abord tout joué sur Paris, puis on a tout joué sur les métropoles régionales.

Il faut maintenant descendre plus bas et jouer sur les villes de 20.000 ou 30.000 habitants, afin d'y créer une vie propre et les aider à ne pas faire autour des métropoles régionales de nouveaux déserts français.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis. Il faut aider ces villes sous forme d'autorisations de programme, de contrats de plan ou de financements exceptionnels. Je sais que l'affaire démarre, que Rodez et Angoulême ont été les premières à bénéficier de cette nouvelle orientation. Ce sera bientôt le tour d'Autun — cela fera plaisir à notre collègue Lucotte — et Auxerre et Saint-Omer rejoindront le peloton. Vingt-deux autres villes feront l'objet d'une programmation.

La commission des affaires économiques et du Plan souhaite que cette politique soit poursuivie avec le plus d'efficacité possible car elle lui paraît correspondre à la philosophie que vous avez développée cet après-midi, et qui est aussi la nôtre, et qui consiste à assurer le bonheur des Français, bonheur qu'ils trouveront en vivant dans des villes gaies. (*Très bien !*)

Je vais maintenant conclure.

Globalement, le projet de budget du logement et de l'urbanisme pour 1974, sans être tout à fait décevant, souffre du manque de novation et d'accentuations suffisamment amples. La simple continuation d'efforts parcimonieusement mesurés ne conduit pas à résoudre radicalement des problèmes dont la gravité et la persistance navrent, plus de vingt-huit ans après le début de la renaissance économique française. Il en est de même pour les mesures qui devraient accompagner ou préparer les mutations accélérées et profondes dont font l'objet et notre société et notre économie.

Il est regrettable que, à la fin de 1973, nous ne puissions pas encore constater une plus grande résorption de cette crise du logement, qui constitue une des caractéristiques les plus constantes de notre pays. Les statistiques de la construction permettent sans doute au Gouvernement d'affirmer que la France est, actuellement, en tête des nations occidentales. Mais il faut bien voir d'où l'on vient et quel fut notre effort jusqu'ici par rapport aux autres. Surtout, et cela nous paraît primordial, il importe de ne pas ralentir notre action et de lui donner une orientation sociale nettement plus marquée.

Or, que constate-t-on à cet égard ? Pour les huit premiers mois de 1973, les mises en chantier n'ont progressé que de 1,1 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1972. Pis encore, le nombre des logements terminés est stagnant, avec même une légère tendance à la régression pour cette période : diminution de 0,2 p. 100. Or, si la France est en tête des nations occidentales pour la construction de logements, c'est parce qu'elle avait un énorme retard à combler. Dans une telle situation, la progression devrait être plus rapide, alors que nous avançons lentement.

D'autre part, il ne faut pas oublier que les chiffres globaux comprennent naturellement toutes les catégories de logements. Les résidences secondaires s'ajoutent aux H. L. M., les immeubles de standing aux P. L. R. Or, le secteur non aidé, constitué par des logements coûteux, hors de portée de la bourse de la très grande majorité des Français, représente maintenant 40 p. 100 des logements mis en chantier et le tiers des achevés. Au contraire, le nombre des habitations du secteur social — H. L. M. et prêts spéciaux du Crédit foncier — est en forte baisse en ce qui concerne les logements terminés.

L'évolution quantitative est donc doublement décevante : d'abord parce qu'elle est largement due aux progrès de la construction « de luxe » ; ensuite parce qu'elle ne traduit pas une accentuation décisive en faveur des logements sociaux.

Votre commission ne veut pas être taxée de pessimisme. Elle est cependant conduite, à la lumière de ces données malheureusement incontestables, à souligner l'aspect préoccupant des évolutions qu'elle vient d'analyser et à s'interroger sur la finalité de la politique qui est poursuivie. Elle a constaté au gré de ses études un désengagement progressif de l'Etat et une orientation vers la privatisation des financements imposée à la politique du logement en France.

En outre, la place croissante des banques dans le financement de la construction rend ce secteur de plus en plus vulnérable aux à-coups de la conjoncture. La hausse des taux, les restrictions de crédit influencent ainsi directement un secteur qui devrait être davantage à l'abri des évolutions économiques dans la mesure où il s'agit d'un domaine éminemment social et humain.

En définitive, il semble qu'à l'approche de 1974, année qui s'annonce difficile à bien d'autres égards, les perspectives du secteur du logement sont, à tout le moins, incertaines. Si l'évolution des crédits destinés à l'urbanisme peut être appréciée favorablement, il n'en va pas de même pour ceux qui sont destinés au logement. On peut ici parler de budget de reconduction — « en trompe-l'œil », a-t-on même pu déclarer — traduisant un piétinement de l'effort en faveur du logement locatif au bénéfice de l'accession à la propriété sous ses diverses formes. Cette politique, telle qu'elle est, risque d'être compromise par la politique financière et fiscale et par la conjoncture économique. Il est donc à craindre que 1974 ne soit pas une bonne année pour le logement.

Sous réserve des observations qui précèdent, votre commission des affaires économiques et du Plan propose d'adopter les dispositions du projet de loi de finances pour 1974 relatives à l'urbanisme et au logement. (*Applaudissements.*)

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

M. Auguste Pinton. Monsieur le président, mon intervention sera extrêmement brève. Elle se bornera, en fait, essentiellement, à la lecture d'une lettre que j'ai reçue mais qui, sans doute, demande quelques explications préalables.

J'ai observé à la lecture du budget qu'en vertu des articles 37 et 38 est prévue la construction de 223.000 logements H. L. M. ordinaires.

Mais une observation s'impose qui, sans doute, ne se limite pas à mon seul département ni au seul cas que je veux exposer, à savoir que les prix plafonds qui ont été fixés et en dessous desquels les adjudications ne peuvent être accordées sont notablement trop bas. Dans une opération, qui comprenait du reste plusieurs communes du département du Rhône, l'adjudication s'est naturellement soldée par un échec total.

La correspondance que j'ai échangée avec le président de l'Office départemental l'a amené — car il ne s'agissait que d'une petite opération complémentaire — à me proposer, dans un premier temps, de passer de seize à vingt-trois logements, ce que, bien entendu, j'ai accepté. A ce moment-là, j'ai reçu de l'architecte de l'Office une lettre que je vais me permettre de vous lire et dont je serais heureux, si vous pouvez en tirer parti à l'avantage de la cause que je défends, de vous remettre un exemplaire. En voici le texte :

« Monsieur le maire, ayant terminé l'étude du projet cité en référence, il ressort de cette dernière que nous n'arrivons pas à respecter les prix plafonds quant aux charges foncières en raison de l'aménagement du terrain — et je dois dire qu'entre trois ou quatre terrains que j'ai offerts à l'Office c'est celui-là qui a été choisi, mais pas par moi — « dont soit la nature, soit la planimétrie nous entraîne à des travaux assez importants qui ne peuvent être absorbés dans le cadre du prix plafond imposé par le ministère de l'équipement.

« En ce qui concerne votre commune, la dépense de l'aménagement du terrain, c'est-à-dire création de la route, des parkings, modelage du terrain, plantation, fait ressortir une dépense de 163.800 francs en travaux et 57.100 francs en plantation, soit une dépense de 220.900 francs. Or, pour respecter les prix plafonds, nous ne pouvons absorber qu'une dépense de 82.720 francs, d'où un dépassement de 138.180 francs.

« En conséquence, M. le directeur de l'Office public d'H. L. M. du Rhône m'a chargé de vous demander si votre commune pouvait prendre en charge cette dépense, ce qui permettrait de faire admettre définitivement le projet par le ministère de l'équipement. De ce fait, il est bien entendu que ces travaux seront traités directement par la commune et que des économies pourront être réalisées en cours de chantier, sous la direction de l'architecte de l'Office.

« Dans le cas contraire, l'Office public d'H. L. M. du Rhône se verra contraint de renoncer à ce projet. »

Cette lettre me semble parfaitement éloquente, et vous me permettrez d'en tirer deux conclusions.

La première, c'est qu'évidemment le chiffre des crédits qui ont été inscrits au budget permet de prévoir 223.000 logements. Seulement vous savez par avance que les crédits que vous avez dégagés seront absolument insuffisants pour les construire, mais cela permet, bien sûr, d'être agréable à l'opinion publique et de dire que l'on construit quand même.

Ma deuxième observation est sans doute plus grave et je crains qu'elle ne dépasse le cadre de votre ministère : une fois de plus, les communes sont des « vaches à lait » sur lesquelles l'Etat reporte des dépenses importantes. Cette façon de procéder permet d'escamoter une partie des dépenses que devrait assumer l'Etat, mais les « vaches à lait » s'épuisent ; le pis devient maigre. (*Très bien ! sur les travées socialistes.*)

On demande 13 millions d'anciens francs — permettez-moi de m'exprimer en un langage qui m'est plus familier — à une commune dont le budget total n'atteint pas 200 millions. Vous rendez-vous compte de la situation dans laquelle vous la mettez ? Ou vous chargez les contribuables d'une pression nouvelle qui devient de plus en plus intolérable, ou alors vous refusez aux habitants les logements auxquels ils ont droit.

Je tenais à signaler ce fait au Sénat et, bien entendu, à vous, messieurs les ministres, en espérant que vous pourrez y trouver un remède. Mais je vous assure que c'est une situation bien difficile, fort pénible et qui risque de devenir insupportable. (*Applaudissements à gauche et sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Monsieur le président, messieurs, lorsque, voici quelques semaines, j'ai eu l'honneur de présenter le projet de budget du logement devant l'Assemblée nationale, j'ai dit ma conviction profonde que notre politique en la matière se trouvait à un tournant.

Pourquoi sommes-nous à un tournant ? D'abord essentiellement parce que les problèmes auxquels nous devons faire face ne sont plus les mêmes que voici cinq, dix ou vingt ans. Reconnaissons-le : la crise quantitative, générale et aiguë, que nous avaient valu la politique menée dans l'entre-deux-guerres, les destructions de la guerre, le renouveau démographique de l'après-guerre est pour l'essentiel surmontée.

Je reconnais bien volontiers — je m'adresse en particulier à M. Laucournet — qu'il subsiste, notamment à Limoges, des besoins, des insuffisances, des insatisfactions. L'originalité de ces problèmes nouveaux est qu'ils sont beaucoup plus spécifiques, plus ponctuels que ceux auxquels nous avons coutume de faire face et ils exigent, dès lors, des solutions beaucoup plus nuancées.

Il ne s'agit plus de produire, seulement, de produire beaucoup, de produire chaque année davantage que l'année précédente. Il nous faut appréhender, avec beaucoup plus de précision, des besoins qui se diversifient. La fin de l'ère de la pénurie globale a marqué également la fin de l'ère de la facilité dans la détermination de la politique. L'incertitude, à vrai dire, n'intervient guère dans la détermination de nos objectifs. Nous devons poursuivre l'effort global et mettre davantage l'accent sur les actions menées en faveur des plus démunis de nos concitoyens, de ceux qui ne sont pas encore en mesure d'accéder à un logement décent. Notre politique doit être éminemment sociale, c'est-à-dire qu'il faut moins songer à donner plus que le nécessaire à ceux qu'ils l'ont déjà que permettre à ceux qui en sont encore privés de bénéficier de l'indispensable.

Il faut permettre la réinsertion dans la cité de ceux qu'on a pu appeler les mal aimés du progrès. Pour faire face à des besoins moins globaux que par le passé, plus mouvants, plus diversifiés, nous devons, d'une part, songer à assouplir, à décloisonner, à déspecialiser certains outils traditionnels de notre politique et, d'autre part, envisager un dialogue, une concertation, une « contractualisation » — si vous me permettez d'employer ce mot — plus ouverts et plus poussés avec les collectivités locales.

Si je le dis ce n'est pas — M. Pinton pourrait le penser — uniquement dans l'esprit de reporter sur les communes la charge qui devrait normalement incomber à l'Etat.

Telles sont les réflexions dont je souhaitais vous faire part dès l'abord, avant de définir avec plus de précision les objectifs que le Gouvernement se propose et les moyens qu'il entend mettre à leur service puisqu'aussi bien les excellents rapports de MM. Bousch et Laucournet me permettent, dans le souci d'éviter des redites, d'être moins disert sur les grandes lignes du projet de budget que M. Olivier Guichard et moi-même vous soumettons aujourd'hui.

Au niveau des objectifs, le VI^e Plan prévoyait la construction de 510.000 logements en moyenne par an. Or, pour les trois premières années du VI^e Plan, nous atteignons 515.000 logements en moyenne.

Certes, cet essor est dû pour partie au développement rapide du secteur non aidé, ainsi que vous l'avez noté.

Je souligne au passage qu'il n'est pas impossible que, dans quelque temps, ceux-là même qui nous ont reproché d'avoir laissé se développer ce secteur non aidé ne viennent regretter que l'impulsion qu'il a connu soit quelque peu mesurée dans ses développements du fait de l'évolution d'une certaine conjoncture.

Il convient d'ailleurs de rappeler que le programme de la construction non aidée ou peu aidée était l'un des objectifs du VI^e Plan et de dire que, dans ce secteur non aidé l'Etat n'est pas aussi absent que certains ont tendance à le dire parfois puisqu'interviennent très largement les prêts personnels consentis par des organismes bénéficiant de l'aide de l'Etat — je pense ici en particulier aux caisses d'épargne et au crédit agricole.

Il n'est pas impossible qu'un léger décalage dans la réalisation de l'ensemble des logements économiques et sociaux ait pu être observé. Mais le projet de loi de finances initial, tel qu'il a été présenté le 15 novembre à l'Assemblée nationale, tel que votre commission propose de le rétablir dans son amendement en tient compte puisqu'il emporte une dotation de 323.000 logements de ce type, soit une augmentation de 10.000 logements par rapport au budget de 1973.

Par ailleurs, dans la mesure où ce retard dans le secteur le plus social du logement était dû, pour une part, à une mauvaise consommation des crédits, c'est-à-dire à l'existence de délais excessifs entre les décisions de financement et les mises en chantier effectives, nous nous sommes attachés à réduire, autant se faire se pouvait, ce délai. Nos efforts semblent avoir été couronnés de succès puisque, si je considère les statistiques auxquelles M. Lautournet a fait appel tout à l'heure, il apparaît que, pour les huit premiers mois de l'année, le nombre de mises en chantier dans le secteur H. L. M. a augmenté de quelque 27 à 28 p. 100.

Très durement éprouvé aujourd'hui par la perte d'un homme qui avait consacré sa vie au mouvement H. L. M. et à la mémoire duquel je tiens ici à rendre hommage, le mouvement H. L. M. devra dans les années qui viennent accroître encore les efforts qu'il a déjà entrepris en vue d'une meilleure consommation de ses crédits.

Nous allons, cette année, atteindre 190.000 mises en chantier dans le secteur H. L. M. au lieu de 165.000 l'an dernier, à égalité de dotations budgétaires, ce qui marque bien l'effort. Je pense qu'en 1974 nous devrions atteindre, si ce n'est dépasser, le cap des 200.000 logements mis en chantier. Mais, à l'intérieur de l'effort global qu'il poursuit, le Gouvernement entend favoriser les orientations sectorielles qui lui paraissent correspondre aux aspirations des Français.

En fait, pendant longtemps, l'économie que je serais tenté de qualifier « d'administrative » du logement, destinée à faire face à une situation de très grande et générale pénurie, consistait à construire des logements neufs dans des immeubles collectifs à usage locatif. Aujourd'hui, l'accent ne doit plus être mis uniquement sur la construction de logements neufs, mais aussi sur la sauvegarde et la modernisation des immeubles anciens.

Cette politique se traduit, dans le budget, par l'inscription sur une ligne nouvelle de crédits d'étude pour la restauration immobilière ainsi que par la réservation de 3.000 équivalents H. L. M. à des fins notamment d'acquisition et de rénovation d'immeubles anciens.

Parallèlement à l'effort budgétaire, une circulaire du mois d'octobre dernier prévoit que le prélèvement de 0,90 p. 100 sur les salaires pourra être, pour partie, affecté à cette politique d'acquisition et de modernisation des immeubles anciens, les organismes collecteurs devant notamment apporter le financement complémentaire aux opérations engagées dans le centre des villes par les organismes H. L. M.

Je ne sais si l'opération à laquelle faisait allusion tout à l'heure M. Pinton se situait dans un centre de ville, mais si tel était le cas, le 0,90 p. 100 versé au titre de la contribution patronale lui apporterait une solution susceptible d'être mise en œuvre utilement.

Ce nouvel effort, qui complètera harmonieusement l'action de l'A. N. A. H. qui, en 1973 aura engagé l'amélioration de plus de 80.000 logements pour atteindre vraisemblablement 100.000 logements en 1974, s'inscrit dans le cadre d'un effort beaucoup plus grand qu'il n'apparaît en ce qui concerne l'amélioration du patrimoine immobilier ancien. En effet, en 1972, 5.860 millions ont été réellement affectés à des travaux de modernisation, ce qui est très proche du chiffre théoriquement nécessaire, soit 6 milliards de francs.

Si j'évoque cet aspect des choses, c'est que, bien souvent, on rapproche les 250.000 logements prévus dans le Plan en ce qui concerne l'amélioration de l'habitat ancien des quelque 80.000 qui ont été directement rénovés par l'A. N. A. H., mais

il ne faut pas oublier qu'à côté de cette action proprement publique, qui a un rôle très largement incitatif et exemplaire, se développe une action plus générale à l'initiative d'un certain nombre de propriétaires, personnes morales ou physiques.

Sans doute conviendra-t-il toujours de construire des immeubles collectif, notamment dans le cœur des villes, mais il faut aussi s'efforcer de traduire sur le terrain l'aspiration des Français à l'habitat individuel, que personne aujourd'hui, comme le rappelait tout à l'heure l'un de vos rapporteurs, ne songe à nier. Le pourcentage de maisons individuelles a déjà augmenté considérablement ; il a presque doublé depuis dix ans par rapport au nombre de logements construits dans une année, mais cette orientation doit recevoir une impulsion nouvelle, notamment dans les villes et communes de moins de 10.000 habitants et en privilégiant les zones d'habitats individuels groupés. Point de grands ensembles collectifs, mais point également de développement pavillonnaire anarchique, ou, pour reprendre une expression qui paraît avoir frappé l'un de vos rapporteurs comme elle m'a frappé moi-même, expression employée tout à l'heure par M. Olivier Guichard : « Ni gros parallélépipèdes, ni petits cubes ».

C'est aussi à une aspiration naturelle des Français, monsieur le rapporteur, que le Gouvernement entend répondre en favorisant les conditions d'accès à la propriété. Il s'agit aussi pour lui de rejeter la conception ségrégative d'après laquelle le secteur locatif étant destiné aux ménages de condition modeste, l'accession est réservée aux plus favorisés.

A cet effet, le projet de budget qui vous est présenté prévoit, par rapport à 1973, une augmentation de 12.000 logements économiques et sociaux en accession, ce chiffre passant de 160.000 à 172.000. Personne, dans cette enceinte ne peut considérer qu'il s'agit là d'une régression.

Ces trois orientations sectorielles — ancien, individuel, accession — s'insèrent dans une politique globale de l'aménagement du territoire qui vise à combattre résolument la concentration urbaine et le gigantisme ; elles s'appliquent, me semble-t-il, tout spécialement dans le secteur rural. En ce qui concerne l'amélioration de l'habitat rural, nous disposons de deux moyens principaux : l'A. N. A. H., là encore, qui peut depuis 1972 aider les propriétaires bailleurs, et les primes à l'amélioration de l'habitat rural réservées aux propriétaires occupants.

J'y ajoute les prêts des sociétés de crédit immobilier mis en place cette année et les prêts bonifiés habituels du crédit agricole.

Dans le domaine, non plus de l'amélioration de l'habitat rural, mais de la construction neuve, les dotations de logements aidés, tant H. L. M. que Crédit foncier, concernent aussi bien, je le rappelle au passage, le secteur rural que le secteur urbain. Mais pour le monde rural vont s'y adjoindre dès 1974 des prêts bonifiés du crédit agricole d'un nouveau type, prenant en compte, en particulier, la composition de la famille, le montant des ressources et le prix de la construction. Ces nouvelles dispositions résultent d'une décision d'arbitrage de M. le Premier ministre en date du 13 novembre dernier, les prêts du crédit agricole, dont la durée maximum passera de quinze à dix-huit ans, seront bonifiés pendant une durée égale à celle de la période de versement des primes sans prêts ; leur montant maximal sera de 50.000 francs, plus 5.000 francs par personne à charge. Enfin, le coût global de la construction sera plafonné à 200.000 francs de manière à donner à ce nouveau dispositif un caractère social plus accentué que n'avait le régime des primes sans prêts.

Ce dernier objectif, avoir une politique résolument sociale, constitue la clé de voûte de notre action. Grâce à un nouveau transfert qui accentue l'efficacité de notre politique du logement, ne convient-il pas d'affecter au logement des plus défavorisés une partie encore plus importante de l'aide globale de l'Etat, cette aide globale incluant à la fois l'aide à la construction proprement dite et l'aide à la personne.

Ainsi pourrait-on parvenir à terme à une homogénéité dans la qualité des constructions sociales, une modulation n'intervenant que pour la détermination du niveau de l'aide et, par contre-coup, des conditions d'accès en fonction des ressources des intéressés.

Voilà la voie concrète qui, tout en assurant à l'aide de l'Etat l'efficacité sociale maximale, nous évitera de retomber dans le piège de la ségrégation.

Cette ségrégation, aussi haïssable sur le plan des personnes que sur celui des quartiers, nous devons la combattre au profit de ceux qui, notamment par leurs conditions de logement, sont maintenus à l'écart de la cité ou en sont progressivement exclus. Je pense à cet égard tout spécialement aux jeunes ménages, aux handicapés et enfin aux personnes âgées.

Pour celles-ci, un projet de loi sera prochainement déposé devant le Parlement. Son objectif est la protection des occupants exposés aux conséquences des travaux de réhabilitation et de reconstruction. Ce projet a été conçu tout particulièrement dans le souci de protéger les personnes du troisième âge.

Mais une politique s'exprime et se caractérise autant par ses moyens que par ses objectifs.

En la matière, la période de pénurie générale et que je qualifie d'« administrative » du logement, dont nous sortons enfin, nous a permis de créer un appareil réglementaire, financier et technique d'aide à l'habitat dont les performances ne sont pas toujours appréciées à leur juste valeur.

De ce point de vue, il n'est sans doute pas indifférent de considérer un instant la France de l'extérieur après l'avoir considérée de l'intérieur, et mieux encore de jeter un regard par-delà nos frontières pour examiner ce qui se passe chez nos principaux voisins et nos partenaires commerciaux.

Sur une longue période, les performances les plus précieuses que nous ayons accomplies sont peut-être aussi les moins connues. La progression du nombre de logements construits est connue de tous, mais surtout, et cela est moins connu, cet effort a été réalisé au moindre coût. J'évoque ici le témoignage impartial que constitue une récente étude de l'O. C. D. E. aux termes de laquelle il apparaît que notre pays a su réaliser à la fois la plus forte expansion du secteur du logement et le meilleur contrôle des coûts de production de ces logements.

Etudions un instant les difficultés qui marquent aujourd'hui la situation du logement dans certains pays développés.

L'Allemagne enregistre une chute de 18 p. 100 des permis de construire au cours de l'année 1973 par rapport à 1972.

La Grande-Bretagne a connu une exceptionnelle flambée des prix : 20 p. 100 en 1971, 40 p. 100 en 1972, 25 p. 100 sur les six premiers mois de 1973, et son principal outil de financement, les *building societies*, affrontent actuellement de très grandes difficultés.

En Italie, c'est de crise qu'il s'agit puisque, après avoir produit jusqu'à 450.000 logements en 1964, ce pays n'en aura construit que 260.000 en 1972.

Mais plus instructive pour nous est la crise que connaissent les Etats-Unis. Non seulement le rythme annuel de la construction s'effondre puisque les résultats de 1973 seront inférieurs à 40 p. 100 de ceux de 1972, mais surtout le président Nixon vient de procéder au constat de l'échec total de la politique américaine d'aide au logement. L'objectif ambitieux de cette politique lancée par le président Johnson en 1968 était de faire en sorte qu'un Américain sur huit habite en 1978 un logement aidé par l'Etat. En France, c'est le cas de deux personnes sur trois. Le coût de cette politique était évalué à 55 milliards de francs par an en 1978.

Or, à mi-chemin, le prix des logements aidés est de 15 p. 100 à 40 p. 100 supérieur à celui des logements livrés sur le marché libre ; entre 25 p. 100 et 50 p. 100 des aides publiques se diluent dans les circuits administratifs et financiers ; l'insuffisance des contrôles, la multiplicité des partenaires ont conduit à faire du gouvernement fédéral le plus grand propriétaire de taudis de l'histoire américaine.

Mais l'analyse des difficultés d'autrui n'a d'intérêt que dans la mesure où elle nous éclaire sur notre propre cas et nous incite à mieux diriger nos efforts. De ce point de vue, l'exemple américain nous montre que l'absence d'un appareil réglementaire et technique efficace compromet irrémédiablement la politique d'aide au logement quand bien même des sommes considérables seraient affectées à cette politique. Il nous montre aussi le danger des engouements ou des modes dans un secteur aussi lourd, et cela me semble particulièrement vrai dans un pays où le goût pour l'idée nouvelle brillamment exposée est si fort répandu.

J'en viens donc aux modifications progressives que nous voulons apporter pour améliorer concrètement les moyens de notre politique, modifications que je regrouperai autour de trois thèmes.

En premier lieu, il nous faut un appareil de construction plus souple, dans un cadre de relations plus contractuelles.

Plusieurs textes ont déjà été publiés ou vont l'être concernant l'extension de compétence des offices d'H. L. M. et la création d'un nouveau type d'office « les offices publics d'aménagement et de construction », dont la gestion sera plus simple et plus souple en même temps que le contrôle allégé.

Deux autres textes devraient être prochainement publiés, concernant l'un les sociétés de crédit immobilier, qui pourront devenir des maîtres d'ouvrage à part entière, l'autre les coopératives d'H.L.M. qui pourront, ainsi qu'elles en ont exprimé le désir, construire des maisons individuelles en secteur diffus.

Ces assouplissements, nous souhaitons qu'ils soient mis à profit en premier lieu par les collectivités locales afin d'accroître sensiblement l'efficacité de l'aide à la construction. Mieux que quiconque, elles sont en effet à même d'orienter une politique qui se caractérisera chaque jour davantage par la diversité de ses objectifs et la variété des situations locales.

Pour entamer cet effort de décentralisation, l'Etat pratique d'ores et déjà, vous le savez, une politique de contrats pluri-annuels avec les offices d'H.L.M. locaux.

Mais il faut d'abord assurer aux aides de l'Etat — et c'est le deuxième des thèmes que je viens d'annoncer — une efficacité maximum. En effet, il ne sert à rien de se targuer de la consistance des dotations budgétaires si elles ne sont pas mises en œuvre avec célérité.

C'est pour lutter contre les rétentions abusives de dotations que je n'ai pas hésité, dans certains départements ou dans certaines régions, à effectuer des reprises de crédits, car le Gouvernement ne saurait admettre que des crédits délégués en début d'année soient en quelque sorte stérilisés par des organismes qui ne sont pas prêts à les utiliser, alors que d'autres programmes pourraient être concrétisés dans l'immédiat.

Par ailleurs, un dispositif de pré-programmation a été mis en place. Il a permis d'indiquer aux régions, dès le début du mois d'octobre, sous la réserve de votre vote, le montant prévisionnel de leurs dotations de 1974, ce qui a d'ailleurs donné l'occasion à M. Laucournet de faire quelques réflexions mélancoliques sur les possibilités qui étaient laissées à la ville qui l'intéresse plus particulièrement.

Il faut assurer, en même temps qu'une plus grande efficacité aux aides, une meilleure information des candidats au logement et, sur le plan de l'information, nous vous proposons de doubler purement et simplement les crédits de 1973 pour le budget de 1974.

Il faut encore s'interroger davantage sur les charges que subit l'occupant. Au profit des occupants actuels, l'Etat a pris l'initiative d'instituer la commission technique nationale des charges locatives, qui a pour objet de clarifier et de mieux répartir les charges et qui se préoccupe des moyens propres à personnaliser certaines charges, d'eau et de chauffage notamment. Au profit des occupants futurs, seront pris en compte à l'avenir, pour l'attribution de l'aide publique, les divers éléments du bilan prévisionnel d'exploitation des immeubles.

Enfin, et c'est le troisième thème, il s'agit d'accentuer notre effort pour améliorer la qualité des constructions. A court terme, nous doublons les contrôles tendant à s'assurer du respect des normes minimales désormais définies dans le règlement général de construction. Dans le même esprit, nous mettons l'accent sur la qualité du logement en matière d'isolation phonique par un développement du label acoustique. Il ne saurait vous échapper que les problèmes d'isolation thermique mis en chantier depuis un an grâce au plan de construction vont prendre une actualité que j'ose à peine qualifier de brûlante.

Cette politique de la qualité implique un souci permanent d'adapter les contraintes du logement social à l'évolution anormalement rapide des coûts depuis le début de cette année. La définition souple de nouveaux prix plafonds pour la campagne 1974 y pourvoira.

A long terme, tout cela implique encore des recherches et le développement d'une politique d'études qui, sans être excessives, pour ne pas chagriner M. le rapporteur général, sont néanmoins nécessaires, on le disait tout à l'heure, pour permettre à un secteur de notre économie qui a accompli déjà de très belles performances et qui tient sa place sur le marché mondial d'une manière tout à fait satisfaisante de poursuivre sa progression. C'est dans cet esprit que les crédits du plan de construction ont été sensiblement augmentés cette année.

Tels sont le projet de budget et la politique que le Gouvernement nous soumet et vous demande d'approuver.

Cette politique, qui se veut plus sociale dans sa finalité, plus diversifiée dans ses moyens, plus décentralisée dans son application, ne peut bien évidemment s'inscrire tout entière dans le cadre limité que dessine l'annualité budgétaire.

Elle le peut d'autant moins que nous devons, abstraction faite de l'évolution du loyer de l'argent depuis dix-huit mois, faire face depuis quelques semaines à une conjoncture dont les données ont subi un bouleversement profond.

Des difficultés se sont fait jour dans le domaine de la production de ciment, phénomène accidentel certes, mais lourd de conséquences si cette paralysie devait se prolonger tant soit peu.

Plus durablement, nous allons devoir supporter les effets du bouleversement des relations entre producteurs et consommateurs de pétrole. Les répercussions seront, là, multiples, aussi bien sur les coûts d'entretien des immeubles que sur leur coût de construction.

Enfin, il est clair que les mesures générales que le Gouvernement, à l'instar de ses partenaires européens, sera amené à prendre pour s'assurer la maîtrise de certaines tensions inflationnistes ne seront pas totalement neutres à l'égard du secteur du logement, même si elles ne doivent l'atteindre qu'indirectement.

Ces circonstances ne sauraient nous décourager, M. Olivier Guichard et moi-même, ni entamer notre résolution d'aller de l'avant ; elles la stimuleront tout au contraire et nous répondrons de notre mieux aux aspirations des Français dans le domaine dont nous avons la charge.

Chacun comprendra toutefois que les hommes de dialogue que nous sommes, soucieux de garder un contact étroit avec les élus, sensibles à leur soutien, attachent ce soir plus encore de prix qu'à l'accoutumée à voir approuver par la Haute Assemblée l'action qu'ils ont entreprise. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R. et à droite.*)

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

M. Lucien de Montigny. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, l'exposé très complet et très documenté de M. le secrétaire d'Etat qui m'a, dans une très large mesure, réconforté, mais, vous le savez, les besoins sont immenses. Je n'ai certes pas l'intention d'analyser à nouveau votre budget, ce qui a déjà été fait de façon extrêmement complète par nos deux rapporteurs, MM. Bousch et Laucournet, et par vous-mêmes voici quelques instants.

Je me réjouis à la perspective que la construction de logements neufs connaîtra un rythme plus élevé qu'en 1973 et que l'accession à la propriété privée sera développée.

J'ajoute que votre budget prévoit fort opportunément une aide plus importante à la personne, grâce à l'allocation logement, de même qu'une aide aux personnes âgées, aux vieux travailleurs, aux handicapés, aux fonctionnaires ainsi qu'aux travailleurs immigrés. Nous ne pouvons donc, mes amis et moi-même, que vous en féliciter.

Ma présence à cette tribune a un objet limité, mais essentiel. En ma qualité de président de l'office public départemental d'habitations à loyer modéré de la Mayenne, je dirai, monsieur le secrétaire d'Etat, pour reprendre vos propos, qu'il ne sert à rien de se féliciter des attributions si les travaux de construction ne peuvent pas être menés avec célérité. Or, mon expérience de président me permet de formuler à cet égard deux observations, qui rejoignent d'ailleurs celles qui ont été faites au début de cette soirée par notre excellent collègue M. Bousch, et par M. Pinton il y a quelques instants.

Ma première observation est la suivante : les prix plafonds sont nettement insuffisants et ne cadrent pas avec la réalité. Pour ne pas avoir à les augmenter — et ils restent ceux qui ont été fixés au début de cette année — les travaux de constructions neuves sont maintenant traités en valeur mars 1973. Aussi, le prix limite « bâtiment » devant habituellement être augmenté de toutes les majorations licites, il en résulte un tassement de la charge foncière, ce qui conduit, par le biais des travaux de voirie et réseaux divers confiés aux communes et payés à un prix manifestement inférieur au cours réel, à une première participation de la collectivité.

D'autre part, et ce sera ma seconde observation, ce financement insuffisant est encore aggravé par les conditions de remboursement de prêts, qui vont sans cesse en se détériorant, les taux d'intérêt étant en augmentation sur une durée elle-même en diminution. Les prêts aux organismes d'H.L.M. ne couvrent en effet qu'entre 94 et 95 p. 100 du prix de revient maximum qui, bien entendu, est toujours atteint.

La différence, à défaut d'une contribution des employeurs au titre du 0,90 p. 100 auquel vous avez fait tout à l'heure allusion, monsieur le secrétaire d'Etat, et qui est affecté pour une large part aux constructions en accession à la propriété, est inévitablement apportée pour l'essentiel par la collectivité locale, à nouveau sollicitée.

L'aide de la collectivité locale, et j'en parle en connaissance de cause, tend à devenir la règle. Nous ressentons vivement dans mon département — et je pourrais généraliser bien entendu — les inconvénients que je viens de signaler. Je

souhaite, par conséquent, l'intervention de mesures de redressement, surtout dans le domaine individuel. C'est en effet cette forme d'habitat qui répond le mieux aux aspirations de la population.

Telles sont les deux observations que je voulais formuler sur votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, en formant l'espoir qu'elles retiendront votre attention. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mon intervention concernera un point très précis, à savoir les difficultés que connaissent les offices d'habitations à loyer modéré modestes, c'est-à-dire, en quelque sorte, les obscurs, les sans-grade, dont on parle peu et qui étendent leur action sur des territoires où se pose en particulier la question du logement de qualité.

En vous écoutant tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, je pensais que tout était pour le mieux dans le meilleur des mondes possible, mais nous n'en sommes pas encore là.

Je ne m'étendrai pas sur les problèmes qui se posent à nos modestes organismes. Nos divers congrès nationaux les évoquent depuis de très nombreuses années par la voix de leur président, M. Albert Denvers, député du Nord, notre ancien collègue du Conseil de la République, et de leur secrétaire général, M. Maurice Lenglet, qui est décédé aujourd'hui même et dont la presse souligne l'inlassable activité.

Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, vous lui avez rendu hommage et, en tant que responsable d'un organisme d'H. L. M., j'ai été très sensible à votre attention. Il nous sera permis de saluer ici la mémoire de Maurice Lenglet et de rappeler le soin minutieux qu'il apportait à démontrer les lacunes et les insuffisances de la politique du logement, je veux parler, évidemment, du logement à caractère social, celui qui doit rester à la portée des familles à revenus modestes, des jeunes, des personnes âgées, qu'au début de cette discussion évoquait avec beaucoup de compétence et d'éloquence mon ami Laucournet.

La situation des organismes d'H. L. M. locatives est quasiment sans issue et je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous le compreniez et que vous nous aidiez à sortir de l'impasse.

J'observerai, d'abord, que votre politique des prix plafonds, à formule compliquée, ne permet pas d'obtenir un montant de prêt qui corresponde à la dépense réelle, ce qui oblige à contracter des emprunts complémentaires à taux élevés.

Je soulignerai également que les prêts ordinaires actuels entraînant des annuités singulièrement plus élevées que celles de l'ancienne formule, d'une durée de quarante-cinq ans et à 1 p. 100.

De cette situation découlent des conséquences fâcheuses, comme la perte nette subie depuis trois ou quatre ans par certains offices dans leurs opérations.

La différence entre le montant de l'annuité et celui des loyers perçus constitue un déficit qui tend à se généraliser. Le remède qui consisterait à augmenter les loyers ne saurait être systématiquement employé.

Les offices d'H. L. M. sont, avant tout, des organismes à caractère social et nous devons leur conserver cette qualité, conformément au vœu de leurs créateurs, parmi lesquels je me plais à citer l'ancien sénateur Henri Sellier et l'ancien président de l'office d'H. L. M. de Paris et de la Seine, M. Grunbaum-Balin, chassé par la grâce du décret Maziol!

Le seul remède à la crise actuelle est entre vos mains, monsieur le secrétaire d'Etat, et dans celles du ministre de l'économie et des finances ; il consiste à rétablir purement et simplement l'ancien régime des prêts à quarante-cinq ans et à 1 p. 100 et à faire correspondre leur montant à celui des prix plafonds imposés. Nous voudrions qu'ils soient réalistes et qu'ils n'aboutissent pas à la diminution du confort et du service rendu, ainsi que le soulignait, tout à l'heure, M. Bousch. Sinon, les offices n'auront qu'une seule solution pour survivre : arrêter la construction et assurer simplement la gestion de ce qui existe. Il serait navrant d'arriver à une telle situation.

Il faut aussi que prenne fin la véritable duperie que constitue la cession des terrains, souvent viabilisés, qui sont donnés gratuitement par les collectivités locales. En effet, leur coût ne devrait pas être compris dans le prix de revient, toutes dépenses confondues ; sinon, l'apport de la collectivité ne serait vraiment pas l'appoint important souhaité par ceux qui l'ont voté.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez cité le cas de crédits non encore utilisés, fort avant dans l'année, et, de ce fait, perdus pour l'office en cause.

Permettez-moi de faire rapidement l'historique d'un projet de logement-foyer, pour personnes âgées, qui intéresse ma commune et l'office que j'ai l'honneur de présider.

La programmation était établie au début de l'année ; au mois de mai, le projet était prêt ; puis intervint le programme finalisé, selon les instructions de M. le ministre des affaires sociales. A la suite de l'introduction — à laquelle nous étions favorables — des propositions de la direction de l'action sociale et sanitaire, il a fallu revoir entièrement le projet. A la fin d'octobre, un nouveau projet complètement revu, mais beaucoup plus onéreux, était établi, qui ne pouvait pas se tenir au prix plafond, et qui a fait l'objet d'une mise en adjudication le 23 novembre.

Nous avons alors constaté que nous avions, par rapport à un projet établi par le même architecte, donc suivant une conception de construction à peu près identique, un coût supérieur de 25 p. 100 en moyenne et même de 31 p. 100 pour le seul gros œuvre, selon les propositions faites par les entreprises. L'adjudication a donc été infructueuse.

Est-il normal que, dans ces conditions, ces crédits retombent dans le tronc commun ? Est-il normal que l'office que je préside perde l'attribution de ces 85 lits de logement-foyer ?

Je ne crois pas que cette disposition soit juste et je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'y réfléchir.

Il ne dépend pas toujours des collectivités locales, des offices et particulièrement des plus modestes, comme le nôtre, de pouvoir ou non réaliser les programmes tels qu'ils se présentent.

A ce sujet, je souhaiterais qu'entre les divers ministères qui s'occupent de construction règne une meilleure coordination car nous sommes les victimes du manque de synchronisation entre les instructions qui sont données à l'échelon local.

MM. Edgar Tailhades et Robert Schwint. Très juste !

M. Jean Nayrou. Tel est le vœu que je formule. Ceux qui ont pour mission de continuer une telle œuvre ont à cœur de conserver une tradition louable entre toutes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, soyez persuadé que, dans nos départements, même dans les plus petits, nous faisons tout notre possible, mais nous attendons de l'Etat qu'il ne mette pas d'entrave à notre mission. (*Applaudissements.*)

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

M. Léandre Létouquart. Votre ministère, monsieur le secrétaire d'Etat, se caractérise d'abord par une stabilité inquiétante, non pas dans le temps, mais dans la construction de logements, alors que la demande est de plus en plus pressante. Elle se caractérise ensuite par une diminution importante dans le domaine de la construction de logements sociaux.

Les mises en chantier, vous l'avez souligné tout à l'heure, ont légèrement progressé durant les premiers mois de 1973. Mais nous savons comment vos directions départementales ont pressé la réalisation des programmes et, en particulier, des modèles. Cependant, cela ne donne par un logement social supplémentaire.

Que l'on en juge ! Durant les huit premiers mois de cette année, seul un secteur a progressé fortement dans le domaine des logements terminés, celui des logements réalisés sans aide de l'Etat, avec 100.972 achèvements, contre 76.214 durant la période correspondante de 1972.

En fait, la crise du logement se résout, mais seulement pour ceux qui peuvent payer, pour ceux qui en ont les moyens financiers.

Examinons les autres secteurs par comparaison avec les huit premiers mois de 1972. Nous constatons les résultats suivants : 13,2 p. 100 en moins pour les H. L. M. locatives terminées ; 13,2 p. 100 en moins pour les prêts spéciaux immédiats ; 10,3 p. 100 en moins pour les primes sans prêt, et 1,3 p. 100 pour les H. L. M. en accession à la propriété.

Les centaines de milliers de demandeurs, notamment des jeunes ménages, pourront attendre longtemps le toit désiré !

Je ne veux pas faire preuve de pessimisme, monsieur le secrétaire d'Etat, mais je crains que, dans les prochains mois, nous n'assistions à un nouveau ralentissement de la construction.

L'inflation galopante, aggravée par la crise pétrolière qui entraîne elle-même une certaine spéculation, fait actuellement monter le prix des matériaux. Les prochaines adjudications organisées par nos offices seront, une fois de plus, que nous le voulions ou non, infructueuses ; elles viendront retarder la mise en œuvre des projets déposés dans ces offices.

Que dire du coût des loyers ? Ceux-ci, auxquels s'ajoutent les charges, sont en constante augmentation et deviennent insupportables.

Vous ne pouvez ignorer que, pour le seul office de Paris, 16.000 dossiers sont en instance.

Il suffit désormais que la maladie ou le chômage frappe le foyer et c'est « l'avis », suivi de la « feuille bleue », et l'expulsion dramatique, qui ne résout rien.

Cette situation guette aussi le manœuvre, l'O.S., le retraité, qui ne peuvent réserver de 25 à 30 p. 100 de leurs ressources, si ce n'est plus, au paiement du loyer.

On assiste également à une défection des demandeurs devant le coût élevé des loyers, et même, parfois, au retour dans des taudis de ceux qui ne peuvent payer le loyer d'un logement. H. L. M.

Aussi, avec les locataires et leurs associations, nous agissons pour la réduction du prix des loyers. Cela est possible avec une réduction du taux d'intérêt des emprunts et l'allongement de la durée du remboursement. Nous agissons aussi en vue de réduire les charges locatives.

Dans l'immédiat, ne pensez-vous pas qu'il soit nécessaire de bloquer l'accroissement du coût du chauffage collectif qui, dès le mois de novembre, augmentera de 20 à 25 p. 100 ? Il conviendrait de supprimer la T. V. A. qui affecte cette prestation particulièrement lourde.

Nous vous demandons aussi de démocratiser les conseils d'administration des offices, et d'abord en faisant en sorte que leur présidence revienne, de droit, à un élu et non, comme cela s'est produit dans mon département, en 1971 — vous m'excuserez de vous le dire — à des membres de l'U. D. R. qui étaient des battus du suffrage universel.

Enfin, vous qui parlez si souvent de participation, quand assurerez-vous la présence des locataires et des syndicats dans les conseils d'administration ? Je n'insiste pas sur ces solutions qui ont été développées, à l'Assemblée nationale, par mon collègue, M. Etienne Fajon.

Je voudrais maintenant vous entretenir brièvement d'un problème particulier, mais important, dont vous n'avez pas l'habitude d'entendre parler dans cette enceinte, monsieur le secrétaire d'Etat. Il s'agit de l'habitat minier dans le bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais.

Le dernier recensement effectué, en 1968, indique que ce bassin comprend 110.000 logements appartenant aux houillères. Cet habitat, dont plus de la moitié fut construite avant guerre, est, en général, dénué de confort : 75 p. 100 des logements miniers n'ont pas de salle d'eau ; 94 p. 100 n'ont pas l'eau chaude courante et 72 p. 100 ne possèdent pas de W. C. intégrés à l'habitation.

De plus, l'état de ces logements s'est fortement dégradé durant ces dernières années. Les houillères de bassin, actuellement en récession, font preuve d'insuffisance dans l'entretien courant. Certaines cités sont laissées dans un véritable état de délabrement, indigne de notre époque et déprimant pour les habitants, mineurs en activité ou, plus généralement de nos jours, retraités mineurs.

Environ 400.000 personnes, hommes, femmes et enfants, habitent ces logements où n'existe aucun confort et que cerne un environnement décevant.

Dans les villes minières se construisent également des logements collectifs, s'aménagent des lotissements de maisons individuelles. Le contraste est saisissant : d'un côté, les corons de maisons alignées qui se délabrent, faisant penser à la description qu'en fit Emile Zola dans *Germinal*, il y a plus d'un siècle, et, de l'autre, des habitations dotées du confort moderne et d'un environnement acceptable, s'il n'est pas aussi parfait que nous le voudrions.

Il n'est pas possible que les mineurs, les retraités, qui ont souvent ruiné leur santé, qui sont pour la plupart atteints par cette maladie professionnelle qu'est la silicose, il n'est pas possible que leurs épouses, leurs enfants, se voient privés du confort moderne et puissent, de nos jours, être logés comme il y a près d'un siècle.

La rénovation de l'habitat minier n'est pas seulement un impératif humain, c'est aussi un impératif économique et social.

La diversification de l'industrie face à la politique gouvernementale de liquidation de l'industrie minière, nécessite une amélioration radicale de l'habitat et de l'environnement.

Aussi est-il indispensable que le Gouvernement prenne des mesures sérieuses et les mette en application.

Un entretien sérieux, permanent, la rénovation des nombreuses cités classées rénovables seraient une économie pour le pays. Les coûts des travaux d'un logement rénové sont très inférieurs à ceux d'une construction nouvelle. Des expériences, trop limitées, l'ont prouvé.

Je le répète, il n'est pas rentable pour l'économie nationale de laisser détériorer ce capital qu'est l'habitat minier.

De plus, il faut savoir que des dizaines de villes minières comptent de 40 à 80 p. 100 de logements miniers. Va-t-on les laisser devenir des villes-taudis ?

A souligner aussi que dans cette région minière, la construction de logements neufs a pris un sérieux retard et la demande se fait pressante.

L'entretien et la rénovation de l'habitat minier ne peuvent être laissés à la charge de l'établissement public que sont les Houillères nationales. Le Gouvernement, responsable de l'industrie nationalisée et de son patrimoine immobilier doit contribuer au financement et dégager les moyens financiers nécessaires.

Certes, quelques expériences sont en cours. Mais au train où vont les choses, la rénovation s'étalera sur de longues années et même au-delà de l'an 2000. D'ici lors la dégradation de milliers de logements sera totale.

Je voudrais encore attirer votre attention sur le fait que l'entretien et la rénovation de l'habitat minier doivent en premier lieu profiter aux familles du personnel des houillères et des retraités.

De même les élus du bassin minier, les mineurs et retraités avec leurs organisations syndicales s'opposent à toute tentative visant à remettre en cause la gratuité du logement que leur a conférée, au lendemain de la Libération, le statut du mineur.

Je sais qu'il s'agit là d'une situation exceptionnelle. C'est pourquoi à une telle situation, il faut appliquer des mesures exceptionnelles. Des propositions ont été faites en ce sens par l'association des communes minières du Nord et du Pas-de-Calais. Une proposition de loi a été déposée par le groupe communiste à l'Assemblée nationale. Elle apporte des solutions réfléchies, sérieuses à ce vaste problème régional.

J'aurais pu traiter, bien sûr, ce problème particulier dans le cadre du budget du développement industriel, compte tenu du fait que vous laissez à la charge des houillères nationales ce vaste travail. Mais je crois qu'il est avant tout du ressort de votre ministère.

Aussi c'est à vous que nous nous adressons pour résoudre ce problème particulier de l'habitat minier. Vous avez tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, énuméré tant de formes d'aides que j'émetts le souhait, en conclusion, que vous en réserviez une à la rénovation des cités minières. Elles en ont, je vous l'assure, un grand besoin. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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. A M. de Montigny je répondrai, comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer à M. Pinton tout à l'heure, que les prix-plafonds pour 1974 vont être très prochainement révisés. Si, pour tenir compte des hausses exceptionnelles de matières premières, un assouplissement des conditions de révision et d'actualisation a dû intervenir pour les prix des marchés en 1973, nous savons qu'il faut aller au-delà.

Nous avons marqué, en juin 1972, que les prix-plafonds seraient définis chaque année, pour une campagne, au début de l'année civile. C'est dire que la décision concernant les prix-plafonds pour 1974 est maintenant proche.

M. Létouart a évoqué des statistiques. Chacun pioche dans les statistiques ce qui peut étayer ses thèses. Il a donc choisi de retenir les statistiques touchant des logements terminés. Je pourrais lui opposer, celles, plus significatives, concernant les logements mis en chantier.

J'ai indiqué tout à l'heure que pour les huit premiers mois de 1973, en ce qui concerne le secteur des H. L. M. très précisément, une augmentation importante des mises en chantier était intervenue qui permettait d'escompter 190.000 mises en chantier pour 1973 contre 165.000 en 1972. Cela me paraît au moins aussi important — je le dis par courtoisie — que ce qu'il a pu avancer à propos de chiffres qu'il ne m'a été donné de vérifier, mais qui concernent les logements terminés.

M. Léandre Létouart. Ce sont les chiffres du ministère !

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Alors je ne saurais les mettre en doute.

Monsieur le sénateur, je dois dire qu'en ce qui concerne les mises en chantier du logement non aidé, je serais tenté de vous renvoyer à M. Laucournet qui, tout à l'heure, faisait état, et à juste titre d'après ce que j'ai lu moi-même et avec la connaissance qui m'en est venue, des craintes des promoteurs du secteur privé non aidé. S'agissant des logements du bassin minier du Nord, c'est une affaire que nous connaissons bien, qui exige effectivement d'être considérée sur un plan social et humain avant toute chose et d'une manière très spécifique.

Un programme de modernisation a été entrepris en 1973 ; il sera poursuivi et accentué en 1974. Les logements bénéficient tantôt de l'aide de l'A.N.A., tantôt du financement H.L.M. Le Gouvernement a récemment décidé, en vue de faciliter les opérations de réhabilitation, d'autoriser le cumul de l'indemnité de résidence du mineur et de l'allocation de logement. Il n'est pas question pour lui de laisser dépérir ce patrimoine immobilier auquel nous savons que les familles de mineurs sont généralement attachées, encore qu'elles aspirent, comme vous l'avez dit — et qui ne les comprendrait — à ce que ce patrimoine soit le plus rapidement possible doté du confort moderne.

Vous avez évoqué, monsieur le sénateur, le problème des loyers et des charges de l'habitat minier. Vous n'avez pas été le seul. M. Nayrou y a fait également allusion. Il a parlé de l'opportunité de revenir à des taux et à des durées de prêts que l'on a connus antérieurement. Certes, le taux de 1 p. 100 est plus intéressant que celui de 2,95 p. 100 ; 0 p. 100, ce serait encore mieux. Quarante-cinq ans, c'est également plus intéressant que quarante. Mais j'ai demandé depuis longtemps que l'on veuille bien me dire quel est le pays qui, pour le logement social, consent des prêts à un taux inférieur à 2,95 p. 100, inchangé, en dépit de l'évolution du loyer de l'argent, depuis dix-huit mois, sur une durée de quarante ans avec un différé d'amortissement de trois ans. J'attends toujours la réponse, et pour cause.

Je voudrais dire à M. Nayrou que, contrairement à ce qu'il a pu avancer tout à l'heure, les prêts complémentaires ne se font plus à des prix élevés, puisque, conformément à l'engagement pris lors du congrès H.L.M. de Vittel, le 11 mai dernier, les prêts complémentaires, dès lors qu'il s'agit d'une évolution normale des prix pendant l'exécution d'un marché mené dans des conditions de délai normales, sont justiciables d'un taux qui est le même que le taux principal, c'est-à-dire 2,95 p. 100 pour les H.L.M. et 1 p. 100, le taux privilégié des P.L.R.

MM. Bousch et Laucournet ont exprimé le souhait que la dotation pour les études d'urbanisme soit davantage augmentée afin que les documents d'urbanisme puissent sortir plus rapidement. L'augmentation des crédits, en ce domaine, est effectivement modeste en 1974. Mais il faut se rappeler qu'en 1973, elle avait été de 40 p. 100 par rapport à 1972. La dotation de 1974 apparaît suffisante, car les délais sont plus affaire de procédure et d'insuffisance du nombre des fonctionnaires affectés à ces tâches, comme le soulignait M. Laucournet tout à l'heure, que d'insuffisance de crédits.

Dans ces délais entre en jeu aussi l'incidence de la politique de concertation à laquelle M. Olivier Guichard et moi-même sommes très attachés. Les délais sont, pour une part, le fruit de la concertation avec les élus locaux. Il n'est aucun de vous, j'en suis convaincu, pour juger que ces fruits sont par trop amers.

M. Olivier Guichard a indiqué qu'avant la date du 31 décembre 1974 qui a été rappelée tout à l'heure, devaient être mis en œuvre les plans d'occupation des sols pour les communes de plus de 10.000 habitants et pour les communes ayant des problèmes très spécifiques, comme certaines communes du littoral, en particulier.

Il est, en effet, apparu qu'il était tout à fait irréaliste d'escompter — et aucun d'entre vous ne me contredira sur ce point — que l'on puisse, avant le 31 décembre 1974, en finir avec tous les plans d'occupation des sols mis en chantier actuellement.

Aujourd'hui, 331 schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme sont délimités, 285 sont en cours d'élaboration et 4.991 plans d'occupation des sols ont été prescrits, alors que 3.252 sont à l'étude.

M. Bousch, dans son rapport, et M. Laucournet, dans son intervention, ont insisté sur le poids qu'ils estiment excessif de deux opérations de rénovation urbaine. La dotation affectée à l'octroi de subventions pour la rénovation et la restructuration du tissu urbain s'élève, déduction faite des crédits d'études, à 98.500.000 francs et elle se ventile approximativement pour moitié entre la région parisienne et la province. Il y a vingt-six

opérations concernées : douze en région parisienne, quatorze en province, qui sont toutes des opérations anciennes, sauf une en province.

Quant aux deux opérations que vous avez évoquées, elles consommeront 25 p. 100 des crédits disponibles, soit respectivement 12,5 millions de francs à Paris et 12,5 millions de francs à Bordeaux, les autres opérations bénéficiant de 75 p. 100 des crédits, soit 74 millions de francs.

Vous avez indiqué que le problème foncier constituait un obstacle considérable à une politique efficace de l'urbanisme et du logement et qu'il avait peu évolué. C'est, je pense, minimiser l'impact de l'ensemble des mesures réglementaires mises en œuvre — les Z.A.D. en particulier — et l'effort financier consenti pour l'acquisition des réserves foncières.

Les dotations budgétaires augmenteront de 25 p. 100 en 1974 pour atteindre — le F.N.A.F.U. y compris — 381 millions de francs. L'instauration de la taxe locale d'urbanisation évoquée dans son propos, cet après-midi, par M. Olivier Guichard et dont vous aurez à connaître prochainement devrait donner des moyens supplémentaires aux collectivités locales pour résoudre ce problème : ils atteindraient 900 millions de francs, estimait tout à l'heure M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'équipement. Mais d'une façon générale, au nom de la commission des affaires économiques, M. Laucournet a approuvé les orientations de notre action dans le domaine de l'urbanisme et je m'en réjouis.

En revanche, en ce qui concerne les grands ensembles, il a insisté sur les difficultés d'application auxquelles pouvait donner lieu la circulaire du 21 mars 1973. Nous en sommes parfaitement conscients. Sur un plan pratique, les préfets ont par ailleurs été invités à procéder à un examen approfondi de toutes les zones qui ne répondraient pas aux conditions fixées par le texte du 21 mars 1973 et à envisager, en accord avec les collectivités locales, l'opportunité et la possibilité d'une révision des opérations concernées. Ces mesures de redressement peuvent être la réduction du périmètre opérationnel, la mise en réserve foncière des terrains acquis hors de ce périmètre ou bien encore la modification de la consistance du programme de construction des logements par une réduction des niveaux, une augmentation des maisons individuelles ou une modification de la nature des logements aidés.

On peut encore imaginer l'amélioration des conditions d'environnement par la création de nouveaux équipements, notamment les équipements d'infrastructure.

Pour toutes ces actions, il a été prévu dans le budget un crédit de 60 millions de francs. D'ores et déjà, les 77 propositions qui avaient été reçues des préfets au mois d'octobre avaient conduit à différer certaines opérations et à mettre en réserve foncière certains terrains déjà acquis par les aménageurs et qui ne seraient pas « opérationnels » dans un délai rapproché.

En raison de l'heure, j'évoquerai rapidement — cependant, la brièveté de mes propos ne signifie pas que nous ne soyons pas conscients de l'importance de ces deux questions — l'allocation de logement et les charges locatives.

Il est exact qu'il existe un problème de l'allocation de logement. Il est exact aussi que l'année « allocations familiales » s'étend, de même que l'année scolaire va de septembre à juin, du 1^{er} juillet au 30 juin. L'année 1974 ne s'achèvera pas que n'ait été mis en place un dispositif permettant à l'allocation de logement de mieux jouer son rôle.

Je rappellerai seulement que cette allocation a, malgré tout, quelles qu'en soient les imperfections, quelles qu'en soient encore aujourd'hui les complications, très sensiblement progressé depuis la mise en place de la réforme le 1^{er} juillet 1972. En effet, entre cette date et le 30 juin 1973 — nous retrouvons là encore l'année « allocations familiales » — 3.600 millions de francs ont été dispensés aux occupants au titre de cette allocation de logement.

Le problème des charges est très difficile à maîtriser. C'est parce que nous avons conscience de sa complexité que nous avons créé la commission nationale des charges locatives à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure. Dans un premier temps, après six mois de travail, cette commission a déposé le 27 juin dernier un certain nombre de conclusions permettant de clarifier la présentation des documents afin que les occupants connaissent au moins le pourquoi des charges qui leur sont demandées. Pour le terme de janvier dans la plupart des cas, pour celui d'avril dans le plus mauvais des cas, ces documents normalisés devraient être mis entre les mains de tous les occupants.

Reste le coût proprement dit des charges. Nous sommes en train de mener à bien des études très poussées sur ce point, études que l'évolution du prix des produits pétroliers rend plus urgentes encore qu'elles ne pouvaient apparaître jusqu'à présent.

Nous sommes certains qu'il est des économies possibles en matière de charges locatives. Nous sommes certains que, si chacun se sentait davantage responsable de certaines charges locatives, compte tenu de l'état d'esprit propre à notre tempérament français, des économies importantes, notamment dans le domaine du chauffage, pourraient être réalisées.

Nous sommes parfaitement conscients du fait que certains dispositifs de chauffage ont été mis en place parce que leur prix d'acquisition était intéressant et permettait de diminuer le prix du logement, mais les économies réalisées au moment de l'acquisition ont été chèrement payées dès les premières années par un coût d'exploitation et des frais d'entretien considérables.

C'est la raison pour laquelle nous entendons désormais que nous soit présenté un bilan d'exploitation généralisé des charges, du chauffage et des ascenseurs en particulier, pour tout projet important de logement aidé.

D'autres études sont actuellement poussées très rapidement. Nous avons demandé — j'y ai fait allusion tout à l'heure — en ce qui concerne les charges de chauffage, au « plan construction » de nous faire des propositions. Je vais moi-même me rendre devant la commission des charges locatives d'ici peu, de manière à donner des orientations, des directives en fonction du résultat des études qui auront été menées à bien entre-temps.

Je voudrais en terminant dire à M. Laucournet qu'il n'y a pas désengagement de l'Etat. Le désengagement auquel il a fait allusion n'est qu'apparent. Même si l'on fait abstraction de la progression stupéfiante du marché hypothécaire — le volume des prêts a augmenté de 40 p. 100 depuis le 1^{er} janvier dernier pour atteindre aujourd'hui un montant d'encours de près de 40 milliards de francs — il ne faut pas se borner à considérer les 5.500 millions du budget proprement dit du logement pour apprécier l'effort de l'Etat. Il faut y ajouter les quelque 4 milliards de francs inscrits aux charges communes qui rendent compte, en particulier, des bonifications d'intérêts et d'un certain nombre de dispositions fiscales. Il faut y ajouter les 3.700 millions de francs d'allocation de logement. Il faut y ajouter enfin, ce qui revêt, à bien des égards, le caractère d'une taxe parafiscale, au moins dans son mode de prélèvement : je veux parler du 0,90 p. 100 destiné au logement qui représente 2 milliards de francs.

Il faut considérer qu'en 1974 les dépenses au titre de l'épargne logement vont connaître un bond prodigieux du fait que, pour la première fois cette année, les plans d'épargne logement vont devenir opérationnels. Il ne faut pas oublier non plus les crédits du fonds d'action sociale.

En vérité — je tiens à le dire à la Haute assemblée — l'Etat ne se désengage pas. Il a, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, diversifié ses actions ; il tend à leur donner un caractère de plus en plus incitatif et modulé, mais de désengagement, point !

C'est parce que nous avons le sentiment, dans un cadre dont je vous accorde volontiers que les événements risquent de peser quelque peu sur lui au cours de l'année 1974, d'avoir poursuivi un effort global et de l'avoir nuancé pour répondre aux aspirations des Français et aux nécessités du monde d'aujourd'hui que je vous demanderai, pour ce qui est une grande affaire nationale, de bien vouloir approuver notre projet de budget. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole.

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, nous sommes un certain nombre, dans cette assemblée, à regretter le sort qui a été fait aux sociétés coopératives d'H.L.M. par la loi du 16 juillet 1971. Bénéfique par ailleurs, celle-ci a prévu, pour ces organismes, des solutions qui se révèlent peu réalisables, malgré l'adoption d'un amendement que j'avais présenté, avec quelques collègues, dont M. le rapporteur Laucournet, et qui avait amélioré la situation en dispensant ces sociétés de passer des contrats de promotion. Pourtant, ces coopératives ont rendu et rendent encore de très grands services — j'en suis témoin dans mon département — surtout pour les maisons individuelles en secteur diffus, secteur où d'autres organismes ne peuvent intervenir que difficilement.

Or, ces coopératives ne poursuivent leur action qu'au bénéfice de mesures transitoires définies par le décret du 10 janvier 1972. Vous venez de nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un texte allait être publié très prochainement pour régler cette question. Je vous remercie de cette bonne nouvelle car — vous le savez — ce problème, dont j'ai eu souvent l'occasion de vous entretenir, me tient à cœur.

Il est, en effet, très important que des hommes de bonne volonté, dont l'action mérite d'être encouragée, soient rassurés sur l'avenir de leurs entreprises par l'adoption de mesures satisfaisantes et surtout que des programmes puissent être lancés pour 1974. (*Applaudissements.*)

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. Je confirme à M. de Bourgoing ce que j'ai eu l'occasion de dire tout à l'heure. Un texte va intervenir à la suite de très nombreuses réunions que nous avons tenues, à mon cabinet même, avec les responsables du secteur coopératif, auquel nous sommes, M. Olivier Guichard et moi, aussi attachés que vous-même.

M. Jean Nayrou. Je demande la parole.

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

M. Jean Nayrou. Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, évoqué tout à l'heure le problème des charges et parlé du chauffage. Je voulais vous demander si, dans la période actuelle, compte tenu de la crise de l'énergie, il ne serait pas possible, dans certaines régions productrices de courant électrique, de favoriser l'installation du chauffage électrique, répondant ainsi au très gros effort actuellement consenti par E. D. F. pour tenter de vulgariser ce chauffage, dans les H.L.M., en particulier dans les logements-foyers.

Ma deuxième observation concerne l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon. Je pose cette question en plein accord avec MM. Antoine Courrière, Marcel Souquet et Charles Alliès, ainsi que M. Pierre Brousse qui me fait signe qu'il m'approuve.

On a aménagé le littoral Languedoc-Roussillon à très grands frais. On a urbanisé toute cette zone. Puis, lorsque tout a été à peu près terminé, lorsque déjà la population pensait bénéficier d'un ensemble de travaux très coûteux qu'elle voyait d'ailleurs mener avec une certaine émotion — je dirai même avec une certaine retenue car elle se demandait où on allait — alors que les vacanciers, dont beaucoup sont d'origine très modeste, commencent à bénéficier de ces installations, on apprend tout à coup que trois centrales nucléaires vont être construites aux abords du golfe du Lion, exactement entre Port-la-Nouvelle et le Vaccarès, que les eaux qui auront servi au refroidissement de ces centrales nucléaires seront rejetées dans le golfe du Lion, ce qui, du fait des courants qui le traversent, intéressera l'ensemble du littoral Languedoc-Roussillon.

Ces plans dont vous parliez tout à l'heure ont-ils été étudiés pour être transformés à peine réalisés ? Ce problème soulève une émotion profonde dans toute la région. C'est une erreur à ne pas commettre. Je me souviens fort bien que mon collègue Antoine Courrière avait fait toutes réserves sur l'affaire, mais à peine maintenant peut-on entrevoir les résultats qu'on envisage de transformer du tout au tout l'économie de toute une région par des installations qui n'avaient pas été prévues au départ.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai tenu à vous faire part de l'émotion de tous ceux qui habitent cette région.

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. Je transmettrai à qui de droit, monsieur Nayrou, l'observation que vous venez de faire concernant l'émotion des populations que vous représentez, car l'affaire n'est pas de ma compétence.

Je peux, en revanche, répondre à la première de vos questions. Il n'appartient pas à l'Etat de prendre parti pour tel ou tel mode de chauffage, mais il lui appartient, dans une période comme celle-ci, de renforcer les exigences normatives en matière d'isolation thermique. Il n'y manquera pas. Cela conduira dans bien des cas à privilégier le type d'énergie auquel M. Nayrou paraît attaché.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Je voudrais remercier M. le secrétaire d'Etat des informations très complètes qu'il a bien voulu nous donner et qui, sur bien des points, ont apaisé les inquiétudes des membres de cette assemblée.

Cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, sur un point, vous n'avez pas levé nos doutes, celui des primes sans prêt. Celles-ci sont supprimées à partir du 1^{er} janvier, mais doivent être maintenues dans le secteur rural. J'ai évoqué le problème à la tribune, mais vous ne l'avez pas repris. Le secteur rural serait-il également menacé ? Nous aimerions avoir l'assurance qu'il n'en est rien.

Le deuxième problème auquel j'ai fait allusion est celui de la rénovation urbaine.

Je l'ai évoqué à la tribune en exprimant les craintes que suscitait l'insuffisance des crédits. Vous les avez ravivées en précisant que 25 p. 100 des crédits sont destinés à des opérations que nous connaissons bien à Paris et à Bordeaux. Celle de Paris, relative aux Halles, est une opération récente.

Lorsque pour ma commune j'ai demandé une subvention de l'Etat pour une opération amorcée en 1960, il m'a été répondu, en 1969, qu'aucune opération nouvelle n'était plus admise, qu'aucune subvention n'était plus octroyée, mais que des avances avec des taux d'intérêts bonifiés pourraient être consenties.

Or, j'apprends que l'opération des Halles est largement dotée. Peut-être que Paris n'est pas une ville très riche, mais il existe en province des villes encore moins riches que Paris.

M. Pierre Brousse. Très bien !

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Par conséquent, si une exception d'une telle importance est faite pour la capitale, ne pourrait-on reconsidérer les décisions prises pour les villes moyennes de nos provinces au sujet desquelles vous avez pourtant marqué un intérêt extraordinaire dans la présentation de votre budget ?

M. Létouart tout à l'heure a évoqué la rénovation du patrimoine immobilier des houillères. Nous vous remercions des renseignements que vous avez fournis concernant les houillères du Nord. Il me serait agréable que vous évoquiez également la rénovation de l'habitat des houillères de Lorraine. Cet habitat doit être maintenu dans les circonstances présentes, et la protection assurée, du moins jusque vers les années 1985-1990. Ces renseignements m'intéresseraient personnellement.

Vous avez dit tout à l'heure qu'une commission nationale a été chargée d'étudier les problèmes relatifs aux charges locatives, en particulier celui de la clarté de la présentation des comptes. Effectivement, le premier souci doit être d'informer les locataires. Souvent ils reçoivent une feuille sur laquelle est inscrite une majoration incompréhensible pour eux. Et même si, dans ma région, ils viennent voir le sénateur-maire pour lui demander des explications, je ne suis pas à même, n'étant pas membre du conseil d'administration de l'office, de le faire. C'est ainsi que se créent des difficultés. Il faut inviter les offices à fournir à leurs locataires les éléments d'information nécessaires. Tout propriétaire d'immeuble qui loue des appartements est obligé de le faire pour ses locataires. Alors que les offices le fassent ! Je remarque d'ailleurs que les loyers et les charges des H. L. M. ont été majorés de façon importante ces temps derniers. Il me semble que les offices devraient faire montre de plus de compréhension et ne pas augmenter, en quinze mois, trois fois leurs quittances alors que dans le même temps le Gouvernement présente un plan anti-hausse et anti-inflation.

Notre assemblée, au-delà de ces quelques remarques, est soucieuse de vous dire combien elle vous est reconnaissante des nombreuses informations que vous lui avez données.

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. Je voudrais très rapidement dire à M. le rapporteur que la suppression des primes sans prêt avait été annoncée pour le VI^e Plan. Elle a été confirmée en 1971.

Le 23 janvier 1972, un arrêté applicable dès le 1^{er} février a suspendu l'octroi des primes sans prêt pour tous les projets dont les travaux seraient déjà commencés. Beaucoup de Français en ont tiré la conclusion qu'ils auraient avantage à commencer à construire, ne serait-ce que dans la perspective du rétablissement de la contribution foncière à partir du 1^{er} janvier 1973 et du fait de l'évolution des coûts de la construction.

Ces primes sans prêt seront supprimées à dater du 1^{er} janvier et remplacées, pour une part, par ces prêts d'un type spécial que j'ai évoqués tout à l'heure : ils seront consentis sur dix-huit ans, avec une bonification pour les dix premières années. Mais les primes à l'amélioration de l'habitat rural ne sont, elles, nullement touchées. Elles subsistent.

Concernant l'opération de Forbach à laquelle vous avez fait allusion en la rapprochant d'une opération plus importante dans le cœur de Paris — qu'on appelait autrefois « le ventre de Paris » — je dirai que, puisqu'un effort est fait dans le domaine des villes moyennes, vous pourriez peut-être pour votre bonne ville de Forbach en profiter, en proposant votre programme le plus rapidement possible.

Pour les zones minières, notre intention est de provoquer des programmes de rénovation de tous les logements ouvriers dans tous les secteurs géographiques. Par conséquent, nous sommes

très ouverts à tout ce qui pourrait se faire jour dans votre province. S'agissant enfin de la clarté des comptes relatifs aux charges locatives, je vous confesserai que je suis quelquefois, lorsqu'il m'arrive de frapper à la porte de tel ou tel appartement dans une H. L. M., dans l'incapacité de distinguer, entre les différentes charges, ce qui est avance, régularisation, à valoir, solde, etc.

C'est pourquoi nous avons eu le souci d'établir des documents normalisés, valables sur l'ensemble du territoire. Un accord est intervenu au sein de la commission des charges locatives, le 27 juin dernier. Il a été paraphé par l'ensemble des organisations de propriétaires et de locataires qui y participaient. Je pense qu'une mise en œuvre de ces documents normalisés interviendra dès le début de 1974.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le logement et figurant aux états B et C ainsi que les articles 37, 38 et 39.

ETAT B

« Titre III, 200.946.332 francs. »

La parole est à M. Marcel Martin.

M. Marcel Martin. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a pire que l'inflation, c'est la récession. Il y a pire que la récession, c'est la récession dans l'inflation.

Or, je crains que nous n'abordions prochainement une rude période, qui toucherait un certain nombre de secteurs de notre économie et en particulier la construction, deuxième industrie française.

On a suffisamment mis en lumière, à cette tribune, la contradiction qui existait entre le blocage des prix plafonds, d'une part, et la hausse insensée des matières premières, des salaires et du crédit, d'autre part, pour que je revienne sur cette question, sinon pour vous dire que je me réjouis de votre déclaration précédente sur la révision très prochaine des prix plafonds.

Permettez-moi de vous dire que cette révision doit être envisagée assez largement pour pouvoir rattraper une hausse des prix galopante sinon, comme cela a d'ailleurs été souligné tout à l'heure, les crédits que vous avez dégagés seraient eux-mêmes inopérants car aucune collectivité n'aurait la possibilité de les utiliser.

De plus, sur le plan de la conjoncture, des difficultés nouvelles affectent actuellement la construction : la grève dans les cimenteries, ainsi que la pénurie du pétrole.

Permettez-moi d'insister auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, sur certaines contradictions qui existent, non au sein de votre budget, mais au sein de l'action gouvernementale. Certes, ce budget traduit l'effort que vous pouviez consacrer à la construction, mais je note des contradictions avec ce que font les autres ministres.

Les charges de la construction sont énormes et sont chaque jour aggravées, notamment par une fiscalité délirante. Pour le foncier, ce que l'on a coutume d'appeler « la fiscalité immobilière » alourdit considérablement les charges foncières qu'il importera, dans un proche avenir, de reviser très profondément.

Egalement, dans ce projet de budget qui nous est soumis cette année, un certain nombre d'exonérations fiscales sont supprimées pour les logements neufs. Des dispositions financières ont été prises, qui tendent à réduire le crédit hypothécaire et à le limiter à un certain volume. Enfin, des taxes nouvelles sont envisagées. Vous savez le poids de la taxe locale d'équipement. On nous parle maintenant d'une taxe d'urbanisme.

Mon sentiment, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est qu'il est impossible dans le même temps de faire une chose et son contraire. C'est seulement sur ce point que je voulais attirer votre attention.

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. Je voulais seulement remercier le sénateur-maire de Nancy d'avoir appelé mon attention sur un certain nombre de points, qui d'ailleurs ne nous avaient pas échappé.

Peut-être ses paroles ont-elles dépassé quelque peu sa pensée en ce qui concerne les incidences réelles des mesures fiscales que traduit le projet de loi de finances sur la conjoncture de la construction.

Si la conjoncture de la construction doit connaître certains aléas, je ne crois pas, très sincèrement, que l'origine en sera fiscale.

Comme lui, je pense que la récession est pire que l'inflation, et c'est précisément parce que le Gouvernement avait le sentiment, alors que tout le monde parlait de surchauffe, que peut-être déjà, un certain refroidissement, économique s'entend, pouvait être envisagé, qu'il a fait preuve d'une certaine réserve, jusqu'à présent, dans la mise en place du dispositif anti-inflationniste.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre III ?...

Je le mets aux voix.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV, 17.329.501 francs. » — (Adopté.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme, 2.495.275.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 1.493.072.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 5.671.333.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 1.643.887.000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VII. — Autorisations de programme, 10.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement, 10.500.000 francs. » — (Adopté.)

Tous les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme (équipement et logement) ayant maintenant été examinés, ceux-ci se trouvent adoptés avec les chiffres résultant des votes précédemment émis.

Article 37.

M. le président. « Art. 37. — I. — Le programme de construction des habitations à loyer modéré, en 1974, est fixé à 219.483 logements, tous secteurs confondus.

« II. — Dans les 219.483 logements susvisés sont compris ceux de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 37 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971, ainsi que ceux de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 49 de la loi n° 72-1121 du 20 décembre 1972.

« 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 1974 ;

— 28.000 logements en 1975 ;

— 27.000 logements en 1976.

« La première tranche de ce programme triennal s'imputera sur le programme global fixé au paragraphe I. »

Par amendement n° 119, MM. Coudé du Foresto et Bousch, au nom de la commission, proposent : a) au paragraphe I de cet article, de remplacer les mots « fixé à 219.483 logements » par les mots « fixé à 223.000 logements » ; b) au paragraphe II, de remplacer les mots « dans les 219.483 logements » par les mots « dans les 223.000 logements ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. J'ai exposé tout à l'heure à la tribune les motifs pour lesquels la commission des finances vous demande de revenir au texte initial du Gouvernement et de rejeter le texte adopté par l'Assemblée nationale.

Il ne m'apparaît pas utile d'insister davantage sur un sujet bien connu de cette assemblée.

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

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 119, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 37, ainsi modifié.

(L'article 37 est adopté.)

Article additionnel.

M. le président. Par amendement n° 120, MM. Coudé du Foresto et Bousch, au nom de la commission, proposent, après l'article 37, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Les prix de revient ou d'acquisition des constructions qui servent de base au calcul du montant des prêts accordés dans le cadre de la législation sur les habitations à loyer modéré sont révisés, chaque année, pour tenir compte de l'évolution de l'indice officiel du coût de la construction. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Jean-Eric Bousch, rapporteur spécial. Monsieur le président, mes chers collègues, j'ai également indiqué à la tribune les motifs qui ont conduit votre commission des finances à déposer cet amendement.

En effet, celle-ci souhaite que les prix de revient des constructions qui servent de base au calcul du montant des prêts accordés dans le cadre de la législation sur les H. L. M., soit révisé chaque année en tenant compte de l'évolution de l'indice officiel du coût de la construction.

Nombreux sont nos collègues qui sont intervenus à cette tribune pour signaler les difficultés des offices et des organismes constructeurs pour réaliser les programmes qui leur sont attribués en respectant les prix plafonds. En général, ils y parviennent, mais en faisant financer soit par les collectivités locales, soit par des prêts complémentaires, les opérations qui ne peuvent être incorporées dans les prix plafonds.

Il en résulte un transfert de charges sur les collectivités locales, qui sont répercutées à terme sur les loyers payés par les occupants des H. L. M.

Pour cette double raison, votre commission des finances souhaiterait que le Gouvernement prenne à cœur ce problème et qu'il ne se contente pas de révisions épisodiques. Ces révisions devraient permettre d'atteindre des prix normaux, les offices et les promoteurs faisant de leur côté un très grand effort. Les études entreprises au ministère et toutes les études sur la construction ont permis de faire des progrès considérables. Mais ce n'est pas au moment où vous envisagez, comme vous venez de le dire, monsieur le secrétaire d'Etat, d'augmenter la qualité et peut-être les conditions d'isolation thermique des logements pour éviter les déperditions inutiles d'énergie et de chaleur, que l'on peut faire des constructions à des prix qui sont manifestement insuffisants.

Tel est l'objet du présent amendement que nous demandons au Sénat de bien vouloir adopter.

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

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement a déjà marqué à plusieurs reprises dans ce débat son souci d'actualiser les prix plafonds. Le qualificatif d'épisodique ne me paraît pas recouvrir tout à fait la réalité. C'est plutôt le qualificatif de périodique qui conviendrait depuis l'arrêté du printemps 1972 qui prévoit, chaque année, la définition d'un prix de campagne.

Sur le fond, cet amendement me semble à certains égards sans objet dans la mesure où la procédure du prix de campagne permet de répondre aux préoccupations exprimées par la commission des finances. Il est évident que l'indice officiel du coût de la construction est un des éléments fondamentaux du calcul du montant du relèvement de ces prix plafonds d'une année sur l'autre.

En la forme, l'amendement intervient dans un domaine qui est plutôt d'ordre réglementaire que d'ordre législatif. Il faut peut-être laisser au Gouvernement un minimum de souplesse dans l'application.

Au surplus, cet amendement tombe tout à fait dans le champ d'application de l'article 42 de la loi organique qui prévoit que seuls sont recevables les amendements qui tendent à réduire effectivement une dépense publique.

Dans ces conditions, je demande à la commission et à son rapporteur de vouloir bien retirer cet amendement sur l'esprit duquel — mes précédents propos en ont témoigné — le Gouvernement ne peut que marquer son accord.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

M. le président. Monsieur le rapporteur général, je vous donne la parole pour répondre au Gouvernement, mais je me garde bien de vous questionner sur l'applicabilité de l'article 42, car, à mon sens, il a été évoqué et non invoqué.

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je n'ai rien entendu, monsieur le président. (Sourires.)

M. le président. Moi non plus !

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Je voudrais simplement, monsieur le secrétaire d'Etat, sur ce sujet, vous rappeler que vous avez employé tout à l'heure le terme de « revision périodique ». Comment se fait-il alors — c'est une question que je vous pose en me la posant à moi-même — que l'éventail le plus large de cette assemblée vous ait signalé toutes les difficultés que l'on rencontrait actuellement avec la fixation des prix plafonds et qui obligent les collectivités locales à se livrer à des opérations dont je ne dirai pas que la morale les réprouve, bien entendu, mais dont je dirai tout de même qu'elles obligent à des acrobaties qui ne sont pas tout à fait normales ?

J'insiste — tout en n'ayant pas entendu la dernière partie de votre propos (*sourires.*) — pour que vous actualisiez plus rapidement que vous ne le faites actuellement les prix plafonds tels que nous les connaissons.

M. le président. L'amendement n° 120 est-il maintenu ?

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général. Nous préférons le retirer étant donné que M. le secrétaire d'Etat n'a pas voulu mettre ses armes au râtelier !

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. Je remercie M. le rapporteur général. Je lui indique qu'en matière d'actualisation il n'y a pas manqué de zèle de la part du Gouvernement puisque, aussi bien, un prix de campagne nous est imposé par l'arrêté du printemps 1972, puisqu'il y a eu définition d'un prix pour 1973 et qu'il va y avoir, dans les prochaines semaines, définition d'un prix pour la campagne 1974.

M. le président. L'amendement n° 120 est donc retiré.

M. Christian Bonnet, secrétaire d'Etat. Mais l'esprit en est retenu par le Gouvernement.

M. le président. Nous lui en donnons acte.

Articles 38 et 39.

M. le président. « Art. 38. — Pour l'année 1974, 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 9.123 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. 39. — 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 francs, les imputations sur les trois années étant elles-mêmes limitées à :

« — 150 millions de francs en 1974 ;

« — 150 millions de francs en 1975 ;

« — 150 millions de francs en 1976.

« 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 39 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971 et au titre de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 51 de la loi n° 72-1121 du 20 décembre 1972 s'imputeront sur les autorisations de programme ouvertes au titre de 1974. » — (*Adopté.*)

Nous avons terminé l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1974 en ce qui concerne le logement.

— 3 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Max Monichon expose à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural la situation et le rôle de la forêt française dans l'économie nationale.

Le patrimoine forestier national, unique dans l'Europe des Neuf, s'inscrit comme un élément essentiel dans la politique économique de notre pays, d'autant qu'il peut être développé. Mais des dangers menacent nos forêts. La lutte contre les incendies de forêts, le cours des bois, et en particulier des bois de papeterie, la mauvaise situation du secteur des produits résineux sont des éléments qui requièrent des solutions.

L'incitation au développement du boisement doit être poursuivie pour augmenter notre potentiel de production. Le rôle de la forêt dans la protection de la nature et dans la lutte contre la pollution doit être précisé et défini. L'action du fonds forestier national mérite d'être développée. Dans le même temps l'extension et la sauvegarde des débouchés de nos bois doivent être poursuivies. La fiscalité et les charges sociales pèsent lourdement sur les activités forestières ; les groupements forestiers doivent être prolongés par des groupements de gestion forestière qu'il faut constituer.

Il lui demande ce que compte faire le Gouvernement pour développer le boisement, accroître les moyens du fonds forestier national, sauvegarder et étendre les débouchés de nos bois et pour repenser et préciser le problème des groupes forestiers et l'exonération des droits prévus aux articles 1241 et 1370 du code général des impôts.

Enfin, il lui demande s'il n'estime pas nécessaire que les actions, tant de l'office des forêts que du service des forêts soient regroupées et coordonnées à l'intérieur d'une direction des forêts, afin d'accroître l'efficacité et d'assurer la permanence d'une unité de conception, de gestion et de direction (n° 96).

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

— 4 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter les dispositions de la loi n° 72-1201 du 23 décembre 1972 fixant les conditions dans lesquelles l'honorariat est conféré aux anciens maires et adjoints.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 59, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 5 décembre 1973, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1974, adopté par l'Assemblée nationale [N°s 38 et 39 (1973-1974). — 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 :

— Intérieur et Intérieur (rapatriés) :

MM. Joseph Raybaud et André Armengaud, rapporteurs spéciaux (rapport n° 39, tome III, annexes n° 17 et 18) ;

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° 44, tome I).

Articles 42 bis et 42 ter.

Personne ne demande la parole ? ...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 5 décembre 1973, à une heure vingt minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 4 DECEMBRE 1973
(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Ecoutes téléphoniques.

1427. — 4 décembre 1972. — M. Henri Caillavet demande à M. le ministre de l'intérieur si, selon des informations, notamment rapportées par un poste radiophonique périphérique, une nouvelle atteinte aux libertés fondamentales pourrait résulter de l'organisation d'écoutes téléphoniques sauvages dans un immeuble en cours d'aménagement destiné à un hebdomadaire satirique. Il lui demande également s'il est fondé que des services de police en civil et en uniforme aient prêté leur concours à une telle opération. Dans l'affirmative, sur quelles instructions et sous quelle responsabilité cette initiative a-t-elle été prise, et, dans la négative, quelles mesures il compte prendre pour rechercher les coupables.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 4 DECEMBRE 1973

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. »

Testaments : clause d'inaliénabilité.

13678. — 4 décembre 1973. — M. Marcel Souquet rappelle à M. le ministre de la justice que son prédécesseur avait déclaré, lors des débats intervenus tant au Sénat (*Journal officiel*, Débats, séance du 13 mai 1971, p. 391) qu'à l'Assemblée nationale (*Journal officiel*, Débats, séance du 28 juin 1971, p. 3481) lors du vote de la loi n° 71-256 du 3 juillet 1971 relative aux clauses d'inaliénabilité contenues dans une donation ou un testament, que des études seraient menées en liaison avec le ministre de l'intérieur pour régler les problèmes posés par l'inaliénabilité des biens légués aux communes et à leurs établissements publics comme les hôpitaux et les hospices ; il lui demande si ces études ont été entreprises, quelles en ont été les conclusions et si le Parlement sera saisi prochainement d'un projet de loi modifiant l'actuelle législation.

Pêche : relèvement des taxes piscicoles.

13679. — 4 décembre 1973. — M. Léon David demande à M. le ministre de l'économie et des finances quelles décisions il compte prendre au sujet du relèvement des taxes piscicoles permettant aux fédérations des pêcheurs de maintenir leurs activités au regard de la politique de la pêche.

Transfusion sanguine : coût.

13680. — 4 décembre 1973. — M. Francis Palmero rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale les mérites de la transfusion sanguine et des donateurs bénévoles du sang et lui demande, devant la distorsion toujours plus grande qui existe

entre le prix de cession du sang et de ses dérivés, et les charges supportées, notamment en matière de personnel, s'il ne peut envisager l'ajustement raisonnable des tarifs, basé sur les coûts réels et selon des critères régionaux.

Dégazage d'un pétrolier : sanctions.

13681. — 4 décembre 1973. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre de la protection de la nature et de l'environnement quelles sanctions ont été prises à l'encontre du navire pétrolier libérien *Atomic* surpris dans des opérations de dégazage dans la Manche par un avion du service des douanes de Nantes.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai réglementaire.

PREMIER MINISTRE

N° 9996 Marcel Martin ; 11527 Jean Francou ; 11972 Pierre Schiélé ; 12004 Edmond Barrachin ; 12316 Jean Colin ; 12342 André Diligent ; 12482 André Diligent ; 12522 Francis Palmero ; 12633 Michel Darras ; 12652 Roger Poudonson ; 12748 André Méric ; 12959 André Aubry ; 13024 Roger Poudonson ; 13332 Roger Poudonson.

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE (JEUNESSE, SPORTS ET LOISIRS)

N° 10601 Jean Legaret ; 12449 Guy Schmaus ; 13423 Guy Schmaus.

AFFAIRES CULTURELLES

N° 10092 Marie-Thérèse Goutmann ; 10435 Georges Cogniot ; 11024 Michel Kauffmann ; 12494 Pierre Giraud ; 12794 Francis Palmero ; 13046 Michel Miroudot.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 12863 Francis Palmero ; 12891 Francis Palmero ; 13168 Francis Palmero ; 13173 Francis Palmero.

AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

N° 11525 Octave Bajoux ; 11946 Pierre-Christian Taittinger ; 11964 Jacques Pelletier ; 12923 Marcel Souquet ; 13001 Marcel Gargar ; 13167 Francis Palmero ; 13255 J.-P. Blanchet ; 13361 Jean Cluzel ; 13383 Jean Francou.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EQUIPEMENT, LOGEMENT ET TOURISME

N° 9670 Pierre-Christian Taittinger ; 10939 Pierre Giraud ; 13066 Michel Sordel ; 13206 Hector Viron ; 13300 Jacques Vassor ; 13320 Marcel Gargar ; 13321 Marcel Gargar ; 13325 Jean Colin ; 13341 Jean Francou ; 13343 Edouard Bonnefous ; 13353 Jean Colin ; 13419 Jean Colin.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 12804 René Touzet ; 12842 Pierre Giraud ; 13054 Raoul Vadepied ; 13120 Roger Poudonson ; 13252 Marcel Darou ; 13312 Pierre Giraud ; 13337 Marcel Lambert ; 13344 Georges Cogniot ; 13354 Roger Poudonson.

ARMEES

N° 13298 Francis Palmero.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE.

N° 11390 André Méric.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 10978 Henri Caillavet ; 11011 Henri Caillavet ; 11074 Pierre-Christian Taittinger ; 11155 Fernand Lefort ; 11221 Léopold Heder ; 11692 Jean Cluzel ; 11902 André Mignot ; 11987 Marcel Brégégère ; 12003 Edgar Tailhades ; 12140 André Méric ; 12208 Michel Sordel ; 12346 Raoul Vadepied ; 12562 Robert Liot ; 12577 Modeste Legouez ; 12764 Francis Palmero ; 12814 Robert Liot ; 12844 Pierre Giraud ;

12871 Auguste Amic; 12904 Robert Liot; 12953 Pierre Labonde; 13015 Lucien de Montigny; 13080 Maurice-Bokanowski; 13133 Yves Durand; 13205 Henri Caillavet; 13213 Jacques Pelletier; 13296 Francis Palmero; 13307 Pierre Schiélé; 13317 Jacques Ménard; 13323 Jacques Duclos; 13355 Jean Cluzel; 13365 Jacques Duclos; 13369 Michel Yver; 13377 Auguste Amic; 13396 Louis Courroy; 13405 Roger Poudonson.

EDUCATION NATIONALE

N° 8219 Georges Cogniot; 12401 Félix Ciccolini; 12505 Georges Cogniot; 12519 André Barroux; 12654 Emile Durieux; 12661 Roger Poudonson; 12666 Catherine Lagatu; 12724 Georges Cogniot; 12932 Auguste Pinton; 12985 Jean Colin; 13053 Jean Legaret; 13083 Catherine Lagatu; 13146 Louis Namy; 13272 Georges Cogniot; 13302 Catherine Lagatu; 13352 Claude Mont; 13380 Jean Bertaud; 13403 Catherine Lagatu; 13408 Catherine Lagatu; 13411 Georges Cogniot; 13412 Georges Cogniot.

INFORMATION

N° 13304 Catherine Lagatu; 13390 Raoul Vadepied.

INTERIEUR

N° 11851 Pierre Giraud; 11899 André Mignot; 12123 Pierre Giraud; 12373 Henri Caillavet; 12376 André Fosset; 12593 Henri Caillavet; 12808 Jean Cluzel; 12860 Pierre Giraud; 13249 Marcel Souquet; 13318 Marcel Gargar; 13347 Paul Caron; 13393 Pierre Schiélé; 13416 Henri Caillavet; 13425 Edouard Grangier.

JUSTICE

N° 13290 Henri Caillavet.

PROTECTION DE LA NATURE ET ENVIRONNEMENT

N° 11001 Ladislav du Luart; 11926 André Diligent; 13039 Joseph Raybaud; 13364 Jean Bertaud; 13379 Guy Schmaus.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

N° 11576 Marcel Martin; 11882 Catherine Lagatu; 12100 Jean Cluzel; 12418 Jean Cluzel; 12491 Jean Cluzel; 12679 Marcel Guislain; 12911 Jean Sauvage; 12914 Joseph Raybaud; 12921 Francis Palmero; 12998 Paul Guillard; 12999 Pierre Schiélé; 13002 Marcel Gargar; 13097 Bernard Lemarié; 13110 Guy Schmaus; 13172 Marcel Martin; 13179 Guy Schmaus; 13180 Guy Schmaus; 13191 Jacques Duclos; 13195 Jean Mézard; 13235 André Aubry; 13253 Marcel Mathy; 13288 Henri Caillavet; 13289 Henri Caillavet; 13313 Pierre Giraud; 13335 Marcel Cavaillé; 13356 Jean Cluzel; 13359 Jean Cluzel; 13360 Jean Cluzel; 13421 Pierre Giraud.

TRANSPORTS

N° 13210 Jean Colin; 13404 Auguste Amic.

TRAVAIL, EMPLOI, POPULATION

N° 13395 Jean Mézard.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE (JEUNESSE, SPORTS ET LOISIRS)

Education physique et sportive.

12515. — M. Guy Schmaus appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) sur des démarches effectuées par certaines directions départementales de jeunesse, de sport et de loisir (J. S. L.) auprès des enseignants d'éducation physique et sportive (E. P. S.) titulaires de leur poste. En effet, il lui signale le cas d'enseignants ayant été mis en demeure de demander leur mutation pour un autre établissement, « au cas où les heures d'association sportive seraient intégrées dans les services d'enseignement ». Il lui demande en conséquence : 1° si de telles initiatives lui paraissent normales alors qu'aucune décision légale n'est prise concernant l'association sportive scolaire et universitaire (A. S. S. U.); 2° si une telle pratique lui semble respecter les droits des enseignants; 3° si ces mesures ne sont pas en contradiction avec ses affirmations selon lesquelles : « l'intégration

des trois heures d'A. S. S. U. permettrait d'augmenter les heures d'éducation physique et sportive »; 4° si cette orientation est de nature à favoriser le développement de l'A. S. S. U. (Question du 9 février 1973.)

Réponse. — 1° L'initiative prise par certaines directions départementales de la jeunesse, des sports et des loisirs de la région parisienne, et contre laquelle s'élève l'honorable parlementaire, l'a été sur instructions de l'administration centrale. Il s'agissait, sans attendre la sortie des textes réglementaires modifiant les conditions d'encadrement par les enseignants d'éducation physique et sportive des activités de l'association sportive scolaire et universitaire, non de mettre en demeure certains enseignants de demander leur mutation, mais de les informer en temps utile de la possibilité de transférer du poste qu'ils occupaient. Il leur était ainsi possible de demander, s'ils le désiraient, un poste à leur convenance dans le cadre du mouvement annuel des enseignants d'E. P. S. 2° C'est effectivement dans le souci de préserver les droits des enseignants que cette information leur a été communiquée. En effet, si le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs, est seul juge, en fonction de l'intérêt général, de la répartition des postes d'enseignants d'E. P. S., il convenait par contre de réduire au minimum pour les titulaires de ces postes les inconvénients résultant d'un éventuel transfert. 3° L'intégration dans le service d'enseignement des trois heures A. S. S. U. représentant 45.000 heures d'enseignement aurait à l'évidence permis une augmentation des horaires d'E. P. S. et surtout une meilleure répartition de ceux-ci entre les deux cycles. A la suite du choix qui leur a été offert par les dispositions du décret n° 73-863 du 7 septembre 1973, 90 p. 100 environ des enseignants d'E. P. S. ont demandé à continuer à animer les activités des associations sportives scolaires des établissements où ils sont affectés dans le cadre de leur service. En tout état de cause, les modifications apportées aux conditions d'encadrement des associations sportives scolaires n'ont entraîné aucun transfert de poste, ni aucune mutation. 4° L'augmentation prévisible du nombre de licenciés à l'A. S. S. U. est la preuve que ces modifications ne sont pas de nature à nuire au développement de cette association, qui bénéficie par ailleurs d'une aide soutenue du secrétariat d'Etat pour son fonctionnement.

AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

Entretien des voies communales : contribution foncière.

12529. — M. Geoffroy de Montalembert rappelle à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural qu'aux termes du dernier alinéa de l'article 854 du code rural, tel qu'il résulte de l'article 8 de la loi n° 69-1263 du 31 décembre 1969, une part (fixée au tiers à défaut d'accord contraire) du montant de la contribution foncière des propriétés bâties et non bâties est supportée par le preneur, en contrepartie de l'ancienne taxe de voirie. Il lui demande si, dans l'hypothèse où la charge de l'entretien des voies communales et des chemins ruraux a été déléguée en tout ou en partie par la commune à un autre organisme, tel qu'un syndicat ou un district, le preneur doit également supporter une part de la contribution versée à cet organisme par le bailleur, cette contribution remplaçant celle qu'aurait perçue la commune à défaut d'une telle délégation. (Question du 14 février 1973.)

Réponse. — Il semblerait conforme à l'esprit de l'article 8 de la loi n° 69-1263 du 31 décembre 1969 que le preneur en place supporte la part de la contribution foncière affectée au syndicat de communes lorsque celui-ci prend à sa charge les travaux de voirie antérieurement confiés à la commune. L'application de ce principe se heurterait cependant à de graves difficultés : elle supposerait, en effet, que le bailleur soit exactement informé des attributions du syndicat et conduirait à des calculs particulièrement complexes lorsque le syndicat en cause est appelé à remplir des missions multiples ou lorsque la commune appartient à plusieurs syndicats. D'autre part, la portée de l'expression « part communale » retenue par l'article 8 de la loi du 31 décembre 1969 ne saurait être sujette à interprétation : cette part ne peut s'entendre juridiquement que du montant de la contribution foncière correspondant strictement au nombre des centimes additionnels votés par le conseil municipal exclusivement. En l'état actuel de la réglementation, il convient donc de considérer que, même dans l'hypothèse où un syndicat ou un district de communes prend à sa charge des travaux de voirie antérieurement confiés à la commune, seule une fraction de la part communale de la contribution foncière peut être supportée par le preneur.

Éleveurs : prêts spéciaux.

13406. — M. Henri Caillavet expose à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural qu'en application du décret n° 73-33 du 4 janvier 1973 relatif aux prêts spéciaux d'élevage consentis par le crédit agricole mutuel, les éleveurs ont présenté aux caisses de crédit agricole des projets de développement. Or,

il s'avère qu'après étude du projet et notification de l'accord, les prêts spéciaux consentis par le crédit agricole mutuel ne répondent pas à l'attente des éleveurs tant pour leur montant que pour leur durée. En effet, en raison de l'insuffisance des fonds mis à la disposition des caisses de crédit, les prêts spéciaux accordés aux éleveurs ne bénéficient pas totalement des dispositions prévues, d'une part, à l'article 6 du décret précité concernant le montant total des crédits pouvant être consentis aux éleveurs, et, d'autre part, à l'article 4 du même décret concernant la durée maximale des prêts et le différé d'amortissement. De ce fait les projets ne peuvent être le plus souvent que partiellement réalisés, et le développement prévisible remis en question. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre la réalisation complète des projets de développement de l'élevage ayant reçu un avis favorable, étant donné l'importance accordée par le Gouvernement aux activités d'élevage. (*Question du 28 septembre 1973.*)

Réponse. — L'importance de la demande en prêts très bonifiés pour le développement de l'élevage n'avait pas échappé au Gouvernement. Celui-ci en publiant le décret n° 73-33 du 4 janvier 1973 qui a institué et organisé les prêts spéciaux d'élevage, avait prévu un montant de 700 millions de francs dans le contingent général fixé pour 1973, ce qui était déjà nettement supérieur au volume de prêts effectivement accordés pour les bâtiments d'élevage en 1972 (168 millions de francs). Ce contingent se révélant néanmoins insuffisant, le Premier ministre, lors de la conférence annuelle entre le Gouvernement et les organisations professionnelles agricoles, a décidé de l'augmenter encore de 200 millions de francs. Cet effort très important témoigne de la volonté du Gouvernement de promouvoir une politique dynamique de l'élevage en France. Sur le plan de l'attribution des prêts il est de la compétence des caisses régionales de crédit agricole d'adapter les conditions maxima définies dans le décret n° 73-33 du 4 janvier 1973 à la situation particulière de chaque emprunteur.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

Anciens de la forteresse de Huy.

12675. — M. Michel Darras rappelle à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre les termes de sa lettre du 29 septembre 1972 concernant les anciens de la forteresse de Huy : « L'instruction complémentaire que cette affaire a paru mériter est actuellement en cours. Les conclusions auxquelles elle permettra de parvenir seront, le cas échéant, soumises à la commission nationale des déportés et internés résistants aux fins de nouvel avis. » Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître où en est la question. (*Question du 10 avril 1973.*)

Réponse. — Sous réserve des conditions imposées par le statut des déportés et internés résistants, les personnes incarcérées dans la citadelle d'Huy (Belgique) se voient reconnaître la qualité d'interné résistant et la commission nationale des déportés et internés résistants a, jusqu'à présent, estimé que le régime en vigueur dans cette forteresse ne lui paraît pas comparable à celui qui a été appliqué dans les corps d'extermination. Cependant, comme il en avait pris l'engagement, le ministre des anciens combattants et victimes de guerre avait entrepris des démarches diplomatiques afin qu'une mission composée d'un haut fonctionnaire de son administration et d'un ancien résistant, membre de la commission nationale, soit autorisée par le Gouvernement belge à se rendre en Belgique pour procéder à une enquête complémentaire à ce sujet. Cette autorisation vient de lui parvenir et l'enquête va avoir lieu dans les tout prochains jours sur les lieux mêmes de détention.

ECONOMIE ET FINANCES

Réforme monétaire de 1958.

12006. — M. Francis Palmero demande à M. le ministre de l'économie et des finances de bien vouloir faire le bilan des avantages et des inconvénients de la réforme monétaire de 1953 de remplacement de l'ancien franc par le nouveau franc et de lui faire connaître quelles dispositions il envisage de prendre pour que quatorze ans après cette décision cette réforme, dont la justification n'apparaît pas *a priori* évidente, entre effectivement en application sur le plan de la vie courante. (*Question du 5 octobre 1972.*)

Réponse. — La création du nouveau franc en 1953, qui a répondu à des motifs à la fois techniques et d'ordre psychologique, s'est insérée dans une politique financière d'ensemble. Intervenant à l'heure de l'entrée de la France dans le Marché commun et du retour à une plus large convertibilité des monnaies européennes, la modification de notre unité monétaire — dont le taux de change

était parallèlement défini de façon plus réaliste — répondait, pour une part, à des considérations d'ordre externe. Notre unité monétaire — ainsi redéfinie et portée au centuple de l'ancien franc — s'est trouvée bénéficier en effet d'une parité proche de celle des monnaies étrangères (deutsche Mark, florin, franc suisse...) auxquelles elle était confrontée sur le marché des changes. A l'intérieur, cette nouvelle définition, tout en simplifiant le libellé des dettes et des créances, a rendu aux citoyens une conscience plus nette de la valeur de la monnaie nationale et a contribué à lutter contre les comportements inflationnistes et de fuite devant la monnaie. L'introduction du nouveau système monétaire est depuis longtemps entrée dans les faits. L'ensemble des moyens de paiement libellés en anciens francs a été privé du cours légal, à l'exception des pièces de 1 et 2 anciens francs dont le rôle se révèle de plus en plus limité dans les échanges monétaires. Le public est familiarisé avec le maniement des billets et des pièces en circulation ainsi qu'avec l'emploi du franc actuel pour exprimer des sommes ou des valeurs.

FONCTION PUBLIQUE

Situation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

13510. — M. André Méric attire l'attention de M. le Premier ministre sur les revendications justifiées des ingénieurs des travaux publics de l'Etat (T. P. E.). Il lui rappelle que la réforme du ministère de l'équipement et du logement a augmenté le nombre de leurs missions et a accru leurs responsabilités alors que leur demande d'ajustement de leurs traitements n'a pas été prise en considération. Il lui indique, en outre, que les ingénieurs T. P. E. ont proposé à leur administration la création d'un cadre d'emploi des ingénieurs de l'équipement et du logement regroupant les ingénieurs des travaux publics de l'Etat et les ingénieurs du corps des ponts et chaussées sur quatre niveaux de fonction, création qui donnerait à chacun sa chance de carrière sans pour cela ignorer les différences de niveau de formation à l'origine, et lui demande : 1° les mesures qu'il compte prendre pour la création du cadre d'emploi proposé par les ingénieurs de l'équipement et du logement ; 2° la suite qu'il entend donner aux propositions faites par M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme à ses collègues des finances et de la fonction publique constituant pour les ingénieurs T. P. E. un strict minimum et relatives à l'amélioration de l'échelle indiciaire, à l'augmentation du nombre d'ingénieurs divisionnaires, à la création d'une classe fonctionnelle d'ingénieurs divisionnaires. (*Question du 23 octobre 1973 transmise à M. le ministre de la fonction publique.*)

Réponse. — Le projet de modification de la situation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat (service de l'équipement) présenté par le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, rappelé par l'honorable parlementaire est en cours d'examen. Il ne paraît cependant pas possible de définir dès à présent les mesures susceptibles d'intervenir et qui requièrent au préalable une analyse attentive de la situation et de l'emploi de cette catégorie de fonctionnaires.

REFORMES ADMINISTRATIVES

Organisation des régions (application de la loi).

13537. — M. Francis Palmero expose à M. le ministre chargé des réformes administratives que l'article 2 de la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 prévoit qu'au-delà du 1^{er} octobre 1973, « la modification des limites des régions peut intervenir à l'initiative du Gouvernement après consultation des conseils régionaux et des conseils généraux intéressés ». Le dernier alinéa de ce même article prévoit que ces assemblées peuvent également demander de telles modifications « sous réserve qu'elles ne tendent ni à l'accroissement du nombre des régions, ni à la création de régions comprenant moins de trois départements ». Il lui demande confirmation que ces deux restrictions ne s'appliquent pas dans le cas d'une initiative gouvernementale. (*Question du 6 novembre 1973.*)

Réponse. — La question de l'honorable parlementaire porte sur le point de savoir si la réserve mise par l'article 2 de la loi sur les régions à la modification des limites des régions après le 1^{er} octobre 1973, savoir que celle-ci ne doit tendre ni à l'accroissement du nombre des régions, ni à la création de régions comportant moins de trois départements, visait la seule hypothèse où la modification était prononcée à l'initiative des conseils régionaux et des conseils généraux intéressés, ou était applicable en toute hypothèse, que l'initiative vint des conseils régionaux et des conseils généraux ou du Gouvernement. Il est confirmé à l'honorable parlementaire, après un examen des travaux préparatoires de la loi devant le Sénat, que la première interprétation est la bonne.

SANTÉ PUBLIQUE ET SÉCURITÉ SOCIALE

Rémunération de travailleuses familiales.

1693. — M. Louis de La Forest demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'instituer, en cas de maladie de la mère de famille, une prestation permettant la rémunération d'une travailleuse familiale. Il apparaît, en effet, que si la commission d'action sociale du VI^e Plan chiffrerait à 2.660 les besoins supplémentaires en travailleuses familiales, il est à craindre que cette progression ne puisse être atteinte aussi longtemps que le financement reposera sur les seuls organismes de sécurité sociale dont relèvent les familles usagères. (Question du 29 juin 1972.)

Réponse. — L'honorable parlementaire a appelé l'attention du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur l'intérêt qui s'attache à l'action des travailleuses familiales et sur les problèmes financiers qu'elle pose. L'utilité de cette profession et la nécessité de la développer ont été clairement affirmées à l'occasion de l'élaboration du VI^e Plan. Dans cette perspective, des crédits importants ont été inscrits au budget du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale en vue de favoriser la formation de ces travailleurs sociaux; ils permettent d'attribuer aux stagiaires travailleuses familiales qui en font la demande une bourse dont le montant représente une indemnité salariale égale au S. M. I. C. D'autre part, plusieurs instructions ministérielles énumèrent les différents cas dans lesquels l'intervention d'une travailleuse familiale est souhaitable, et une instruction récente insiste sur leur rôle dans le domaine de la protection maternelle et infantile et de l'aide sociale à l'enfance. Toutefois, les difficultés de financement des services rendus par ces travailleurs sociaux en ont, jusqu'à présent, freiné l'augmentation des effectifs. Les services compétents du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale s'efforcent, depuis plusieurs années, d'y porter remède. Ils se sont préoccupés d'accroître les sources actuelles de financement qui sont principalement constituées par les fonds d'action sanitaire et sociale des organismes de sécurité sociale. Un arrêté du 8 septembre 1970 a ainsi créé une dotation complémentaire au fonds national de l'action sanitaire et sociale de la caisse nationale d'allocations familiales qui a été affectée notamment à la prise en charge, des services de travailleuses familiales, sous forme de prestation de service. A cet égard, le conseil d'administration de la caisse nationale des allocations familiales, au cours d'une récente réunion, a décidé de majorer de moitié sa participation au budget d'action sociale des caisses d'allocations familiales et en particulier à la partie de ce budget consacrée aux travailleuses familiales. Une étude entre la caisse nationale des allocations familiales et la caisse d'assurance maladie sera entreprise en vue de déterminer les conditions selon lesquelles les interventions des travailleuses familiales relevant du régime d'assurance maladie pourraient être prises en charge par les caisses d'allocations familiales. Il y a enfin lieu d'espérer que les mesures préconisées par les instructions ministérielles susvisées dans le domaine de l'aide sociale à l'enfance et de la protection maternelle auront atteint dans les prochaines années un développement suffisant pour que ne soient plus redoutées les difficultés de financement qui freinent actuellement le développement de la profession.

Répartition des charges d'aide sociale.

12566. — M. Jean Cluzel expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que la répartition des charges d'aide sociale entre l'Etat et les collectivités locales est actuellement fixée par un tableau annexé au décret n° 55-887 du 21 mai 1955. Ce tableau fait apparaître des différences de répartition très sensibles, notamment pour les dépenses des groupes 2 et 3. Il lui demande : 1° si ces différences sont toujours justifiées ; 2° si une plus large participation de l'Etat à ces dépenses ne pourrait être envisagée, compte tenu du fait que l'aide sociale doit en priorité faire appel à la solidarité nationale ; 3° quel serait le coût d'une modification de l'actuelle répartition, qui mettrait à la charge de l'Etat 85 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'aide sociale. (Question du 23 février 1973.)

Réponse. — L'honorable parlementaire appelle l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur les différences très sensibles constatées dans les pourcentages de contribution des collectivités locales, notamment aux dépenses des groupes 2 et 3, tels qu'ils figurent au barème annexé au décret n° 55-887 du 21 mai 1955 et demande : 1° si ces différences sont toujours justifiées ; 2° si une plus large participation de l'Etat à ces dépenses ne pourrait être envisagée, compte tenu du fait que l'aide sociale doit en priorité faire appel à la solidarité nationale ; 3° quel serait le coût d'une modification de l'actuelle répartition, qui mettrait à la charge de l'Etat 85 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'aide sociale. En ce qui concerne le premier point le

problème évoqué relève plus particulièrement de la compétence de M. le ministre de l'intérieur chargé d'établir de nouveaux critères de répartition des dépenses d'aide sociale. Quant au second point tendant à une plus large participation de l'Etat aux dépenses d'aide sociale il convient de préciser que celle-ci ne cesse de croître depuis la mise en application des barèmes par suite d'une très inégale progression des dépenses dans chacun des trois groupes. En effet, cette progression touche beaucoup plus les dépenses du groupe I (+ 997 p. 100 de 1955 à 1971) où la participation de l'Etat (82 p. 100 en 1971) est prépondérante, que les dépenses des groupes II et III majorées seulement et respectivement pour la même période de 65 p. 100 et 360 p. 100. C'est ainsi que depuis la mise en place des trois barèmes à compter du 1^{er} janvier 1956 le pourcentage moyen de participation de l'Etat fixé alors à 50,01 p. 100 atteint 56,07 p. 100 en 1971 soit 6,06 p. 100 de plus qu'en 1965, faisant réaliser aux collectivités locales une économie correspondante loin d'être négligeable puisqu'elle peut être chiffrée à 403 millions en chiffres ronds en 1971. Il n'est pas inutile de rappeler qu'en sus l'Etat supporte, en totalité, la charge des bénéficiaires de l'aide sociale dépourvus de domicile de secours (196 millions de dépenses en 1971) portant sa contribution dans les dépenses d'aide sociale à 57,3 p. 100 pour la métropole. La question est posée enfin de savoir « quel serait le coût d'une modification de l'actuelle répartition qui mettrait à la charge de l'Etat 85 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'aide sociale ». Sur les dépenses de 1971, dernière gestion connue, la dépense supplémentaire pour l'Etat serait de l'ordre de 2 milliards (1.957.500.000 francs).

Faculté de médecine de Montpellier : manque de locaux.

13305. — M. Marcel Souquet expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que des étudiants en médecine poursuivant leurs études à la faculté de Montpellier, reçus à l'examen de première année et donc admis en deuxième année, se voient refuser l'accès par manque de place. Considérant les difficultés qu'entraîne cette situation et le fait que ces étudiants sont obligatoirement tenus de redoubler leur première année au même titre que les non-admis ou les débutants, il lui demande quelles sont les mesures qu'il entend prendre pour éviter que ne se reproduisent à la rentrée 1973-1974 de telles anomalies et si le Gouvernement a vraiment connaissance de tels faits. Plus générale, il demande si toutes dispositions seront prises afin de permettre à la faculté de médecine de Montpellier de continuer à dispenser ses cours sans être gênée par un manque de locaux. (Question du 29 août 1973.)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire au sujet de la situation des étudiants de l'unité d'enseignement et de recherche de médecine de Montpellier a retenu toute mon attention, mais les renseignements pris auprès des autorités hospitalières et universitaires locales montrent que les craintes exprimées n'étaient pas justifiées. En effet, à l'issue de deux sessions d'examen, tous les étudiants ayant obtenu la validation de leur première année de P. C. E. M., au nombre de 509, ont été admis à poursuivre leur formation : 384 en deuxième année d'études médicales et 125 en deuxième année d'études odontologiques. Je précise, par ailleurs, que les dispositions à prendre pour que l'U. E. R. de médecine de Montpellier dispose des locaux qui seraient nécessaires à l'organisation de l'enseignement relèvent de la compétence de M. le ministre de l'éducation nationale.

Pensions vieillesse de veuve : limite d'âge.

13415. — M. Alfred Kieffer expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale le problème suivant : dans le régime général des pensions de vieillesse, une veuve de salarié peut obtenir sa pension de veuve dès la cinquante-cinquième année révolue. Dans les trois départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, cette limite d'âge est fixée à soixante-cinq ans. Or, il n'y a pas de raison à ce que l'avantage accordé par le régime général ne soit pas applicable en droit local, surtout si l'on considère que, dans les trois départements de l'Est, les cotisations sont plus élevées et versées depuis plus longtemps. Ces veuves avaient obtenu une faculté d'option pour le régime général. Cette solution ne paraît cependant pas satisfaisante car si une veuve opte pour le régime général, elle perd d'autres avantages du régime local. En conséquence, il lui demande s'il ne conviendrait pas d'uniformiser cette limite d'âge en abaissant à cinquante-cinq ans la limite actuellement en vigueur dans les trois départements. (Question du 28 septembre 1973.)

Réponse. — En vue de permettre aux veuves des assurés qui ont été affiliés à l'ex-régime local d'assurance vieillesse des départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, de bénéficier dès l'âge de cinquante-cinq ans, sans condition d'invalidité, des avantages de réversion de ce régime, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale a fait mettre à l'étude un projet de décret en liaison avec les divers départements ministériels intéressés.

TRANSPORTS

Liaison ferroviaire Paris — Etang de Berre.

13382. — M. Jean Francou demande à M. le ministre des transports que soient réexaminées les étapes de la liaison ferroviaire Paris—rives de l'étang de Berre créée par la compagnie internationale des wagons-lits afin que Salon-de-Provence puisse bénéficier de cette liaison ferroviaire exceptionnelle dont la création répond à un véritable besoin des habitants de cette région. Si cette liaison était attendue depuis longtemps par les élus des communes de Miramas, Istres, Fos, Port-de-Bouc et Martigues, en revanche ceux de Salon-de-Provence souhaitent que leur commune, située sur cette ligne ferroviaire, soit la première station car nombre de ses habitants, de ses professionnels et de militaires de l'école de l'air, ainsi que le prouvent les statistiques, sont directement concernés par cette liaison. (*Question du 22 septembre 1973.*)

Réponse. — Depuis le 30 septembre dernier, une voiture-lits a été incorporée dans le train n° 5041-5040, Paris-Marseille et vice-versa, via la voie Sud de l'étang de Berre. La gare de Salon-de-Provence se trouve donc bien desservie par ce nouveau service puisque les trains en cause s'y arrêtent à 6 h 24, dans le sens Paris—Marseille, et à 21 h 34, dans le sens inverse. Cependant, il est permis de penser que la demande de l'honorable parlementaire vise la délivrance pour Salon-de-Provence du billet forfaitaire, fer-supplément voiture-lits, qui a accompagné la mise en circulation de cette voiture-lits. Ce billet

a été créé pour susciter le développement du trafic à destination et en provenance de la zone industrielle de Fos ; il n'a donc été rendu valable que pour les relations de Paris à toutes les gares situées entre Miramas et Martigues et vice-versa, ces dernières gares comprises. Toutefois, la S. N. C. F. a accepté que, s'il y trouve avantage, le voyageur puisse acheter le billet à prix global et quitter le train à une gare précédant Miramas, s'il est en provenance de Paris, ou l'emprunter à une gare située après Miramas, s'il se déplace vers Paris. C'est ainsi qu'une personne voyageant entre Paris et Salon-de-Provence ou vice-versa, réalise par cette pratique une économie de 23 francs si elle voyage au plein tarif et de 9 francs si elle voyage au demi-tarif. La gare de Salon-de-Provence bénéficie donc de la nouvelle desserte par voiture-lits et de prix plus avantageux résultant de la création des prix globaux.

Erratum

*à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 26 novembre 1973*

(*Journal officiel du 27 novembre 1973, Débats parlementaires, Sénat.*)

Page 2041, 1^{re} colonne, 4^e ligne de la réponse à la question écrite n° 13391 de M. Jean-François Pintat, au lieu de : « ... une moyenne annuelle s'élevant à... », lire : « ... une moyenne annuelle de nationalisations s'élevant à... ».