

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

COMPTE RENDU INTEGRAL — 25<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Mardi 30 Novembre 1976.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MÉRIC

1. — Procès-verbal (p. 3708).

2. — **Loi de finances pour 1977.** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3708).

**Équipement et ports.**

M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial (équipement); Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial (ports); 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); Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.

*Suspension et reprise de la séance.*

PRÉSIDENTICE DE M. LOUIS GROS

3. — **Rappels au règlement** (p. 3717).

MM. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement; Robert Schwint, Etienne Dailly.

4. — **Loi de finances pour 1977.** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3718)

**Équipement et ports (suite)** (p. 3718).

MM. Jean Bertaud, Gérard Ehlers, Louis Courroy, Paul Caron, Geoffroy de Montalembert, Paul Guillard, Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial (équipement); Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement; Jacques Eberhard, Fernand Chatelain.

Sur les crédits :

MM. Jacques Eberhard, Antoine Andrieux, le ministre.

Art. 71. — Adoption (p. 3728).

5. — **Candidature à un organisme extraparlamentaire** (p. 3728).

6. — **Loi de finances pour 1977.** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3728).

**Logement** (p. 3728).

MM. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial, Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement; Jacques Barrot, secrétaire d'Etat au logement; Fernand Chatelain.

*Suspension et reprise de la séance.*

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. Gilbert Belin, Michel Miroudot, Robert Parenty, Paul Caron, le secrétaire d'Etat.

Adoption des crédits.

Art. 46 (p. 3746).

Amendements n° 93 de M. Max Monichon, 102 rectifié de M. Robert Parenty, 104 du Gouvernement et 103 de M. Robert Parenty. — MM. Pierre Bouneau, Robert Parenty, le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial, Maurice Coutrot, le rapporteur pour avis, Fernand Chatelain. — Adoption.

Adoption de l'article modifié

Art. 47 et 48. — Adoption (p. 3748).

Renvoi de la suite de la discussion.

MM. Edouard Bonnetous, président de la commission des finances; Adolphe Chauvin.

7. — **Nominations à un organisme extraparlamentaire** (p. 3749).

8. — **Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 3749).

9. — **Renvoi pour avis** (p. 3749).

10. — **Ordre du jour** (p. 3749).

**PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,**  
vice-président.

La séance est ouverte à onze heures.

**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 1977

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 1977, adopté par l'Assemblée nationale (n° 64 et 65, 1976-1977).

### EQUIPEMENT

#### EQUIPEMENT ET PORTS

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement (équipement et ports).

La parole est à M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (équipement).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport que j'ai l'honneur de présenter au Sénat, au nom de la commission des finances, traite, dans un premier chapitre, des moyens des services généraux du ministère de l'équipement et, dans un second chapitre, des crédits destinés au financement des infrastructures, voies navigables et routes.

Le rapport écrit qui est mis à votre disposition comporte un ensemble très détaillé de données chiffrées qui vous permettent de bien mesurer la structure et l'évolution des crédits inscrits au budget de l'équipement au cours des trois derniers exercices.

Je me bornerai donc à souligner quelques chiffres clés afin de mieux situer le budget de l'équipement pour 1977 par rapport aux budgets antérieurs, d'une part, et par rapport à l'ensemble de la loi de finances pour 1977, d'autre part.

En apparence, les dotations prévues pour l'ensemble du ministère de l'équipement au titre de 1977 évoluent comme suit : les dépenses ordinaires progressent de 40 p. 100 par rapport à 1976, tandis que les dépenses en capital progressent de 22,9 p. 100 pour les autorisations de programme et régressent de 1 p. 100 pour les crédits de paiement.

En réalité, les comparaisons avec les années précédentes sont rendues très difficiles du fait, d'une part, de l'existence de nombreux collectifs budgétaires et, d'autre part, de la multiplicité des reclassements, transferts et modifications diverses.

Après élimination des modifications les plus importantes et prise en compte des lois de finances rectificatives pour 1975 et 1976, un tableau comparatif, qui figure au rapport écrit, permet de mieux situer les évolutions entre la loi de finances initiale pour 1977 et celle pour 1976, d'une part, et la loi de finances pour 1977 et la moyenne des lois de finances pour 1975 et 1976, collectifs budgétaires inclus, d'autre part.

On constate ainsi, pour les dépenses ordinaires, une augmentation de 18,3 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1976, et de 27,4 p. 100 par rapport aux lois de finances pour 1975 et 1976, « collectifs » budgétaires inclus.

Pour les dépenses en capital, c'est certainement le point le plus important, les autorisations de programme régressent de 7,3 p. 100 par rapport à la loi de finances pour 1976 et de 16,7 p. 100 par rapport à la moyenne des lois de finances pour 1975 et 1976, collectifs budgétaires inclus.

Ainsi, contrairement aux apparences, le budget de l'équipement pour 1977 est véritablement un budget d'austérité.

L'évolution de la part du budget de l'équipement dans l'ensemble du budget de l'Etat confirme d'ailleurs cette constatation. Par rapport à l'ensemble des dépenses à caractère définitif du budget général, les crédits de paiement, qui représentaient 18,47 p. 100 en 1975, tombent à 14,75 p. 100 en 1977, tandis que les autorisations de programme passent de 18,1 p. 100 à 14,95 p. 100.

Bien sûr, dans ces estimations, ces évaluations, ces pourcentages, il n'a pas été tenu compte du fonds d'action conjoncturelle qui est doté d'un crédit de 2 500 millions de francs sur lequel 1 000 millions de francs sont susceptibles de revenir au budget de l'équipement dans la mesure où les sommes affectées au fonds d'action conjoncturelle seront débouclées. Mais rien dans les déclarations de M. le Premier ministre ou de M. le ministre délégué à l'économie et aux finances ne permet de penser que ces crédits le seront prochainement.

Je voudrais maintenant examiner les crédits inscrits au titre des services généraux du ministère. Les dépenses ordinaires comportent essentiellement les frais de personnel.

Le fait saillant, pour 1977, est la transformation de l'imputation de la rémunération des personnels n'occupant pas un emploi budgétaire. Par ailleurs, les crédits afférents aux services d'études techniques ont été regroupés dans un chapitre unique. Il s'agit là de deux mesures de remise en ordre des crédits qui permettent de mieux les identifier et, par conséquent, de mieux exercer le contrôle parlementaire.

Pour 1977, il a été procédé à la régularisation de la rémunération des personnels et à l'imputation de l'ensemble des rémunérations versées par l'Etat sur les chapitres de la première partie du titre III.

Cette modification a entraîné la suppression des frais de personnel au sein des chapitres entretien, études et travaux qui supportaient précédemment les dépenses de rémunération des personnels non titulaires.

Les crédits ainsi transférés sur la première partie du titre III s'élèvent à 374 millions de francs et proviennent des travaux d'entretien, des dépenses diverses, de crédits d'investissement et enfin du fonds spécial d'investissement routier, le F.S.I.R.

En ce qui concerne celui-ci, la régularisation est loin d'être terminée puisque les crédits pour 1977 comportent environ 300 millions de francs destinés à la rémunération des personnels.

Les effectifs concernés par cette mesure sont 16 903 agents appartenant à toutes les catégories de la fonction publique.

Il est prévu que 3 869 de ces emplois seront résorbés dans le cadre de la titularisation des agents non titulaires entamée depuis plusieurs années par le ministère de l'équipement.

S'agissant de nouveaux emplois, il est prévu d'en créer, en 1977, 300 contre 1 479 dans le budget de 1976. Ces emplois supplémentaires renforceront les effectifs des services extérieurs, notamment les groupes d'urbanisme opérationnel et de construction.

L'augmentation nette des effectifs ne sera donc que de 0,4 p. 100, ce qui est un chiffre très mince. Il est permis de s'interroger sur la faiblesse de cette augmentation. A un moment où des dizaines de milliers de jeunes cherchent un emploi, on peut se demander s'il ne serait pas préférable de procéder au recrutement de ces jeunes qui sortent d'un établissement d'enseignement technique plutôt que de leur servir des allocations de chômage.

Une vision trop étroitement budgétaire ou comptable peut sans doute conduire le Gouvernement à limiter le recrutement de fonctionnaires ; mais une vision plus large, plus sensible aux aspects économiques et sociaux de ce problème, devrait l'inciter à accélérer le recrutement, notamment de jeunes.

Le dernier point qu'il convient de souligner concerne le regroupement, au sein d'un chapitre unique, des crédits relatifs aux divers services d'études techniques.

Je voudrais maintenant passer en revue les crédits destinés au financement des infrastructures, et tout d'abord ceux qui intéressent les voies navigables.

Dans notre pays, les voies d'eau restent un mode de transport économique sous-employé. Pourtant, le principal atout du transport des marchandises par voies navigables est son faible prix de revient. A cet égard, les indications fournies dans le rapport écrit vous montrent que, par rapport aux transports routiers, les gains sont assez considérables. Le transport par voies navigables est faible consommateur de main-d'œuvre. J'entends bien que, dans une période de sous-emploi comme celle que nous connaissons, on peut estimer qu'il n'y a pas lieu de stimuler cette activité qui n'est pas créatrice d'emplois.

En revanche, ce mode de transport, étant faible consommateur d'énergie, présente, à l'évidence, un avantage considérable au moment même où les importations de produits pétroliers constituent un facteur important du déséquilibre de notre balance des échanges extérieurs.

En dépit de cet avantage, les transports par voies d'eau demeurent cependant sous-utilisés.

Le trafic des voies navigables françaises connaît actuellement une stagnation et même, du fait du ralentissement de l'activité économique, une véritable régression depuis 1974. En effet, de 1974 à 1975, l'ensemble du trafic a diminué de 13,5 p. 100 en tonnage et de 13,3 p. 100 en tonnes-kilomètres.

Cette diminution du trafic affecte toutes les catégories de marchandises qui sont transportées par voies d'eau.

Il convient de souligner, car cela dénote une évolution importante pour l'avenir des voies navigables françaises, que pour la première fois depuis 1967, le trafic total des marchandises transportées par eau n'a pas atteint les 100 millions de tonnes en 1975.

Nos équipements fluviaux demeurent donc sous-utilisés alors qu'ils sont particulièrement économiques, notamment en matière d'énergie, et qu'ils recèlent de vastes possibilités de développement.

Il y a lieu, enfin, de mentionner — tant il est fréquent, dans les débats d'ordre économique, de se référer aux pays voisins — que, par rapport à l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres, le trafic fluvial représente 40 p. 100 des tonnes transportées pour les Pays-Bas, 20 p. 100 pour la Belgique, 10 p. 100 pour la République fédérale d'Allemagne et seulement 5 p. 100 pour la France.

L'exploitation réglementée des voies navigables pose actuellement de difficiles problèmes d'équilibre financier. C'est ainsi que la situation financière de l'ensemble de l'office national de la navigation demeure fort détériorée et très préoccupante.

Certes, des mesures tendant à améliorer la gestion de cet organisme ont d'ores et déjà été prises, mais il convient de poursuivre ce processus de réforme de l'office national de la navigation et de définir un nouveau cadre pour les activités de la navigation fluviale.

En ce qui concerne les dépenses d'entretien des voies navigables, une véritable stagnation des crédits est prévue pour 1977. Sans doute faut-il ajouter que celle-ci fait suite à une revalorisation sensible effectuée en 1976.

Depuis plusieurs années, votre commission des finances signalait l'insuffisance des travaux d'entretien réalisés sur notre réseau de navigation intérieur, eu égard à l'état de vétusté dans lequel se trouvent bon nombre de nos canaux. Si elle a été entendue en 1976, il semble qu'en 1977 on revienne aux errements antérieurs qui n'ont pas permis d'assurer un entretien satisfaisant des voies navigables françaises. L'espoir ainsi soulevé par le budget de 1976 aura donc été rapidement déçu.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, si l'on compare les crédits de 1977 à la moyenne des crédits pour 1975 et 1976, y compris la loi de finances rectificative, on observe une diminution de près de 10 p. 100. Si l'on veut bien tenir compte, par ailleurs, de l'augmentation du coût des travaux, la réduction du volume des investissements est encore bien plus forte.

Une part importante de ces crédits est consacrée au programme d'action prioritaire n° 6, « assurer la liaison fluviale mer du Nord — Méditerranée », c'est-à-dire la liaison Rhin — Rhône.

Pour l'ensemble du VII<sup>e</sup> Plan, il a été prévu, pour ce programme d'action prioritaire, un total de 1 550 millions de francs en 1975 en autorisations de programme, les établissements régionaux et les collectivités locales devant, de leur côté, apporter une contribution à hauteur de 190 millions de francs.

Les seules opérations nouvelles propres à cette liaison Rhin — Rhône ont été finalement très limitées pour 1976 et 1977. Il n'en sera pas de même à partir de 1978 lorsque sera véritablement engagée cette réalisation.

On peut se demander si, lorsque les travaux de cette liaison seront entrepris, à partir de 1978, d'autres travaux, sur d'autres liaisons, seront susceptibles d'être menés dans le même temps. Est-il vraisemblable de le penser? Est-il raisonnable d'espérer que la réalisation de ce programme d'action prioritaire portant achèvement de la liaison Rhin — Rhône pourra être complètement achevée en 1985?

Ainsi, l'aménagement de la liaison Rhin — Rhône, qui n'a pas encore affecté les budgets de 1976 et de 1977, va constituer, dans le domaine des voies navigables, la grande opération des prochaines années. Malgré les promesses ministérielles réitérées,

il n'est pas certain que sa réalisation n'entraînera pas une réduction des autres programmes. Il ne fait guère de doute, en tout cas, que les autres liaisons, notamment les liaisons Seine — Nord, Seine — Est et Atlantique — Méditerranée, risquent de ne pas dépasser le stade des études.

Je voudrais maintenant aborder le chapitre des routes.

Les crédits consacrés aux routes sont, en 1977, inférieurs de 2 p. 100 à ceux de 1976. Compte tenu de l'évolution prévisible du coût des travaux, il s'agit donc d'une réduction sensible de l'effort entrepris en faveur des routes.

Les crédits destinés à l'entretien sont, en 1977, en augmentation de 8,9 p. 100 par rapport à 1976, ce qui devrait à peine couvrir l'augmentation du coût des travaux.

S'agissant plus particulièrement du réseau autoroutier, confié à des sociétés d'économie mixte et au secteur privé, le budget de l'Etat mettra à sa disposition, en 1977, 1 175 millions de francs. Cette dotation est en augmentation de 10,3 p. 100 par rapport à celle de 1976.

Toutefois, le tableau des mises en service fait apparaître que si, en 1976, 470 kilomètres d'autoroutes de liaison auront été mis en service — soit un total de 574 kilomètres si l'on y ajoute les voies rapides et les routes expresses — il n'est envisagé de mettre en service, en 1977, que 246 kilomètres d'autoroutes de liaison — 329 kilomètres si l'on ajoute les voies rapides urbaines.

Il y a donc un ralentissement dans le rythme des mises en service, tant en ce qui concerne les autoroutes de liaison que les autres voies.

Je voudrais à ce propos signaler les difficultés financières rencontrées par l'une des sociétés concessionnaires, l'A. R. E. A. Notre commission n'a pas pu obtenir sur ces difficultés tous les renseignements nécessaires pour en apprécier l'ampleur et les origines.

Votre commission estime qu'il est nécessaire de régler rapidement ce problème et indispensable que la solution qui y sera apportée respecte le principe de l'affectation des fonds publics aux ouvrages publics.

Le réseau national de rase campagne reçoit, en 1977, une dotation de 1 382 millions de francs, soit une augmentation de l'ordre de 7 p. 100, qui fait suite à une diminution de 13 p. 100 en 1976 par rapport à 1975.

Les crédits destinés au financement des renforcements coordonnés diminuent de 750 millions de francs en 1976 à 586 millions de francs en 1977. En conséquence, si 1 350 kilomètres de renforcements coordonnés avaient pu être réalisés en 1976, mille kilomètres seulement seront effectués en 1977.

Les subventions du F. S. I. R. font apparaître une diminution très sensible des autorisations de programme destinées à la voirie communale, qui passent de 65 millions de francs en 1976 à 57 millions en 1977.

Enfin, la voirie en milieu urbain recevra du budget de l'équipement et du F. S. I. R. une dotation de 1 537 millions de francs en autorisations de programme pour 1977, contre 1 879 millions de francs en 1976, soit une diminution de 18,2 p. 100.

La répartition des ressources budgétaires demandées en 1976 et 1977 pour l'amélioration et l'extension de la voirie urbaine fait apparaître une prédominance tout à fait considérable en faveur de la région parisienne, puisqu'en 1976 la région parisienne consommait seulement 30 p. 100 des autorisations de programmes, et qu'elle va en consommer, en 1977, 45 p. 100.

Il est un point que je voudrais maintenant évoquer, celui du financement de l'entretien des routes nationales transférées dans la voirie départementale.

Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du ministère de l'équipement.

Au terme de la cinquième année d'application, 53 331 kilomètres de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements.

Le projet de loi de finances pour 1977 avait prévu à l'article 71 une subvention de 380 millions de francs, du même montant que celle de l'année précédente.

Lors de l'examen de cet article devant l'Assemblée nationale, le Gouvernement a proposé un amendement tendant à porter cette subvention à 395 millions de francs.

Votre commission des finances a, bien entendu, enregistré avec satisfaction le dépôt de cet amendement, mais elle consi-

dère encore comme très insuffisante la dotation accordée pour l'entretien de ces routes nationales transférées aux départements.

Votre commission souligne, par ailleurs, les inconvénients que pourrait avoir la limitation à ce niveau de la dotation sur la situation des entreprises de travaux publics.

Enfin, je voudrais dire un mot du chapitre concernant la sauvegarde des ressources en eau et la protection contre les eaux.

Dans ce domaine également, on constate, tant au niveau des crédits d'entretien qu'au niveau des crédits d'équipement, une stagnation quand ce n'est pas une diminution.

Les crédits d'équipement concernent, comme vous le savez, les études sur les problèmes de l'eau, la sauvegarde des ressources en eau, la protection contre les eaux, le nettoyage du littoral, autant de problèmes qui revêtent, après l'été que nous venons de connaître, une acuité toute particulière.

Il me semble que les crédits inscrits à ces divers chapitres sont tout à fait insuffisants pour faire face aux besoins qui s'expriment dans ces domaines.

En conclusion, monsieur le ministre, je dirai que les crédits inscrits au budget de l'équipement pour assurer le financement des infrastructures fluviales et routières sont nettement insuffisants, compte tenu des retards pris dans l'aménagement des voies navigables et du réseau autoroutier, d'une part, de la hausse continue des prix qui absorbe, et parfois au-delà, les augmentations de crédits constatées dans divers chapitres, d'autre part.

Cette stagnation des crédits d'équipement ne sera pas sans effet sur les carnets de commandes des entreprises qui fabriquent du matériel de travaux publics et sur les plans de chargés des entreprises de travaux publics elles-mêmes.

Le moment n'est-il pas venu d'étudier le lancement d'un vaste programme de grands travaux publics susceptible de créer des emplois et de faciliter le développement économique équilibré de toutes les régions françaises ?

Un déblocage rapide du milliard de francs qui doit revenir à votre ministère sur les crédits du fonds d'action conjoncturelle pourrait être l'occasion d'amorcer une nouvelle politique.

La relance de notre économie passe, à l'évidence, par un accroissement des moyens mis à la disposition de votre ministère, au travers duquel l'Etat exerce un rôle déterminant dans la vie économique du pays.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances soumet avec un avis favorable le budget de l'équipement à l'approbation du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (ports).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, hier soir, en séance de nuit, nous avons assisté à une amicale controverse entre notre collègue M. Andrieux et notre président de séance, notre collègue regrettant que les exigences du calendrier de la discussion de la loi de finances n'ait pas permis, à l'occasion de l'examen du budget de la marine marchande, de donner à tous ceux qui considèrent la marine marchande comme un outil indispensable pour la défense de la vocation maritime de notre pays, la possibilité de s'exprimer aussi longuement qu'ils le souhaitent.

Ce matin, s'agissant du budget des ports maritimes, je voudrais exprimer la déception de tous ceux qui, après les mesures de rattrapage de 1974 et 1975 et la réalisation à peu près convenable des objectifs du VI<sup>e</sup> Plan, avaient cru que notre pays s'était résolument engagé dans la voie de la modernisation et de l'adaptation de ses infrastructures portuaires aux exigences du commerce maritime, cette modernisation et cette adaptation étant des conditions indispensables pour faire de nos ports les instruments d'une politique active de soutien de nos échanges avec les autres continents, elle-même indispensable au succès de la bataille pour l'équilibre de notre commerce extérieur.

Or, malheureusement, 39 p. 100 de nos importations et 32 p. 100 de nos exportations seulement transitent par les ports français. Cette situation doit préoccuper tous ceux qui, ayant quelque responsabilité dans notre pays, ont la volonté de redresser une situation économique qui risque d'avoir des conséquences redoutables, et pas seulement dans le domaine du commerce extérieur.

Or, déjà en 1976, nous avons constaté un premier coup de frein à l'amélioration de nos équipements portuaires, les dota-

tions financières ayant été, en effet, sensiblement réduites par rapport à celles de 1975. Seul pouvait nous rassurer le fait qu'il était démontré que les enveloppes du plan de soutien de l'économie engagé seulement à la fin de 1975 n'avaient pas encore été complètement utilisées.

Si, en 1976, nous pouvions encore considérer qu'un effort important était réalisé en matière d'infrastructure et d'équipements portuaires, notamment pour l'outillage, il n'en est malheureusement plus de même pour 1977. Les perspectives budgétaires sont, à cet égard, franchement mauvaises.

Le trafic maritime des marchandises a accusé, en 1975, une baisse très sensible, puisque, après avoir franchi, en 1974, le cap des 300 millions de tonnes — ce qui mettait la totalité de notre commerce maritime extérieur à parité avec le commerce du seul port de Rotterdam — il est passé, en 1975, à 267 millions de tonnes.

Il faut préciser que la baisse résulte surtout de la diminution de nos importations de produits pétroliers, puisque le volume des marchandises diverses transportées est resté à peu près stable.

Durant le premier semestre de 1976, au vu des résultats qui sont actuellement en notre possession, la situation s'est déjà sérieusement améliorée.

Mais, si le trafic de marchandises est stationnaire, et en tout cas fortement conditionné par l'évolution de l'activité économique, il convient de souligner que, en ce qui concerne le trafic des voyageurs, la situation est beaucoup plus satisfaisante.

Le trafic de voyageurs, malgré la crise, a accusé en 1975 des progrès très sensibles avec plus de 11 millions de voyageurs transportés, soit un accroissement de 17 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Ce trafic porte essentiellement sur les relations avec la Grande-Bretagne et avec la Corse. Il est certain, par contre, que la concurrence de l'aviation est beaucoup plus sensible en ce qui concerne les grandes liaisons transatlantiques. Cependant, même en ce qui concerne le trafic de voyageurs sur les courtes distances entre la France et la Grande-Bretagne ou entre la métropole et la Corse, il y a des possibilités de développement susceptibles de procurer des recettes complémentaires qui permettront d'améliorer l'équilibre financier de nos ports.

C'est pourquoi, sur ce point particulier, je me félicite de la compréhension que le ministère de l'équipement témoigne au sujet du problème de l'amélioration des relations de voyageurs entre nos ports maritimes et les pays avec lesquels la relation est établie. Je tiens à remercier M. le ministre qui m'a fait parvenir ce matin encore une réponse complémentaire aux réponses déjà très positives qu'il m'avait fournies après l'envoi du questionnaire qui lui avait été adressé par la commission des finances.

Je me résume : si en matière de trafic de marchandises, nous sommes encore loin d'atteindre les objectifs nécessaires, je crois qu'en ce qui concerne le trafic de voyageurs, la partie est bien engagée. Ce n'est point le représentant du département des Bouches-du-Rhône et du port de Marseille qui se plaindra de cette nouvelle orientation.

Dans le passé, la gare maritime de la Joliette était un centre d'activités très intenses créatrices d'emploi pour la corporation des marins, mais qui faisaient également vivre de nombreuses professions commerciales et artisanales.

Par conséquent, dans un pays comme le nôtre, qui a une grande façade maritime et qui souhaite que ses enfants ne tournent pas le dos à la mer, il me paraît indispensable de développer les actions déjà engagées.

S'agissant du trafic de marchandises, nous commettrions une erreur en nous résignant à considérer comme fatale la stagnation de notre commerce maritime.

Il est vrai que la crise économique, la récession mondiale ont des conséquences que nous ne sommes pas en mesure de maîtriser parce que tous les facteurs ne dépendent pas de nous. Mais cela ne doit pas masquer les mesures qui pourraient être prises dans le cadre des choix et des orientations de la politique de notre pays.

Il est indiscutable notamment que les autres ports européens, tels ceux de Rotterdam, Anvers, Gênes, n'ont pas accusé la même baisse de trafic de marchandises que les ports français. La concurrence de ces grands ports constitue un des facteurs de la situation que nous connaissons. Si nous voulons améliorer notre trafic maritime, nous devons être concurrentiels avec les autres ports. Or, ceux de Rotterdam, d'Anvers ou de Gênes détournent une partie importante du trafic qui devrait transiter par les ports français. Si nous n'y prenons garde, à plus long

terme, avec la liaison mer du Nord—Méditerranée, il est à craindre que le port de Rotterdam draine davantage encore de produits destinés à notre économie.

Etre de plus en plus concurrentiels avec les ports des pays de la C. E. E., adapter nos structures afin que cette concurrence ne joue plus à notre détriment, constitue donc pour nous un objectif prioritaire. Il nous faut rattraper au plus tôt le retard et les insuffisances qui jouent actuellement en faveur de nos concurrents.

Or, en quoi les autres ports sont-ils plus attractifs pour les transporteurs de marchandises, pour les compagnies de navigation ? Il y a bien sûr les infrastructures portuaires, l'adaptation des quais aux nouvelles méthodes de transports maritimes, aux nouveaux types de navires. Il est certain qu'un grand pétrolier, qu'un minéralier géant ne choisiront pas, comme port d'attache, un port dans lequel ils n'auront pas à leur disposition un quai de déchargement parfaitement adapté à leurs besoins. Pour un navire, le temps passé dans un port et la rapidité des rotations sont des facteurs importants d'économies ou de dépenses supplémentaires.

Etant donné le développement du transport par conteneur des marchandises, si nous ne dotons pas nos grands ports des quais adaptés à ce procédé, nous verrons un trafic important et particulièrement rentable nous échapper.

A cet égard, il faut reconnaître que les premiers résultats obtenus grâce aux mesures déjà prises à Dunkerque, au Havre et à Marseille sont positifs puisque, en quelques années, le pourcentage des marchandises par conteneurs a augmenté très sensiblement. Toutefois, avec seulement 15 p. 100 du trafic par conteneurs, nous aurons encore un grand effort à faire. C'est pourquoi les mesures prises en matière d'équipement et d'infrastructure au cours du VI<sup>e</sup> Plan, et programmées pour le VII<sup>e</sup> Plan, doivent être poursuivies ; c'est pourquoi, aussi, nous sommes un certain nombre à nous inquiéter devant le ralentissement qui affecte le financement de ces grandes infrastructures.

Le coût des opérations de manutention constitue également soit un facteur de fuite, soit un élément attractif. Pendant des années, on nous répétait, et nous répétions nous-mêmes, dans les discussions budgétaires, que les prix pratiqués dans les ports français étaient beaucoup plus élevés que les prix pratiqués dans les ports étrangers, certains d'entre eux, d'ailleurs, n'hésitant pas à faire du dumping.

De ce point de vue, la situation s'est très sensiblement améliorée. Je n'insisterai pas sur les chiffres et je me permets de vous renvoyer à mon rapport écrit où figure un tableau des prix de manutention pratiqués dans chaque port.

En ce domaine, la politique qui a été menée, en accord d'ailleurs avec les chambres de commerce et les collectivités locales, a donc permis des améliorations sensibles.

Il est certain, en particulier, que les conflits entre les aconiers, les armateurs et les dockers, conflits qui, pendant des années, ont constitué un facteur préoccupant de ralentissement et donc de mauvais équilibre, ont été atténués grâce à l'accord conclu en octobre 1974 entre les partenaires sociaux concernés. Je peux vous dire que, notamment pour le port de Marseille, il en est résulté une très grande amélioration.

La dernière critique que l'on peut dans certains cas formuler à l'encontre des ports français, c'est de les accuser d'exiger de la part des transporteurs, et des clients, des formalités trop longues, trop compliquées, trop difficiles entraînant, d'une part, des pertes de temps considérables, d'autre part, des frais supplémentaires.

C'est vrai, il existait, et il existe encore, en matière de formalités administratives et commerciales un certain nombre de goulets d'étranglement. En ce domaine, je dois dire également que l'on s'est engagé dans une voie qui doit placer les ports français en situation de parfaite concurrence avec les autres ports européens. C'est évidemment un objectif dont l'importance n'échappera à personne.

Pour ne pas abuser trop longtemps de votre bienveillante attention, je me bornerai en ce qui concerne l'étude des crédits des ports maritimes à vous présenter quelques observations de caractère général, en vous demandant de vous reporter, le cas échéant, à mon rapport écrit.

Je soulignerai d'abord que les crédits de fonctionnement qui figurent dans le document budgétaire sont identiques à ce qu'ils étaient en 1976. Malheureusement, compte tenu de l'augmentation des prix constatée d'une année sur l'autre, il est certain qu'avec des crédits identiques, la couverture des dépenses de fonctionnement, notamment des dépenses de personnels, sera

rendue plus difficile et, je le dis, franchement préoccupante. Ce n'est point par hasard si les responsables des services administratifs de nos grands ports, qu'il s'agisse des ports autonomes ou des autres ports de commerce, se demandent avec inquiétude comment ils arriveront à couvrir leurs dépenses en 1977, l'augmentation des droits de port — ce qui est une solution que l'on peut envisager — étant, au dire de nos responsables, une mesure franchement mauvaise, car elle risque d'accroître le déséquilibre existant et de nous placer dans une position difficile de concurrence avec les ports étrangers.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, nous ne pouvons que manifester notre déception et notre inquiétude lorsque nous voyons que les autorisations de programme qui étaient de 502 millions de francs en 1976, et qui atteignaient un montant bien supérieur en 1975 grâce au plan de relance, ont été ramenées à 467 millions de francs en 1977.

En ce qui concerne la répartition de ces dépenses d'équipement, les ports autonomes se verront attribuer la plus grande partie des crédits. Si notre commission des finances ne conteste pas le bien-fondé de cet effort, elle estime — et je pense traduire le sentiment de notre assemblée — qu'il serait dangereux, malsain, pour l'équilibre de notre pays, de négliger par trop les autres ports de commerce, même s'ils n'ont pas une stature de ports internationaux.

Nous regrettons que les ports de pêche voient leur dotation passer de 14 millions de francs en 1976 à 12 millions de francs en 1977. Nous regrettons aussi que les ports de plaisance ne reçoivent qu'une dotation de 5 millions de francs. Nous ne notons une augmentation sensible que pour les ports des départements et territoires d'outre-mer. La signalisation maritime, pour sa part, est dotée de crédits qui paraissent tenir le plus largement compte des besoins actuellement exprimés.

Nous sommes nombreux à considérer, monsieur le ministre de l'équipement — on vous l'a dit bien souvent, je le sais, mais il n'est peut-être pas inutile de le rappeler — que l'aide de l'Etat à la réalisation ou à l'aménagement des ports de plaisance n'est pas une dépense de prestige.

Certes, nous ne pensons pas à ces ports privés dont on a beaucoup parlé et qui sont réservés aux propriétaires de navires très coûteux qui peuvent acquitter des droits de quai élevés ; nous parlons du nécessaire développement de ceux qui constituent l'un des fleurons du tourisme dans notre pays et qui permettent à une jeunesse toujours plus nombreuse de se tourner vers les métiers de la mer.

En effet, la mer est une école de volonté, de courage, de droiture, et ce n'est pas un hasard si les éducateurs, et notamment ceux qui, dans notre pays, sont responsables de la lutte contre la délinquance juvénile et la toxicomanie qui, malheureusement, fait tant de ravages parmi la jeunesse, ont organisé des croisières en mer qui se sont avérées efficaces pour ramener ces jeunes à une vie normale.

Sans aller jusqu'à dire que nous devons construire des ports de plaisance pour mieux lutter contre la délinquance juvénile, j'estime qu'il faudrait aider les collectivités locales qui veulent se lancer dans une telle opération en faveur d'une clientèle jeune mais déshéritée du point de vue financier, afin de lui permettre de pratiquer les sports de la mer.

Telles sont, monsieur le ministre de l'équipement, résumées, trop rapidement à mon gré, les principales observations que notre commission des finances m'a chargée de présenter à notre assemblée.

Compte tenu des mesures déjà prises et, je l'espère, de celles que vous pourrez peut-être encore prendre, la commission des finances a émis un avis favorable sur la partie du budget de l'équipement qui a trait aux ports maritimes. (*Applaudissements.*)

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

**M. Amédée Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Routes et voies navigables).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si je vous disais que je présente devant vous, avec enthousiasme, l'avis de la commission des affaires économiques et du Plan sur le budget des routes et des voies navigables pour 1977, vous ne me croiriez pas.

C'est résigné, et parce que nous avons pu apprécier, monsieur le ministre, votre détermination à augmenter les dotations budgétaires, que je veux marquer, dès le début de cet exposé, la confiance et les espoirs que nous avons placés en vous. Nous souhaitons qu'il vous soit possible de poursuivre votre effort pour améliorer ces crédits destinés à des modes de liaison qui favorisent le développement économique de la France et qui améliorent les conditions de vie de nos concitoyens.

Je voudrais d'abord parler brièvement de votre administration. Le personnel est parfois très insuffisant dans certaines directions départementales, en particulier dans les services de l'urbanisme et de la construction.

Les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les plans d'occupation des sols s'établissent très lentement ; la délivrance des permis de construire est freinée à la fois par le retard dans l'approbation de ces documents et par une insuffisance notoire de fonctionnaires qualifiés.

Je souhaiterais que vous acceptiez d'y porter une attention particulière à un moment où il ne semble pas nécessaire de freiner la construction.

J'ai analysé, dans mon rapport écrit, la situation des divers chapitres du budget qui concernent les routes et les voies navigables. Je n'y reviendrai que pour noter, une fois encore, que c'est à ce budget que l'on fait supporter le plus gros effort dans la lutte contre l'inflation.

En ce qui concerne les routes nationales, je constate que le volume des travaux d'entretien pour 1977 sera inférieur à celui de 1976. Il sera difficile de maintenir ce réseau dans un état convenable, surtout si, par malheur, nous devons connaître un hiver rigoureux. Alors, monsieur le ministre, je souhaite, comme vous, ne pas connaître les effets catastrophiques d'un hiver rude. Il nous reste à prier ensemble le Bon Dieu pour qu'il nous permette d'avoir un hiver plus doux... (*Sourires.*)

Cependant, il ne sera pas possible d'éviter la récession des travaux ni un ralentissement dans l'activité des entreprises de travaux publics qui connaissent déjà de graves difficultés.

De plus, un manque évident d'entretien du réseau des routes nationales risque de provoquer de nouvelles dégradations des chaussées. L'effort considérable consenti par les départements, qui ont accepté de prendre en charge près de 50 000 kilomètres de routes déclassées, nous permet d'espérer que les quelque 35 000 kilomètres restant à la charge de l'Etat seront entretenus, modernisés et équipés convenablement. D'ailleurs, la longueur des chaussées faisant l'objet d'un renforcement cette année n'est que de 1 000 kilomètres. C'est la plus faible depuis 1971 !

Je sais bien qu'un fonds d'action conjoncturelle est prévu et que, sur ce fonds, un crédit est réservé à votre ministère. Notre assemblée, j'en suis certain, attachera un intérêt tout particulier aux précisions que vous voudrez bien lui donner sur l'importance des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables et sur leur utilisation.

Je relève que s'agissant de l'amélioration en rase campagne vous avez indiqué, à l'Assemblée nationale, qu'en 1977 un crédit de 1 500 millions de francs serait consacré au programme prioritaire n° 5, « Désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central ». Vous avez ajouté : « Il en sera de même pour l'Alsace et pour la Corse. »

Mais, que restera-t-il pour le réseau routier non prioritaire ? Un peu plus de 100 millions de francs ! Autant dire que ce crédit ne permettra pas d'effectuer des travaux d'entretien dans les autres départements.

Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, que cette politique de programmes spéciaux ne provoque de fortes inégalités de traitement entre les régions ? Certaines d'entre-elles ont, certes, reçu, au titre de l'aménagement du territoire, une priorité dans le VII<sup>e</sup> Plan, mais il est, me semble-t-il, dangereux de décaler des priorités dans un budget qui marque une certaine stagnation.

Ces priorités ne risquent-elles pas de porter un coup fatal à une politique cohérente et pour laquelle un schéma directeur a été, depuis plusieurs années, adopté et respecté ? Que va-t-il advenir de ce schéma directeur ? L'orientation retenue ne manque pas d'inquiéter tous ceux qui s'intéressent à la politique routière de la France.

Je parlerai brièvement des routes nationales déclassées. Je rappelle que la subvention, qui était de 300 millions de francs en 1972, n'atteint que 380 millions de francs en 1977. Plus que d'une stagnation, c'est d'une réduction des crédits pour 1977 dont il faut parler puisque, comme nous le savons, le coût des travaux routiers a presque doublé au cours des cinq dernières années.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez pu obtenir une majoration des crédits de 15 millions de francs. Ainsi, la dotation passe de 380 millions de francs à 395 millions de francs. Je vous remercie d'avoir ainsi reconnu cette insuffisance de crédits qui constitue, à l'égard de nos départements, une injustice flagrante qui n'est plus supportable et qu'il faudra nécessairement réparer lors du déblocage des crédits du F. A. C.

Fort heureusement, le programme de construction des autoroutes de liaison est plus satisfaisant. Il progresse de 20 p. 100 en crédits d'engagement et de 9 p. 100 en crédits de paiement. De plus, il est réconfortant de signaler qu'à la fin de l'année 1976 ce réseau atteindra 3 000 kilomètres dont plus de 960 kilomètres de voies rapides urbaines.

Fin 1977, 329 kilomètres d'autoroute de liaison seront ouverts à la circulation contre 564 kilomètres fin 1976. N'est-ce pas, là encore, une régression dans la cadence de construction des autoroutes ?

La situation de certaines sociétés d'autoroute concessionnaires demeure préoccupante car elles supportent difficilement les charges nouvelles résultant de la hausse des produits pétroliers.

Notre commission estime qu'une aide de l'Etat aux sociétés les plus touchées est nécessaire, sous réserve d'une analyse approfondie des conditions d'exploitation.

J'en viens maintenant au fonds spécial d'investissement routier. Je rappelle qu'il est alimenté par un prélèvement sur les taxes intérieures des carburants routiers dont le taux varie selon la conjoncture et que ce fonds a perdu son caractère de crédits affectés. C'est ainsi que le taux de prélèvement, qui était de 21 p. 100 l'an dernier, a été ramené à 17 p. 100 cette année.

Une fois de plus, ce sont les routes nationales et la tranche rurale qui font les frais de cette réduction. Ce sont donc nos communes qui verront, l'an prochain, leurs ressources diminuer pour l'entretien de leur voirie communale.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, reconnaître le bien-fondé de la protestation de notre commission unanime et m'assurer personnellement que des crédits supplémentaires seraient prévus en faveur de la tranche rurale. Nous vous remercions de marquer ainsi votre accord avec notre commission sur l'injustice qui frappe toutes les communes. Par votre action efficace, vous nous laissez espérer une répartition plus juste l'an prochain.

J'en arrive maintenant à la sécurité routière. Nous déplorons la reprise de l'augmentation du nombre des accidents de la circulation malgré — il faut le signaler — les efforts accomplis depuis plusieurs années et la priorité prévue au Plan. Ces efforts seront poursuivis en 1977 et nous souhaitons qu'ils soient efficaces.

Nous avons également noté avec intérêt que les crédits prévus pour l'établissement des plans de circulation étaient en augmentation de 28 p. 100.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les observations que la commission des affaires économiques et du Plan m'a demandé de présenter devant vous sur le budget des routes pour 1977.

Si seulement elle avait pu trouver dans le budget des voies navigables quelques motifs de satisfaction ! Hélas, dans ce domaine, nous avons le sentiment de « prêcher dans le désert ». Cela finirait par nous décourager si nous n'avions pas la certitude que nous soutenons une cause d'un grand intérêt national.

Les crédits des voies navigables n'ont pas connu un sort meilleur que celui des routes. De plus, si, sur des crédits déjà insuffisants, l'on fait peser le financement de grands projets tels que la liaison mer du Nord-Méditerranée, il est évident que les dépenses d'équipement et d'entretien du réseau des voies navigables doivent être ramenées à des sommes notablement insuffisantes.

Or, il est indispensable de remettre en état le réseau Freycinet, comme l'a précisé le groupe de travail créé en 1973, pour trouver une solution à la crise de la batellerie.

Ce réseau est d'ailleurs en mauvais état et l'insuffisance de l'enfoncement, qui n'est plus que de 2,20 mètres au lieu de 3,50 mètres, rend le transport fluvial beaucoup plus onéreux, les péniches ne pouvant naviguer qu'avec un chargement qui est loin de correspondre au maximum possible.

Ce réseau ne présentant pas le même intérêt suivant telle catégorie de voies, l'établissement d'un schéma directeur des voies navigables nous paraît indispensable et urgent ; nous l'avons déjà signalé voilà plusieurs années. Il devrait distinguer les voies à grand gabarit, la partie du réseau Freycinet dont le trafic est supérieur à un million de tonnes et une troisième catégorie représentant le reste de ce réseau dont l'intérêt économique régional rend utile le maintien en l'état, enfin les voies dont le faible trafic justifie la radiation de la nomenclature des voies navigables et éventuellement leur concession aux collectivités locales.

Je crois d'ailleurs savoir que des négociations sont actuellement en cours pour la concession des canaux bretons au départ

tement du Morbihan après leur remise en état à frais partagés. Nous souhaitons que cette initiative soit rapidement couronnée de succès.

Ce schéma directeur devrait être établi dans la perspective de l'augmentation indispensable des crédits de votre ministère, liée à la réalisation des liaisons Rhin—Rhône, Seine—Nord et Seine—Est.

A ce propos, je voudrais évoquer ici le problème des liaisons fluviales à grand gabarit. Depuis de nombreuses années, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je m'efforce de faire prendre conscience aux gouvernements de l'intérêt capital que représente la mise à grand gabarit de certaines liaisons fluviales.

Il s'agit, en particulier, de la liaison mer du Nord—Méditerranée, de la liaison Paris—Dunkerque ou Seine—Nord et de la liaison Seine—Est sur la section Compiègne—Reims.

En ce qui concerne la liaison mer du Nord—Méditerranée, vous avez précisé à l'Assemblée nationale, à l'occasion de la discussion de ce budget : « Le programme n° 6, dont on a beaucoup parlé, tend à assurer la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée. La moitié du budget des voies navigables, soit près de 180 millions de francs, sera consacrée en 1977 à cette opération. J'ai exposé récemment, lors de la conférence interrégionale de Strasbourg, les problèmes que nous poserait ce financement en 1978. »

Quand on sait, monsieur le ministre, que le coût total de cette opération s'élève à 7 milliards de francs, cela signifie qu'au rythme de l'an prochain cette liaison ne pourra être achevée que dans vingt ans et que, si l'on désire la réaliser en dix ans, délai raisonnable, il faudra y consacrer la totalité des crédits d'équipement des voies navigables, ce qui m'apparaît comme une impossibilité, à moins d'un triplement des crédits prévus pour l'an prochain, si l'on veut assurer l'entretien normal du réseau.

J'ajoute que cette liaison n'est pas seule en cause, car je relève, toujours dans votre intervention à l'Assemblée nationale, la déclaration suivante, dont je vous remercie : « Je crois nécessaire de réfléchir de manière plus approfondie au problème du réseau des voies navigables, trop longtemps défavorisé par rapport à d'autres investissements. Tant pour le canal du Rhin à la Saône que pour les liaisons entre la région parisienne, le Nord et l'Est, il est nécessaire, en étroite concertation avec les établissements publics régionaux intéressés, de poursuivre les études et de prendre en considération non seulement les canaux, mais encore les investissements autoroutiers et ferrés intéressés. Ce que nous devons réaliser, ce sont des réseaux de transport stimulant le développement industriel. »

Notre commission prend acte de cette déclaration avec d'autant plus de satisfaction qu'elle correspond tout à fait à ce qu'elle n'a cessé de répéter depuis de nombreuses années. Elle souhaite, de plus, que soit effectuée par le Gouvernement l'étude comparée des trois grandes liaisons Seine—Nord, Seine—Est et Rhin—Rhône.

Pour ma part, j'approuve votre déclaration, à une condition toutefois, c'est que cette réflexion ne dure pas plusieurs années encore. Il faut maintenant qu'une décision intervienne d'urgence si l'on veut éviter de perdre les avantages de ces opérations par suite du retard apporté à leur réalisation.

La course contre la montre est engagée. A vous, monsieur le ministre — nous le souhaitons — de la gagner !

Mais, sans attendre, il faut d'urgence envisager également le financement de la liaison fluviale Seine—Nord par la Seine, l'Oise et le canal de Saint-Quentin, ainsi que la section de la liaison Seine—Est entre Compiègne et Reims.

Mon ami M. Roland Nungesser, à l'Assemblée nationale, vous a très clairement et avec beaucoup de compétence exposé toutes les raisons qui militent en faveur de ces deux liaisons fluviales à grand gabarit.

Pour ma part, je partage totalement son analyse, ses préoccupations et j'appuie fermement ses propositions. Je ne reviendrai donc pas sur l'intérêt majeur que présentent ces deux liaisons fluviales à grand gabarit et, pour gagner du temps, je vous demande, monsieur le ministre, de considérer que le rapporteur que je suis prend ici, devant le Sénat, à son compte l'intervention documentée, pertinente et courageuse de M. Roland Nungesser.

La réalisation de ces deux projets coûterait environ 3 milliards.

Ainsi, c'est une dépense d'investissement totale de dix milliards de francs qu'il faut pouvoir engager durant les dix années qui viennent. Il n'est pas raisonnable de croire que cette

dépense pourra être prélevée sur le budget ordinaire. L'an dernier, j'avais déjà préconisé un financement par l'emprunt, en particulier pour les opérations les plus rentables.

Or, je crois savoir, d'une part, qu'a été mis en place un groupe de travail destiné à approfondir les méthodes de financement et, d'autre part, que doit être ouvert au budget de 1977 un crédit permettant d'achever les études techniques de ces deux liaisons. Nous sommes très intéressés sur les précisions que vous voudrez bien nous donner à ce sujet, car elles ont pour nous une importance capitale.

Notre sentiment, monsieur le ministre, est que nous avons déjà perdu trop de temps, qu'il n'est pas possible de laisser drainer vers Anvers et Rotterdam tout le trafic fluvial et que les ports de Paris, Dunkerque, Le Havre et Rouen doivent pouvoir compter sur une bonne partie de ce trafic. Le temps presse ; il faut maintenant décider et agir.

Ce faisant, une grande action sera entreprise dans l'intérêt de la France et l'espoir renaîtra dans la batellerie, qui constate, chaque année, avec une vive inquiétude, une régression du transport fluvial.

Je ne voudrais pas terminer ce rapport avant d'avoir, une fois de plus, signalé la nécessité d'une coordination de tous les moyens de transport afin d'éviter certains gaspillages. Il est évident que, dans une période de lutte contre l'inflation et d'économie de l'énergie sous toutes ses formes, il est nécessaire d'accepter les disciplines qu'impose le bon usage des deniers de l'Etat.

Pour conclure, mes chers collègues, votre commission des affaires économiques et du Plan regrette l'insuffisance des crédits prévus au budget des routes nationales et des voies navigables. Elle comprend parfaitement que la lutte contre l'inflation impose à chaque ministère sa part de sacrifice. Elle a pris acte, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous avez porté à ses observations et sera sensible à votre action efficace, qui doit permettre de majorer certains crédits, surtout ceux qui concernent la tranche rurale du fonds spécial d'investissement routier.

C'est donc, comme je l'ai dit au début de mon propos, résignée, mais avec l'espoir que votre action permettra de redresser une situation qui risquerait d'être compromise, que votre commission ne s'oppose pas au vote de ce budget. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean-François Pintat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Ports maritimes).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'année 1975 a été difficile pour les ports dont l'activité est particulièrement sensible à la conjoncture économique, mais, fort heureusement, les premiers résultats que nous possédons pour 1976 sont beaucoup plus favorables. En fait, grâce au dynamisme des industriels français — on peut le dire — les dégâts n'ont pas été trop importants puisque les exportations ont compensé partiellement le ralentissement des importations de matières premières et de produits pétroliers.

Les investissements ont été poursuivis en 1976 à un rythme moins soutenu qu'au cours des exercices précédents, mais ils ont bénéficié des effets des crédits du plan de soutien de l'économie de septembre 1975.

Dans ces conditions, l'année 1977 sera, pour les ports, une année d'austérité budgétaire, les dépenses en capital étant en diminution de plus de 7 p. 100 en autorisations de programme et les crédits de fonctionnement demeurant stationnaires, alors que les charges augmentent.

Au cours de l'année 1975, la baisse du trafic a été importante puisqu'il n'a atteint que 267 millions de tonnes, contre 305 millions de tonnes environ en 1974, soit une chute de 12,6 p. 100. Ces chiffres, évidemment, contrastent singulièrement avec les résultats florissants auxquels nous étions habitués dans les exercices précédents.

A noter tout de même, dans cet aspect du ralentissement des activités portuaires, que le trafic de conteneurs s'est toujours développé puisqu'il a progressé, malgré les difficultés, de plus de 10,3 p. 100, ce qui prouve que l'équipement de nos grands ports — Le Havre, Marseille, Dunkerque et Bordeaux — est très convenable dans ce domaine. Parallèlement, les progrès de la manutention horizontale par le procédé roll-on, roll-off ont été continus.

Les ports les plus touchés par la récession sont ceux de la façade atlantique. Aussi n'est-il pas étonnant que le Gouvernement s'en soit préoccupé et que le comité de planification ait étudié la relance des équipements de ces ports.

Un autre fait inquiétant à signaler — c'est notre référence de base — est le trafic du port de Rotterdam. L'année dernière, nous avons eu la satisfaction de constater que le trafic de la totalité des ports français avait dépassé celui de Rotterdam. Cette année, il nous faut déchanter car, si le trafic de Rotterdam a fort peu diminué — un peu plus de 2 p. 100 — il est de nouveau supérieur à celui de l'ensemble des ports français puisqu'il représente 273 millions de tonnes contre 267 millions de tonnes pour l'ensemble de nos ports.

Comme je l'ai dit au début de mon exposé, les résultats sont un peu plus favorables pour le premier semestre de 1976 puisqu'on enregistre une progression de 9,1 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1975. La plus belle reprise, d'ailleurs s'amorce du côté de Nantes-Saint-Nazaire et de Rouen. Le trafic pétrolier s'est accru, particulièrement au Havre, où la mise en service du terminal d'Antifer a permis une augmentation du nombre des bateaux reçus et des tonnages traités.

En ce qui concerne les résultats financiers de nos ports, il ne faut pas s'étonner que la baisse de trafic ait entraîné d'importants déficits et, ce qui est le plus grave, des diminutions très nettes des possibilités d'autofinancement puisque, pour certains ports comme Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, les ratios d'autofinancement sont devenus pratiquement nuls. Les perspectives sont donc difficiles.

Pour l'année 1976, on ne peut être assuré que les accroissements de charges seront compensés par les ressources provenant des nouveaux droits de port et les augmentations de trafic, car on atteint des zones où il va être très difficile d'augmenter les droits de port.

Pour 1977, les crédits affectés aux dépenses ordinaires sont stables alors que les coûts de fonctionnement augmentent.

Plus grave est le maintien, à un niveau égal à celui de 1976, du montant des crédits affectés au remboursement des dépenses d'entretien des ports autonomes. Bien évidemment, les charges d'exploitation et d'entretien des ouvrages augmenteront nécessairement en 1977. L'austérité budgétaire appliquée à des dépenses de ce type risque d'entraver le fonctionnement normal des établissements portuaires ou de contraindre ceux-ci à augmenter certains tarifs, ce qui aurait des effets commerciaux négatifs très dommageables, surtout dans la conjoncture actuelle.

Je voudrais dire maintenant quelques mots de la politique portuaire française, car, depuis des années, il est évident que nous pouvons nous enorgueillir d'avoir une politique portuaire. L'objet de la politique portuaire française a été de mettre en place des équipements de niveau international capables de concurrencer les grands ports européens, car il ne faut pas avoir peur de dire qu'en matière portuaire, il y a concurrence, plus particulièrement pour la France avec les ports européens voisins.

En ce qui concerne les programmes d'équipement, après un effort soutenu au cours du VI<sup>e</sup> Plan, on assiste à un ralentissement des investissements en faveur des ports maritimes, tant en ce qui concerne les opérations déjà engagées que les projets éventuels intéressant la façade atlantique.

Pour 1977, les dépenses d'équipement inscrites au budget des ports sont évidemment en très nette diminution, puisque la loi de finances pour 1977 propose une baisse globale de 7,6 p. 100 des autorisations de programme destinées aux ports maritimes. Il nous reste un espoir, le fonds d'action conjoncturelle. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, la part des crédits de ce fonds qui sera affectée aux ports maritimes dans l'enveloppe globale prévue pour l'équipement ? Nous avons là, en effet, un ballon d'oxygène possible.

L'ensemble de ces opérations d'équipement sera financé par des crédits budgétaires pour 300 millions de francs — et par des emprunts, pour 460 millions de francs.

Les trois grandes plates-formes industrialo-portuaires restent évidemment les premières bénéficiaires des crédits d'équipement afin de poursuivre la réalisation des travaux déjà engagés ; mais le ralentissement est certain, de sorte qu'on peut se demander si les investissements exécutés jusqu'à maintenant pourront être pleinement valorisés et utiles pour affronter la concurrence étrangère.

Il faut enfin rappeler ici la nécessité de mener simultanément les opérations d'équipement portuaire et d'aménagement des liaisons terrestres et fluviales avec l'arrière-pays.

En effet, il est très important que dans ce domaine les efforts de la direction des routes et de la direction des ports soient menés parallèlement.

Nous aimerions également, monsieur le ministre, avoir quelques précisions sur l'état des projets prévus pour la façade atlantique.

Le conseil central de planification avait déjà envisagé la création de deux zones industrialo-portuaires à implanter sur les deux grands estuaires de l'Atlantique non équipés, ou, tout au moins, moins bien équipés que les autres.

Une première décision positive est intervenue pour Nantes, puisque c'est la région nantaise qui a été choisie pour recevoir le terminal méthanier à réaliser au cours des prochaines années.

L'éventualité de la création d'une zone industrialo-portuaire dans le site du Verdon est liée aux résultats d'une étude écologique actuellement en cours.

Si, au terme de cette étude, l'implantation d'une zone industrialo-portuaire de grande envergure apparaît possible, votre commission souhaiterait connaître dans quels délais pourrait être entreprise la réalisation des premiers travaux d'équipement. En effet, la création d'une telle zone provoquerait un effet d'entraînement important pour tout le développement économique du Sud-Ouest, et l'intérêt de cette opération doit être souligné tant du point de vue de l'aménagement du territoire de cette région périphérique et déshéritée par rapport au Marché commun que pour affronter la concurrence espagnole de Bilbao, ce port ayant particulièrement bien résisté à la crise économique.

En effet, si le tonnage du trafic de Bilbao a été longtemps inférieur à celui de Bordeaux, il atteint maintenant un peu plus du double. On voit que le port de Bordeaux est en danger devant celui de Bilbao. Il serait donc urgent d'accomplir un certain nombre d'efforts pour l'équipement du port de Bordeaux.

J'en viens maintenant aux efforts de commercialisation. Bien que tous les ports français ne disposent pas encore de voies d'accès aussi développées que certains concurrents du nord de l'Europe, ils possèdent des installations susceptibles d'attirer de nombreux navires. C'est pourquoi des efforts de commercialisation doivent être entrepris pour trouver de nouveaux clients et améliorer les conditions de passage des navires dans les ports français.

Les actions qui sont entreprises pour trouver de nouveaux clients sont certes intéressantes, mais ne paraissent pas suffisantes pour supprimer les détournements de trafic dont bénéficient les établissements concurrents, en particulier ceux d'Anvers.

Il faut donc s'efforcer d'améliorer les conditions de passage des navires, afin que soient diminués les temps d'immobilisation dans les ports.

La comparaison des coûts des passages par tonne de marchandises entre les ports français et étrangers — Mlle Rapuzzi a évoqué ce sujet tout à l'heure — montre que les ports français ne sont pas tellement plus chers que leurs concurrents. Ces observations confirment que ce sont la qualité du service, la régularité du travail et les liaisons régulières nombreuses qui attirent la clientèle vers les ports du Nord, plutôt qu'un moindre coût.

Quant à la nécessité de contrôler la concurrence sauvage en mettant en place une réelle politique portuaire européenne, nous avons ressenti quelques inquiétudes. En juillet dernier, la *Far Eastern Freight Conference* a adopté une résolution tendant à appliquer entre Le Havre et les ports du Nord le principe dit de « l'égalisation » selon lequel les armateurs membres de la conférence se réservent la possibilité d'expédier la marchandise conteneurisée par un port du nord de l'Europe, principalement Rotterdam, sans supplément de prix pour le chargeur. Cette décision joue évidemment au détriment du Havre. C'est une opération contraire à la vérité des prix et surtout contraire à l'esprit du traité de Rome. Si les pouvoirs publics français ont manifesté une vive opposition à ce projet, nous serions également heureux de vous entendre énoncer ici la position officielle du Gouvernement français.

Cette question se relie d'ailleurs à la politique portuaire européenne dont nous parlons tous les ans et dont la mise en place est difficile. Il serait bon, monsieur le ministre, que vous nous donniez votre position sur la politique portuaire européenne. Nous souhaitons connaître comment et par quels moyens le Gouvernement français entend riposter à la menace de « vassalisation » qui pèse sur certains ports français.

En conclusion, si ce budget ne nous apporte pas toutes les satisfactions que nous espérons dans le domaine portuaire, nous pensons tout de même que, devant le redressement qui s'amorce et en tenant compte de l'apport éventuel de quelques crédits en cas de déblocage du fonds d'action conjoncturelle, la situation pourra se redresser en 1977.



Sous réserve de ces observations, votre commission des affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions concernant les ports maritimes dans la loi de finances. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Les rapports très complets et très précis de Mlle Rapuzzi, de MM. Moinet, Bouquerel et Pintat que j'ai écoutés avec beaucoup d'attention me permettront de limiter mon propos aux grandes lignes du budget qui vous est proposé et d'engager un dialogue avec les rapporteurs à partir des questions qu'ils ont posées et des principales préoccupations qu'ils ont exprimées.

Dans le cadre du budget général de l'équipement dont j'ai la responsabilité, nous avons examiné hier certains de ses aspects très importants, ceux relatifs aux transports; nous étudierons ce soir l'urbanisme et le logement; mais les grandes infrastructures de transport que nous examinons maintenant constituent le cœur du débat.

Les opérations portant sur les routes, les ports et les voies navigables doivent être prévues longtemps à l'avance. Elles participent de manière très étroite au développement de l'activité économique et les résultats que l'on peut constater aujourd'hui procèdent de décisions intervenues il y a déjà un certain nombre d'années.

La gestion de cet ensemble doit tenir compte du souci de participer à la politique de lutte contre l'inflation, comme pour tous les ministères. Mais grâce à la continuité d'un certain nombre d'actions, nous pouvons concourir à un développement économique harmonieux dans le cadre du Plan.

Avant de répondre de manière plus précise aux quatre rapporteurs dont, une fois encore, je me plais à souligner les observations constructives, je voudrais d'une part, préciser que le budget que je présente est parfaitement conforme aux orientations définies par le VII<sup>e</sup> Plan — j'en apporterai quelques éléments de démonstration — et, d'autre part, pour répondre de manière plus précise aux rapporteurs, exposer et justifier les choix effectués pour chacun des trois secteurs qui ont fait l'objet des quatre rapports.

Au niveau des grands investissements, nous disposerons en 1977 de 5 600 millions de francs d'autorisations de programme pour les routes, les ports et les voies navigables. A cette somme, pourront s'ajouter des crédits en provenance du fonds d'action conjoncturelle.

Je précise tout de suite au Sénat que sur le crédit d'un milliard de francs qui a été prévu dans le cadre de ce fonds d'action conjoncturelle pour l'équipement, je compte affecter environ 500 millions aux routes, compte tenu des observations de deux rapporteurs intéressés notamment pour ce qui est de la nécessité de poursuivre un effort d'entretien de notre voirie nationale; 250 millions de francs pour les autres investissements consacrés notamment aux voies navigables et aux ports maritimes; enfin 250 millions de francs aux opérations consacrées au logement, comme nous aurons l'occasion de le dire ce soir avec M. Barrot dans le cadre du nécessaire soutien de la construction de logements, car nous ne devons pas laisser trop se dégarnir les carnets de commande de cette industrie lourde. Cette programmation de 1977, en dépit des difficultés qui ont été signalées par Mlle Rapuzzi, MM. Moinet, Bouquerel et Pintat, répond à un certain nombre de choix.

J'ai tout d'abord respecté les choix prévus par le VII<sup>e</sup> Plan dans le cadre des programmes d'action prioritaires. D'autre part, j'ai introduit dans ce budget de 1977 — c'est un aspect nouveau — un certain nombre de crédits pour répondre aux programmes d'action prioritaires d'intérêt régional dont le premier ministre est en train de dresser la liste et pour lesquels mon département ministériel joue un rôle essentiel d'incitation dans les efforts faits par les établissements publics régionaux.

Pour la réalisation des programmes d'action prioritaires de l'Etat en 1977, s'inscrivant dans l'ensemble du département dont j'ai la charge, je disposerai d'une somme totale de 4 milliards de francs. Parmi les neuf programmes d'action prioritaires auxquels il prend part, mon département ministériel est chef de file pour quatre d'entre eux, concernant les routes, les ports et les voies navigables. Le total des crédits engagés à cet effet en 1977 par rapport aux 5,6 milliards de francs d'autorisations de programme pour l'ensemble sera, pour ces seuls quatre programmes d'action prioritaires, de l'ordre de 1 870 millions de francs.

De quoi s'agit-il? Il s'agit d'une part du programme routier n° 5 qui prévoit le désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central. Nous consacrerons 1 460 millions de francs

aux travaux de désenclavement routier de ces régions. De même seront concernées l'Alsace, la dorsale nord-sud et la Corse. Ce plan couvre par ailleurs plusieurs réalisations autoroutières dont nous aurons tout à l'heure l'occasion de parler, notamment la prolongation vers l'Ouest d'un certain nombre d'autoroutes.

Le deuxième programme d'action prioritaire, c'est celui dont ont longuement parlé MM. Moinet et Bouquerel: la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée, pour laquelle nous prévoyons, en 1977, des crédits à hauteur de 179 millions de francs.

J'indique à M. Bouquerel que les chiffres prévus dans le programme d'action prioritaire pour le VII<sup>e</sup> Plan s'élèvent à 1 500 millions de francs, valeur 1975. Par conséquent, nous aurons nécessairement à faire appel à la contribution des régions pour accélérer la réalisation de ce programme.

Au début du mois dernier, je me suis rendu à Strasbourg pour examiner avec l'ensemble des représentants des régions la cadence et le rythme des travaux de l'opération mer du Nord—Méditerranée. Il est bien clair que, malgré la somme d'un milliard et demi de francs prévue dans le VII<sup>e</sup> Plan pour la réalisation de cet axe, il faudra envisager, dans des conditions à débattre et après avoir examiné tous les moyens de financement possibles, une contribution des régions à cette opération.

Le troisième programme d'action prioritaire — celui qui porte le numéro 9 — prévoit de nombreuses actions destinées à faciliter et à accompagner l'exportation, priorité essentielle du Plan. A ce titre, 103 millions de francs sont accordés aux trois principaux ports maritimes: Marseille, Le Havre et Dunkerque, afin de leur permettre de participer à cet effort d'exportation.

Enfin, le quatrième programme d'action prioritaire, qui inter-fère aujourd'hui dans nos débats, porte le numéro 20. Il concerne le renforcement de la sécurité routière. Dans le cadre de ce programme, 128 millions de francs seront mis en œuvre en 1977 pour réduire le nombre des accidents et améliorer les installations de sécurité sur un certain nombre de routes nationales.

Je ne rappellerai pas les programmes d'action prioritaires qui participent soit aux missions de transport — notamment de transport en commun — soit aux missions d'urbanisme, soit aux missions de recherche, et qui représentent, pour mon ministère, 2 200 millions de francs en 1977.

Voilà les actions prioritaires qui ont été choisies. J'indique au Sénat que, de 1976 à 1977, les crédits affectés à ces programmes d'action prioritaires retenus au VII<sup>e</sup> Plan, qui constituent les axes majeurs de la planification, sont passés, dans le budget que je vous présente, de 3 milliards de francs en 1976 à 4 milliards de francs en 1977, soit une augmentation importante qui se justifie par le dynamisme de ces opérations.

Mais, à côté des programmes d'action prioritaires, et pour éviter l'incertitude qui pourrait résulter de négociations permanentes entre les services et les différentes régions, j'ai demandé au Premier ministre de codifier, au titre des programmes d'action prioritaires d'initiative régionale, un certain nombre d'autres opérations d'équipement pour lesquelles il est nécessaire de prévoir dès maintenant, dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan, des financements conjoints de l'Etat et des établissements publics régionaux. Cette codification doit servir de base à notre travail avec les régions.

Il a été d'ores et déjà décidé que le ministère de l'équipement consacrerait, pour certaines opérations dont la liste n'est pas close, près de 2 milliards de francs au cours du VII<sup>e</sup> Plan et 300 ou 400 millions de francs dès 1977.

Quelles sont les opérations qui, pour l'instant, figurent dans les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale, que j'appellais autrefois P.A.P.I.R., mais que, depuis que M. Desacres m'a fait observer qu'il ne fallait pas abuser des sigles, j'appelle maintenant par leur intitulé complet?

On y trouve tout d'abord deux opérations autoroutières décidées en accord avec les établissements publics régionaux. C'est, d'une part, la transversale Nord-Sud A 26, Calais—Dijon, qui, par des cheminements complexes, contournera la région parisienne et assurera la liaison entre l'Angleterre et le Sud de la France. Cette autoroute traversera les régions du Nord, de Picardie, de Champagne et de Bourgogne. C'est, d'autre part, l'autoroute A 37 Lorraine-Bourgogne qui, partant de Thionville, point extrême de l'autoroute Nord-Sud de la Lorraine, passera par Toul, Langres et Dijon, permettant ainsi de désenclaver l'ensemble de la région lorraine.

Ces deux autoroutes, pour lesquelles les premiers éléments administratifs sont en place, vont donc figurer, à la demande des régions considérées, dans les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale.

Pour les voies navigables, le raccordement au réseau navigable belge par l'Escaut et la Deûle est envisagé, à la demande de la région Nord.

En matière d'installations industrialo-portuaires — je réponds là à M. Pintat — trois opérations sont réclamées par les régions intéressées à Nantes - Saint-Nazaire, au Verdon et à Sète.

Ainsi, grâce à ces programmes d'action prioritaires d'initiative régionale, nous pourrions développer la planification et avoir, avec les régions concernées, un très utile dialogue.

D'autres programmes sont en cours d'étude. Ils portent sur des opérations routières, le nettoyage de rivières, l'aide au renouvellement de notre flotte de pêche artisanale. Bien entendu, le niveau exact de l'engagement de l'Etat variera pour chaque cas, après discussion avec les établissements publics régionaux.

Pour des raisons d'organisation de mes crédits et de clarification des opérations de planification, je tiens beaucoup à ce que figurent en clair les programmes d'action prioritaires de l'Etat, d'une part, et les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale, d'autre part.

Je voudrais en venir maintenant, monsieur le président, à l'explication des choix qui ont été effectués pour chacun des trois points essentiels qui ont fait l'objet de notre discussion.

En ce qui concerne les routes et la circulation routière, je n'ai pas grand-chose à ajouter aux exposés fort complets de MM. Moynet et Bouquerel. Le volume des crédits en dépenses ordinaires et en crédits de paiement s'élève à 6 459 millions de francs. Je dirai aux deux rapporteurs qu'une fois que seront rectifiées les évaluations budgétaires et que seront reclassées dans un ordre plus rationnel les dépenses de personnel et de travaux, c'est une progression de 8 p. 100 par rapport à 1976 que nous enregistrerons. Quant aux autorisations de programme, elles restent stables d'une année sur l'autre.

Ainsi que vous l'avez noté, messieurs les rapporteurs, j'ai décidé d'affecter des crédits très importants — 1 175 millions de francs en autorisations de programme — aux autoroutes de liaison. A ce sujet, je vous dirai que les chiffres exacts de réalisation d'autoroutes en 1977 seront améliorés par rapport à ce que nous avons annoncé voilà quelques mois. Nous avons pu, en effet, accélérer un certain nombre de liaisons. Ainsi, nous arriverons à mettre en œuvre, en 1977, 410 kilomètres d'autoroutes contre 564 kilomètres en 1976. Grâce à l'action énergique de mon prédécesseur, les dispositions ont été prises pour que nous puissions retrouver le rythme des 500 kilomètres annuels à partir de 1978.

Avec les opérations que j'envisage, notamment le lancement des autoroutes Orléans—Bourges, Le Mans—Rennes, Angers—Nantes, le développement des liaisons autoroutières dans les autres régions, notamment en Alsace et en Lorraine, les grandes transversales dont j'ai parlé tout à l'heure, un très grand réseau d'autoroutes sera en place en 1980 et cette année-là marquera une date importante dans l'histoire du développement du réseau français.

Toujours à propos des autoroutes, je voudrais encore signaler qu'après de très longues discussions avec la société des autoroutes alpines, l'A. R. E. A., je pense être arrivé à un accord qui permettrait à cette société, sans avances remboursables de l'Etat et dans le strict respect du cahier des charges, mais avec la prise en compte, dans les concessions, de deux sections jusqu'à présent optionnelles : la traversée de Chambéry et la fin de la liaison Grenoble—autoroute blanche, d'achever, grâce à un effort nouveau des actionnaires, l'opération dans les délais prévus. Nous en aurons ainsi terminé avec le différend qui nous opposait à cette société au sujet de la poursuite des travaux de ces autoroutes.

M. Bouquerel a longuement parlé de l'entretien et de la rénovation des chaussées. Je suis conscient du fait que nous avons quelque peu ralenti, cette année, les investissements en matière de renforcements coordonnés parce que nous en avons réalisé beaucoup les années précédentes. Mais nous avons fait des efforts pour la viabilité hivernale et pour l'équipement des parcs et des centres.

En ce qui concerne les opérations d'équipement et d'exploitation, nous avons mis l'accent sur la sécurité et sur l'écoulement du trafic. Le kilométrage de routes bénéficiant d'un équipement complet de sécurité passera, en un an, de 5 400 à 6 500 kilomètres. D'autre part, l'indispensable liaison entre l'investissement et le fonctionnement, qui a souvent été très négligé dans les investissements anciens, nous amène, plutôt que de construire des voiries de dimensions excessives en temps normal, à mettre en place des opérations d'exploitation du réseau permettant l'écoulement du trafic au moment des grands départs et des grands retours. De telles opérations, d'un coût bien moins

élevé, sont de nature à faciliter l'étalement de la circulation aux heures de pointe, donc à désencombrer les sorties et les entrées des grandes agglomérations.

M. Bouquerel a déploré l'insuffisance des dotations. Le but de ces opérations est de faciliter à moindres frais la circulation. Nous n'oublions pas que nous sommes non seulement des constructeurs de routes, mais encore les responsables de la circulation routière et, à ce titre, de la sécurité.

Toujours en ce qui concerne la politique routière, nous devons parvenir à des résultats meilleurs en étant plus rigoureux dans la cohérence et dans le choix des investissements. Ainsi, à l'exception du cas particulier de Roissy, je suis bien décidé à limiter le développement des plates-formes aéroportuaires, car je considère que notre pays est désormais correctement desservi. On l'a vu hier pour Avignon.

Une meilleure utilisation des autoroutes, le calcul en temps et non pas en kilomètres, nous permettront d'éviter des investissements superflus en matière aéroportuaire.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Il faut coordonner très étroitement les travaux routiers et ferroviaires. En région parisienne, la construction de la rocade A 86, malgré les problèmes qu'elle pose, ira de pair avec le prolongement des lignes de métro et la modernisation des lignes S. N. C. F.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Elle doit être repensée, monsieur le ministre !

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Pour une partie de son tracé, monsieur le président.

Ainsi que nous l'avons vu avec M. Pisani dans le débat sur le train à grande vitesse, il est envisagé de réaliser simultanément les plates-formes de l'autoroute A 5 et du train à grande vitesse. D'une manière générale, il est nécessaire d'introduire davantage de cohérence dans l'ensemble de ces opérations.

M. Bouquerel m'a posé deux questions techniques auxquelles je voudrais maintenant répondre.

La première concerne les crédits affectés à l'entretien des anciennes routes nationales transférées aux départements. Tenant compte des demandes de tous les rapporteurs, aussi bien de l'Assemblée nationale que du Sénat, j'ai décidé de modifier la répartition de mes crédits et de porter la subvention, à ce titre, de 380 à 395 millions de francs, ce qui est un chiffre convenable pour l'année 1977.

Quant à la voirie communale, le Gouvernement comprend la préoccupation exprimée par votre commission et par M. Bouquerel. Dès que le conflit, d'ailleurs extérieur à ce débat, qui est intervenu sur les crédits du fonds spécial d'investissement routier sera réglé, j'ai obtenu l'assurance du Premier ministre d'un abondement de ces crédits pour la voirie communale aussi bien en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. Cela devrait donc permettre à la fois le rétablissement des crédits du fonds spécial d'investissement routier, crédits nécessaires à l'engagement des opérations dont je viens de parler, et l'amélioration du contenu actuel de la tranche rurale de ce fonds spécial d'investissement routier.

En ce qui concerne les voies navigables, sujet exposé très complètement par les rapporteurs, je dirai tout de suite que j'en suis un partisan convaincu, car c'est le prototype même des grands investissements structurants que l'on est obligé de prévoir avec deux plans d'avance tellement les difficultés et la durée de réalisation sont grandes, mais qu'il ne faut pas sacrifier pour autant. L'exemple de certains pays voisins nous montre l'importance, non pas seulement des seules voies navigables, mais de tout un ensemble d'infrastructures de transports dans lesquelles le rail, la route et les voies navigables coexistent pour permettre un choix optimal à l'utilisateur et un effet multiplicateur sur l'économie.

C'est pourquoi je confirme aux rapporteurs qu'une partie des crédits de 1977 seront consacrés à la remise en état du réseau Freycinet et que nous avons donné la priorité au canal Rhin-Rhône. Enfin, des opérations permettant de canaliser la Moselle et de raccorder notre réseau navigable au réseau belge par l'Escaut et la Deûle sont également prévues.

En ce qui concerne la Seine-Nord et la Seine-Est, je confirme à M. Bouquerel ce que j'avais déjà dit à l'Assemblée nationale, à savoir que je suis partisan d'une étude rapide à la fois des modes de financement et des différentes solutions techniques envisageables pour réaliser le raccordement de la région pari-

sienne à celles du Nord et de l'Est. Au début de 1977, nous pourrions y voir plus clair de manière à en tenir compte dans la préparation du budget de 1978.

En ce qui concerne les ports maritimes, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les rapports de Mlle Rapuzzi et de M. Pintat et je voudrais, monsieur le président, me permettre de leur répondre un peu plus longuement tout en respectant mon temps de parole.

Les autorisations de programme relatives aux ports maritimes, d'un montant de 384 500 000 francs, sont en régression, comme l'a signalé Mlle Rapuzzi, mais il convient de rappeler que les travaux considérables exécutés au cours de ces dernières années au titre du terminal pétrolier d'Antifer et de la cale de radoub de Marseille, par exemple, autorisent une certaine pause pour l'année prochaine.

Il est essentiel, et les rapporteurs l'ont souligné, de veiller à l'utilisation la plus efficace possible des crédits. Je suis partagé, à cet égard, entre deux impératifs, ce qui rend le choix toujours difficile.

Le premier impératif, c'est la nécessité de faire transiter par les ports français la plus grande quantité possible de marchandises européennes, ce qui nous conduit à porter l'effort sur les grands ports autonomes, mieux placés pour lutter à armes égales face à la concurrence étrangère.

Comme l'a souligné Mlle Rapuzzi, les frais par tonne chargée ou déchargée sont concurrentiels à Marseille, au Havre et à Dunkerque, et ils commencent à le devenir à Rouen. Il faut qu'ils le demeurent dans l'avenir. C'est pourquoi nous avons prévu, au titre de ces quatre ports, une importante tranche de crédits, qui s'élève à 237 millions de francs, dont la moitié environ au titre du programme d'action prioritaire relatif au développement des exportations.

Ces crédits permettront de ne pas prendre de retard et accroîtront la compétitivité de nos ports.

Comme M. Pintat l'a signalé, nos plus grands établissements portuaires sont vulnérables. Il faut que leur fonctionnement soit, à l'heure actuelle, le plus compétitif possible. Nous ne pouvons rechercher cette compétitivité simplement par l'investissement, et nous avons encore des progrès à faire en matière d'exploitation et d'amélioration de la gestion.

En revanche — et c'est le second aspect de ma politique — il ne faut pas négliger le rôle souvent important que jouent les autres ports, en particulier Nantes et Bordeaux, sur le développement économique de leur hinterland et au regard de l'aménagement du territoire.

A ce sujet, je me permettrai d'être d'un avis un peu différent de celui de Mlle Rapuzzi lorsqu'elle signale qu'il ne faut pas consacrer de crédits aux ports enclavés par manque d'infrastructure routière. Je pense, au contraire, que, dans certains cas, il est possible de mener une politique de cohérence des investissements routiers et portuaires permettant un effet multiplicateur, générateur de progrès économique.

C'est ainsi que les travaux dans les ports de Roscoff et de Saint-Malo, par exemple, sont valorisés par la réalisation simultanée du plan routier breton. C'est ainsi également que la rentabilité des aménagements portuaires du littoral Manche-Atlantique dépend de l'avancement des autoroutes A 10 et A 11 et de la route dite « des estuaires ».

Bien entendu, il serait anti-économique de pratiquer un « saupoudrage » des crédits. Par conséquent, il faut concentrer nos moyens financiers sur un certain nombre d'opérations.

C'est pourquoi, dans le cadre des programmes d'intérêt régional, j'ai déjà indiqué que nous développerions le terminal méthane de la région nantaise et, d'autre part, que nous poursuivions l'aménagement des darses du Verdon. J'ai déjà prévu 16,2 millions de francs, au titre de 1977, pour cette opération du Verdon dont le démarrage n'est conditionné que par la fin de l'étude d'intégration dans le site et d'impact sur l'environnement, qui est évidemment très difficile.

Enfin, l'effort consenti pour les ports de la Corse et la poursuite de la modernisation des ports de pêche sur le littoral de la Manche et de l'Atlantique viendront également concourir au développement de l'ensemble de nos trafics.

Ainsi, monsieur le président, mesdames, messieurs, le budget de l'équipement pour 1977 est-il entièrement tourné vers le soutien de l'activité économique dans ses différents aspects et vers la réalisation des objectifs prioritaires retenus dans le VII<sup>e</sup> Plan.

Au cours des prochains mois, nous continuerons nos discussions avec les établissements publics régionaux en vue de l'élaboration des programmes d'action prioritaires d'initiative régionale.

Ayant noté la résignation, mais aussi la sympathie de M. Bouquerel, j'ajoute que, dans la période économique difficile que nous traversons, le principal problème est de soutenir l'activité économique et de bien orienter l'ensemble des grands investissements. Il faut surtout éviter l'incohérence des investissements en s'efforçant d'examiner de manière globale l'ensemble des problèmes concernant les grandes infrastructures de transports ferroviaires et routiers, les voies navigables et les ports.

Nous faisons un effort considérable, d'une part, à court terme, pour que la lutte contre l'inflation soit gagnée et, d'autre part, à long terme, pour que notre pays continue à se développer dans les conditions de compétitivité et d'efficacité que chacun reconnaît comme indispensables.

Je n'ai pas traité les problèmes relatifs aux dépenses de personnels, qu'avait évoqués M. Moinet. Je voudrais déclarer, et je le dis également à l'intention de M. Bouquerel, que dans les créations d'emplois décidées pour 1977 nous avons respecté deux priorités.

La première concerne le renforcement des services locaux chargés de l'établissement des plans d'urbanisme et de la délivrance des permis de construire. Je pense, en effet, comme M. Bouquerel, qu'il faut éviter d'ajouter à la crise actuelle du bâtiment des difficultés en matière de permis de construire. A cet égard, je me permettrai de demander au Sénat de m'aider à éviter l'allongement des procédures, notamment du fait de l'obligation de consulter obligatoirement le comité d'architecture, ce qui va avoir pour résultat de retarder considérablement la délivrance de tous les permis de construire. Un effort conjoint du Gouvernement et du Parlement est donc indispensable pour accélérer le développement de la construction.

La seconde priorité, c'est la création d'emplois dans le domaine de la navigation aérienne. Nous avons des exigences de sécurité particulières et il faut absolument suivre le développement du trafic de manière à bien contrôler l'ensemble des opérations de navigation.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs, les observations succinctes que je souhaitais faire, en restant dans la limite du délai qui m'avait été imparti, sur le projet de budget de 1977 concernant le ministère de l'équipement dans le secteur des routes, des voies navigables et des ports maritimes.

Je demande donc au Sénat de bien vouloir l'approuver. (*Applaudissements à droite, au centre et sur les travées de l'U. C. D. P.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute renvoyer à cet après-midi la suite de ses travaux. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq minutes, est reprise à quinze heures quinze minutes, sous la présidence de M. Louis Gros.*)

**PRESIDENCE DE M. LOUIS GROS,**  
vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

— 3 —

**RAPPELS AU REGLEMENT**

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Monsieur le président, je voudrais vous présenter une observation concernant le compte rendu sténographique de la séance d'hier.

**M. le président.** Monsieur le ministre, vous faites sans doute allusion au compte rendu analytique car le compte rendu sténographique n'est pas encore paru.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Dans ces conditions, je présenterai mon observation plus tard. Sur le compte rendu analytique, je n'en ai pas à formuler.

**M. le président.** Monsieur le ministre, si vous avez pris connaissance du compte rendu sténographique de vos propos, je vous donne tout de suite la parole.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** J'ai eu effectivement communication du compte rendu sténographique. Or, au cours du long échange de propos que j'ai eu, hier,

avec M. Gaudon, j'ai, à un moment donné, approuvé une phrase prononcée par M. Gaudon, car il citait une de mes déclarations. A la fin de cette citation, j'ai dit : « C'est vrai ».

Or, dans le compte rendu sténographique, ces deux mots ont été légèrement décalés et se trouvent placés à la suite d'affirmations personnelles de M. Gaudon, sans rapport avec ma propre déclaration, et auxquelles, bien entendu, je ne souscrivais nullement.

Je souhaiterais, monsieur le président, qu'il fût pris acte de cette rectification.

**M. le président.** Je vous en donne acte bien volontiers. Il s'agit peut-être d'une simple erreur typographique.

**M. Robert Schwint.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Schwint.

**M. Robert Schwint.** Monsieur le président, l'article 3, alinéa 3, de notre règlement est ainsi libellé : « Lorsque le président du Sénat est appelé à exercer les fonctions de président de la République, par application de l'article 7 de la Constitution, le bureau désigne un des vice-présidents pour le remplacer provisoirement. »

Cela s'est produit, vous le savez, mes chers collègues, à deux reprises dans un passé relativement récent.

Or, le groupe socialiste s'est toujours fixé comme règle d'or de faire confiance au président du Sénat ainsi qu'à tous les vice-présidents élus par la majorité de nos collègues, après chaque renouvellement triennal, dans tous les domaines touchant à la vie interne de notre assemblée ainsi qu'à son rayonnement dans le pays.

C'est pourquoi nous avons été surpris, étonnés, voire quelque peu « chiffonnés » à la lecture d'un entrefilet paru dans le journal *Le Monde* d'hier soir, en page 10, et intitulé « Imprudence ». Je vous en rappelle les termes : « Les effets oratoires devant une salle remplie de congressistes peuvent parfois conduire à commettre des imprudences. Ainsi en est-il sans doute de cet étrange aveu de M. Etienne Dailly, vice-président du Sénat : « Lorsque j'étais président du Sénat par intérim, j'ai disposé de pouvoirs dont, je le reconnais, j'ai quelque peu abusé au service du futur président de la République... »

Sans vouloir porter le moindre jugement sur les propos qui sont attribués à notre collègue, M. Dailly, mais dont la publication risque de porter atteinte à l'image du Sénat dans la nation, le groupe socialiste serait heureux qu'une mise au point fût faite dans les plus brefs délais et qu'un démenti éventuel fût apporté par notre collègue, M. Dailly, avec toute l'énergie qui convient, face à de telles affirmations.

**M. Etienne Dailly.** Je demande la parole.

**M. le président.** Pourquoi demandez-vous la parole ?

**M. Etienne Dailly.** Pour un rappel au règlement à propos de l'application de l'article 3, alinéa 3.

**M. le président.** Dans ces conditions, vous avez la parole.

**M. Etienne Dailly.** Je me garderais bien de vous demander la parole pour répondre à M. Schwint puisqu'on ne peut pas répondre sur une demande de rappel au règlement, pas plus que je ne vous la demande pour un fait personnel, puisque je ne pourrais à ce titre l'obtenir qu'en fin de séance.

Je veux remercier M. Schwint deux fois. D'abord pour me donner l'occasion de la mise au point qui va suivre ; ensuite pour avoir bien voulu renoncer, avec toute la courtoisie dont lui et tous ses collègues du groupe socialiste sont coutumiers, à faire ce rappel au règlement hier soir alors que j'occupais le fauteuil que vous occupez actuellement, monsieur le président, et pour avoir bien voulu y renoncer ce matin alors que j'étais là où je vais d'ailleurs retourner, à l'assemblée des présidents de conseils généraux.

Il y a eu effectivement un congrès radical socialiste à Vichy et, samedi, M. Durafour y a développé les mêmes thèses constitutionnelles que le Premier ministre, ici-même, le 9 novembre dernier. J'ai présenté moi-même les mêmes observations, ces observations qui avaient été si chaleureusement et si aimablement approuvées par notre excellent collègue M. le président Champeix. J'ai à nouveau déploré que le Président de la République exerce des pouvoirs qui ne sont pas ceux, mieux qui outrepassent de très loin ceux qui lui sont attribués par la Constitution. Comme ici-même, j'ai conclu en disant : « Si l'on continue dans cette voie et s'il intervient un changement de

majorité » — et là nous n'avons forcément pas les mêmes espérances, monsieur Schwint — « eh bien, au lieu de changer de gouvernement, il faudra changer de président ».

Tels ont été mes propos, et j'ai ajouté — ce que je ne conteste pas — « j'ai fait ce que j'ai pu pour son élection, au point que je me suis souvent interrogé sur le point de savoir si je n'avais pas, à cet égard, abusé » — non pas des pouvoirs qui pouvaient être les miens, monsieur Schwint — « mais des fonctions que j'occupais à l'époque ».

En effet, certains — je ne parle pas de membres du Sénat — m'avaient alors reproché d'avoir, dans la presse de mon département de Seine-et-Marne et comme parlementaire de ce département, pris position en faveur de Valéry Giscard d'Estaing.

D'autres m'avaient aussi reproché, par lettre, d'avoir assisté à une réunion publique de M. Giscard d'Estaing, la dernière, celle de la porte de Versailles à Paris. Je persiste à penser que c'était bien mon droit et j'y ai d'ailleurs rencontré M. le président de l'Assemblée nationale.

Mais les « pouvoirs » — puisque ce sont des « pouvoirs » dont parle la publication dont vous faites état — que j'exerçais n'étaient, en raison même du caractère intérimaire de ma mission, qu'internes au Sénat et par conséquent bien partiels, puisque la Haute assemblée ne siégeait pas.

Mais ces pouvoirs, j'ai eu conscience, mesdames, messieurs — et je le dis ici de la manière la plus nette — de les avoir exercés avec une extrême rigueur. On me connaît assez pour savoir qu'il ne pouvait et qu'il ne pourrait jamais en être autrement.

J'ai moi aussi, monsieur Schwint, une trop haute idée de l'assemblée à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir depuis bientôt dix-huit ans pour pouvoir me prêter à quoi que ce soit qui risquerait d'en ternir l'image.

Au reste, aucun des groupes politiques du Sénat n'a formulé, à l'époque, la moindre réserve à cet égard. C'est, en définitive, cela qui m'importe, et je vous remercie beaucoup, monsieur Schwint, de m'avoir donné l'occasion de le rappeler aujourd'hui.

— 4 —

## LOI DE FINANCES POUR 1977

### Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous reprenons l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1977 concernant le ministère de l'équipement (équipement et ports).

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 16 novembre 1976 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 32 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 32 minutes ;

Groupe d'union des démocrates pour la République : 26 minutes ;

Groupe communiste : 22 minutes.

La parole est à M. Bertaud.

**M. Jean Bertaud.** Monsieur le ministre, je ne sais si mon intervention, que je veux la plus courte possible, doit trouver normalement sa place dans la discussion de cette partie du budget qui concerne votre ministère. Mais comme je me dois de la placer quelque part, je vous laisse le soin de l'intégrer là où elle risque de ne pas passer inaperçue et d'être la plus percutante possible.

L'installation du périphérique à proximité de ma commune — Saint-Mandé pour ceux qui l'ignoraient — a eu pour résultat de perturber, depuis bientôt six ans, la vie de tout un quartier et de provoquer de la part de ses occupants des réclamations successives plus que justifiées.

Nous avons dû, sur le plan communal, procéder à l'insonorisation d'un certain nombre de classes dans nos écoles maternelles et primaires, opération coûteuse dont nous poursuivons d'ailleurs la réalisation au fur et à mesure des disponibilités de notre budget.

Dès 1969, nous avons appelé l'attention de la direction des grands travaux de la ville de Paris sur la nécessité de limiter au maximum les nuisances prévisibles, et malheureusement consta-

tées ensuite, par tous moyens appropriés. Les réponses ont été évasives ; elles s'appuyaient principalement sur le fait que les procédés d'insonorisation connus à ce moment-là et employés n'étaient pas probants et que, par ailleurs, le coût élevé de l'opération ne permettait pas de l'envisager.

On s'est alors borné à planter une haie d'arbustes dont la hauteur, après six ans de soins qui furent peut-être attentifs mais peu efficaces, ne dépasse pas 80 centimètres.

Nos interventions répétées depuis cette époque, tant verbales qu'écrites, auprès des administrations compétentes, c'est-à-dire préfecture, district, équipement, n'ont donné aucun résultat.

Les délibérations du conseil municipal, les interventions des conseillers généraux ne provoquent que des accusés de réception ou des réponses évasives.

Les explications que nous fournissons à nos administrés pour expliquer cette carence n'ont pour effet que de rendre l'administration municipale responsable d'un état de fait qui est la conséquence de la réalisation d'une voie de communication importante sur le tracé de laquelle nous n'avons jamais été consultés et qui, se situant entièrement sur le territoire de Paris, comme est situé sur le territoire de Paris le boulevard de la Guyane et les annexes qui le jouxtent, rend difficile une plus directe intervention.

On ne voit donc pas pourquoi le périphérique, dans sa partie est, n'est pas traité de la même façon que dans sa partie ouest, nord ou sud.

Nous demandons instamment qu'une solution au problème qui nous préoccupe depuis trop longtemps soit enfin trouvée et qu'entre la porte de Vincennes, la porte de Saint-Mandé et la porte Dorée, on réalise, par exemple, un de ces murs anti-son à l'esthétique sans doute contestable et qui ne pourra peut-être pas supprimer entièrement les nuisances auditives dont se plaignent les riverains, mais les atténuera tout au moins.

J'ajoute que, des réclamations ayant été adressées à M. le Président de la République, tout laisse supposer que celui-ci va saisir de la question M. le ministre de l'intérieur, lequel saisira le préfet du Val-de-Marne, qui ne manquera pas de demander des explications au maire mis en cause, c'est-à-dire à moi.

C'est parce que je pense que c'est votre intervention, tant auprès du district de la région parisienne que de la ville de Paris, qui permettra de mettre fin au cauchemar des riverains du périphérique dans ma commune, que je vous mets volontairement « dans le coup », pensant que votre réponse me permettra de dire victorieusement à mes administrés : « Je suis venu, je l'ai vu, il m'a compris et j'ai vaincu ! » (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Ehlers.

**M. Gérard Ehlers.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, chaque année, lors de l'examen du budget de l'équipement, je suis amené à poser la grave question des détournements de trafic.

Jusqu'à ce jour, monsieur le ministre, je n'ai obtenu aucune réponse à cette question capitale, si ce n'est l'éternelle affirmation, toute gratuite d'ailleurs : « On s'en occupe sérieusement. »

Combien de temps cela va-t-il durer ?

Pourtant, si nous examinons la situation du port de Dunkerque, que je connais plus particulièrement, nous constatons que les détournements de trafic atteignent, en 1975, pour ce port seulement, 6 512 837 tonnes à l'importation et 3 462 354 tonnes à l'exportation — j'insiste sur le fait qu'il s'agit de chiffres officiels — soit, au total, près de dix millions de tonnes.

Si on compare ce tonnage au trafic import-export de marchandises diverses réalisé à Dunkerque en 1975 et qui est, selon les chiffres officiels, de 10 750 000 tonnes, on s'aperçoit que les détournements de marchandises françaises par les ports étrangers égalent, à peu de chose près, ce que nous manutentionnons. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que c'est particulièrement scandaleux.

Dans le meilleur des cas — ce serait évidemment l'idéal — on pourrait donc doubler le trafic du port de Dunkerque, sans que vous ayez à déboursier un centime. Mais, étant réalistes, nous pensons qu'une autre politique et la mise en œuvre des moyens nécessaires permettraient d'augmenter rapidement notre trafic de 50 p. 100.

Nous indiquerez-vous, monsieur le ministre, les mesures concrètes que vous envisagez de prendre pour régler ce grave problème ? Telle est la question. C'est d'autant plus important qu'on nous parle maintenant — et M. le rapporteur a bien fait de le noter dans son rapport — de l'« égalisation », nouvelle formulation qui cache de graves dangers.

Ainsi, si nous laissons faire, comme d'habitude, les armateurs, membres de la conférence, se réserveront la possibilité d'expédier la marchandise transportée par un port du Nord de l'Europe — je me permets d'ajouter sans crainte de me tromper le port de Rotterdam évidemment — sans supplément de prix pour le chargeur.

Le rapporteur parle, à juste titre, de dumping intolérable et précise que les ports français deviendraient des ports secondaires. Je signale à ce propos que, l'an dernier, j'avais utilisé une autre formule : « Notre pays se conduit comme un pays sous-développé dans le domaine des ports maritimes ». Puis, le Gouvernement a crié victoire. Nous nous sommes bien battus : il paraît que nous avons obtenu un sursis à exécution.

Je me permets de vous poser la question : et après le sursis ? Va-t-on se coucher une fois de plus ? Que va-t-il se passer ? Que comptez-vous faire concrètement ? Je ne veux pas de chiffres ni d'avis techniques. Je veux savoir quelle lutte vous allez mener, quels moyens vous envisagez d'employer.

Pour ce qui est du détournement de trafic et de l'« égalisation », une autre question se pose, monsieur le ministre, très sérieuse : avez-vous calculé combien cela représente d'emplois, non seulement dans les ports, mais dans la marine, dans la construction et dans la réparation navales ? Avez-vous calculé combien cela représente de bateaux ? Enfin, avez-vous calculé combien cela représente de milliards de devises perdues ?

Vous êtes venu à Dunkerque. Je n'ai pas été invité, comme à l'habitude ; sinon j'aurais eu le plaisir de vous faire part de mes préoccupations qui sont celles de toutes les professions dunkerquoises. A cette occasion, vous avez déclaré : « Nos ports doivent être aussi performants que leurs concurrents et offrir de meilleurs services au plus bas prix. » Je ne vois pas ce que vous avez voulu dire parce que c'est précisément le cas du port de Dunkerque et M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan ne me démentira certainement pas sur cette question.

Vous avez ajouté : « Trente-cinq francs, c'est ce que rapporte à l'économie française, toute tonne de minerai ou de charbon empruntant un port français. » Ce chiffre est très intéressant. Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, combien coûte à l'économie nationale une tonne de produit fini, de haute valeur ajoutée, expédiée par Anvers ou Rotterdam ? Cette question est bien plus importante. Combien cela coûte-t-il ? Deux, trois, quatre, cinq, dix, vingt, trente fois plus qu'une tonne de charbon ou de minerai ? Avez-vous une idée sur ce sujet ? Telle est la question. Elle est fondamentale. Il ne faut pas perdre de vue qu'à Dunkerque ce sont 3 500 000 tonnes qui sont détournées chaque année à l'exportation. Quand et comment allez-vous contraindre les intéressés à respecter les intérêts des salariés de la région et l'intérêt national, qui sont intimement liés ?

Je voudrais évoquer maintenant les problèmes posés par le nouveau quai aux aciers de Dunkerque. On vous en a certainement parlé, puisque vous étiez en famille. J'ose espérer que vous considérez que ce quai aux aciers fait partie du port et, par conséquent, du domaine public.

Je dis cela parce qu'une entreprise privée dont le directeur, comme par hasard, est celui d'Usinor-Dunkerque — on retrouve, par conséquent, la banque de Paris et des Pays-Bas — va exploiter et exerce déjà un véritable chantage. Il a, en effet, déclaré — je vous fais grâce des formules traditionnelles enveloppées, comme l'on dit, dans du papier de soie — : « vous acceptez mes conditions » — il me semble qu'il s'adresse à la fois aux salariés et au Gouvernement — « ou je continue à détourner mon trafic sur Anvers ».

Nous sommes, vous en conviendrez, très loin de la loi du 6 septembre 1947 régissant le travail sur les ports.

En ce qui concerne la liaison entre l'avant-port ouest et le port est, j'aimerais savoir si vous envisagez de les relier rapidement et directement plutôt que de prévoir un embranchement se situant au sud, à proximité de Bourbourg.

Comme il s'agit du déplacement rapide des pontons lourds de 200, 250 ou 300 tonnes, du bateau luttant contre les incendies, des porte-barges ou des barges, vous comprendrez que la question mérite la plus grande attention.

Je ne saurais terminer sans insister sur l'impérieuse nécessité d'assurer la liaison Seine-Nord reliant par voie à grand gabarit le bassin de la Seine au canal Dunkerque-Valenciennes. Nous ne sommes pas contre. La région va participer sérieusement à cette opération ainsi que les collectivités locales. Mais permettez-moi de vous dire qu'elle ne nous semble pas être prioritaire. Ce qui nous paraît l'être, c'est la liaison Seine-Nord qui relie le bassin de la Seine au canal Dunkerque-Valen-

ciennes, qui a coûté très cher — vous le savez bien — et reste notoirement sous-employé, parce que ne débouchant absolument sur rien. Il s'agit là d'un nouveau gâchis que nous vous avons dénoncé dès l'origine.

Il est souhaitable également de relier la Seine à l'Est avec, comme le précise le rapporteur, la réalisation d'une première antenne Compiègne—Reims.

Le coût — M. le rapporteur a parlé de 3 milliards de francs ; moi, qui suis réaliste, je dirai 4 milliards de francs — ne peut être un obstacle, quand on sait que la rentabilité à court terme serait amplement assurée.

J'ajoute — cela m'apparaît essentiel — que ces liaisons permettraient à notre port de jouer véritablement et pour la première fois son rôle de poumon économique régional, de poumon économique national. Il vous appartient, monsieur le ministre, de lui en donner les moyens.

Enfin, je ne saurais conclure sans vous parler des autoroutes et, plus particulièrement, de l'A. R. E. A. dont vous nous avez entretenus ce matin.

Dès le début, quand le pouvoir a donné la concession des autoroutes à des sociétés privées, nous avons dit qu'il s'agissait d'un cadeau aux banques — je le rappelle pour mémoire — qui serait payé à la fois par les usagers par le biais du péage et par les contribuables, par le biais des collectivités locales, départementales et régionales. Les événements nous ont donné raison.

Les usagers paient de plus en plus cher. De janvier 1972 à juillet 1976, la progression du taux moyen des péages autoroutiers a été de l'ordre de 6 p. 100 et, pour certains, cette progression est encore plus importante. En ce qui concerne la société des autoroutes Rhône—Alpes, elle a pratiquement doublé de janvier 1974 à juillet 1976.

Les usagers paient. Mais cela n'empêche pas les contribuables de payer, eux aussi. Ainsi ceux qui sont à la fois usagers et contribuables paient deux fois.

L'Etat fait des avances, remboursables sans intérêts une quinzaine d'années après la mise en service des sections concernées, pour la plupart sans indexation. C'est ainsi que 1 081 millions de francs, de 1972 à 1975, sont passés des caisses de l'Etat dans les caisses des banques et des grosses sociétés de construction, actionnaires des sociétés d'autoroutes.

Le ministère de l'équipement justifie cette attitude en déclarant que les sociétés autoroutières ne sont pas rentables pour les actionnaires — dans ce domaine, il y a donc des philanthropes — et que le montant des bénéfices et dividendes distribués par ces sociétés est nul ou négligeable.

Il faut vraiment un certain aplomb pour affirmer cela et j'en arrive ainsi à l'exemple de l'A. R. E. A., société des autoroutes Rhône—Alpes qui, parce que le taux de fréquentation sur l'A 43 est inférieur de 50 p. 100 à ce que laissaient prévoir les études de rentabilité — elles se sont trompées — réclame une avance de 250 millions pour achever son réseau. L'absence de bénéfices distribués et la situation déficitaire de l'A. R. E. A. sont une simple apparence.

Les sept entreprises de travaux publics et les trois banques dont l'A. R. E. A. est l'émanation, ont apporté au capital de la société 140 millions de francs, alors que l'A. R. E. A. leur a versé 310 millions de francs. Une convention signée le 2 juillet 1971 oblige, en effet, l'A. R. E. A. à verser à ses actionnaires entrepreneurs une commission correspondant à 14 p. 100 du montant prévisionnel des travaux effectués chaque année, et aux banques 1 p. 100 du montant des emprunts qu'elle réalise. Par ailleurs, elle rémunère le coût du personnel technique mis à sa disposition, les frais des études confiées au groupement interentreprises, le coût de la mise à disposition éventuelle de matériel et toutes les prestations fournies par les entreprises.

La construction des autoroutes par les sociétés privées est une opération qui coûte cher à l'économie nationale, aux automobilistes, plus généralement aux contribuables et, par voie de conséquence, au budget de l'Etat, mais qui rapporte beaucoup aux banques et aux grosses sociétés de construction.

C'est pourquoi nous sommes satisfaits d'avoir, dès le premier jour, dénoncé cette opération et de continuer à mener une action résolue contre le péage sur les autoroutes, qu'il soit acquitté directement par l'utilisateur ou qu'il le soit par l'intermédiaire des régions ou des collectivités locales.

Déjà, une partie des illusions dans ce domaine se dissipe. Nous entendons bien faire en sorte que vous soyez obligé de reculer — et partout — ce qui deviendra possible tant il est évident que ce qui vous animait quand vous avez pris cette décision, c'était non pas l'intérêt des automobilistes, mais celui des banquiers dont vous défendez, évidemment, la situation.

Vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, si, dans ces conditions, je vous dis que notre groupe repoussera votre budget. (Applaudissements sur les travées communistes.)

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

M. Louis Courroy. Monsieur le ministre, votre budget est réellement un budget de rigueur car il reconduit celui de 1976 sans pratiquement tenir compte de l'évolution des coûts. En conséquence, il impose des choix sérieux et conduit à ne programmer que ce qui est essentiel pour l'économie du pays.

Alors, il ne faut pas se disperser. Nous devons éviter de procéder à un émiettement des crédits et nous fixer des objectifs rigoureux. L'un d'eux est la conservation du patrimoine, un autre consiste à ne faire porter notre effort que sur des opérations dont l'intérêt national est très marqué.

S'agissant de préserver le patrimoine en son état actuel, il faut mettre l'accent sur l'entretien des ouvrages existants. En effet, si l'on se refuse à investir le minimum de crédits nécessaires au moment où cet entretien doit être fait, on prend naturellement un risque, celui d'avoir à supporter, les années suivantes, une opération beaucoup plus coûteuse, tout en perdant le bénéfice de l'effort réalisé les années précédentes.

La tâche accomplie dans ce domaine pour les routes nationales du schéma directeur est, je crois, extrêmement importante et il est indispensable, monsieur le ministre, que le rythme de la campagne des renforcements coordonnés ne subisse pas de ralentissement trop notoire, de peur de ne pas pouvoir atteindre son but. Mais aussi essentielle est, et sera, la part qui devra être attribuée à l'entretien de ces itinéraires renforcés.

Cet entretien, essentiel également pour le confort et la sécurité des usagers, ne devra, en aucune manière, être sacrifié au profit d'investissements, peut-être plus spectaculaires, mais qui paraîtraient, au moment des bilans généraux, moins rentables pour le contribuable.

J'éprouve aussi quelques inquiétudes en ce qui concerne les ports maritimes dont les crédits d'entretien n'ont apparemment pas augmenté en 1977 par rapport au budget initial de 1976. J'ose espérer que les installations existantes n'auront pas à souffrir de cette rigueur. Nous aimerions avoir l'assurance que les dotations prévues suffisent à couvrir les besoins et permettent de rester à l'abri de surprises désagréables pour les années suivantes.

Quant aux opérations dont l'intérêt national doit être très marqué, elles font l'objet, pour la plupart, de programmes d'actions prioritaires. Il n'est pas souhaitable que ces programmes soient ralentis, même s'ils impliquent de mettre un frein à d'autres investissements qui se justifieraient par ailleurs.

Le caractère économique national doit primer, comme c'est le cas pour le désenclavement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif central ; pour la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée — monsieur le ministre, vous permettrez cependant à un élu du département des Vosges de regretter que cet axe ne traverse pas son département, mais nous sommes normaux dans nos revendications et nos collègues d'Alsace sont certainement comblés — pour le développement du trafic des marchandises diverses dans les grands ports et pour le renforcement de la sécurité routière.

A ce sujet, je me permets, monsieur le ministre, de vous indiquer que les Lorrains ont été très sensibles à l'annonce par M. le Président de la République lors de son récent voyage, de la réalisation de la liaison autoroutière Lorraine—Bourgogne.

Cependant, et alors que la liaison routière Remiremont—Charmes a été très améliorée, nous sommes littéralement effrayés par les difficultés que l'on rencontre sur la nationale 57 entre la sortie des Vosges et l'arrivée sur Nancy. Vous me permettrez d'insister sur cette question qui concerne mon département.

Pour traverser Bayon, Neuville, Flavigny et Richardmémil, il faut tout simplement s'attendre à être bloqué par un ou plusieurs poids lourds, quand ils ne sont pas en travers de la route du fait de virages presque en angle droit au centre des agglomérations.

Quant au parcours Bainville—Grippport, la nationale 57, que borde la Moselle et le canal de l'Est, adossée à une colline boisée, est le domaine rêvé du verglas et des glissades sur routes mouillées.

Il faut, monsieur le ministre, que l'axe Benelux—Bâle soit aménagé dans les meilleurs délais. En effet, des milliers de voitures transitent par la Lorraine et les Vosges pour se rendre en Allemagne, en Suisse et en Italie. Peut-être emprunteront-elles désormais la bretelle de l'autoroute Lorraine—Bourgogne, mais l'amélioration n'est pas encore pour demain.

Puisque je suis dans le domaine routier, je dirai quelques mots pour mettre en exergue des problèmes du code de la route.

Les départements frontaliers en particulier — je parle en présence de leurs sénateurs — sont très fréquentés par les automobilistes européens. Tous ont de puissants éclairages avec ampoules blanches. Nous nous faisons, du reste, remarquer à l'étranger par nos éclairages dits « jaunes ». Les poids lourds en particulier, équipés de véritables batteries de phares blancs, provoquent de nombreux accidents.

Que faire ? Obliger les automobilistes étrangers à changer les ampoules aux frontières ? Cette mesure semble impossible et presque vexatoire. La France, seul pays qui n'a pas d'éclairage blanc, doit-elle se résigner ?

Un dernier point : est-il normal et régulier surtout, de voir employer sur certains véhicules — poids lourds et voitures de tourisme bricolées par des jeunes, je le dis franchement — des phares supplémentaires qui ne sont pas des antibrouillard et qui fusillent littéralement l'automobiliste venant en face ? Certaines voitures en ont jusqu'à six.

A propos des causes d'accident, voilà les quelques réflexions que je tenais à présenter.

Dans une période difficile comme celle que nous traversons, compte tenu des restrictions budgétaires que l'équipement doit subir cette année, il faut mettre en œuvre une programmation très minutieuse. En effet, pour tirer le maximum de bénéfice des sacrifices imposés, il est indispensable que tous ces efforts soient parfaitement coordonnés.

Des orientations ont été prises pour les autoroutes et pour les plans routiers en Bretagne et dans le Massif central ainsi que pour la réalisation des opérations importantes dans les ports maritimes ou sur le canal Rhin—Rhône. Mais tous ces investissements importants qui s'achèveront dans les années à venir, se coordonnent-ils bien et aboutiront-ils à un ensemble homogène ?

Ce lien et cette homogénéité sont une nécessité absolue pour que cette politique volontariste, basée sur la conservation et l'entretien de notre patrimoine et sur le maintien du rythme des actions prioritaires, puisse relancer l'économie nationale et l'aménagement du territoire depuis les grands centres et jusque dans les provinces encore isolées.

La politique constante de l'Etat, depuis un certain nombre d'années, consiste à se dégager de la maîtrise d'ouvrage de nombreux équipements pour la confier aux collectivités locales.

La globalisation des subventions aux collectivités locales est devenue une réalité depuis 1974, en particulier à la suite de la création du fonds d'équipement des collectivités locales, le F. E. C. L.

En 1974, les subventions globales d'équipement attribuées par l'Etat représentaient 4,6 p. 100 du total des financements destinés aux infrastructures. Elles atteignent 12,3 p. 100 en 1977, ayant crû entre ces deux dates au taux annuel moyen de 52,5 p. 100.

Les collectivités sont, bien entendu, libres de l'affectation de ces financements, et ce n'est qu'au niveau des statistiques rétrospectives, tirées de l'enquête annuelle de la fédération nationale des travaux publics, qu'il est possible de suivre l'évolution réelle de la nature des travaux réalisés par les maîtres d'ouvrages publics.

Le budget comporte des autorisations de programme applicables, en 1977, au fonds d'action conjoncturelle. Un milliard de francs sont destinés au ministère de l'équipement dont 750 millions de francs pour les travaux publics. En outre, 750 millions de francs ne sont pas affectés à un ministère particulier.

Le déblocage opportun de ces sommes, monsieur le ministre, pourrait permettre de compenser partiellement la régression générale des crédits « travaux publics » prévus au budget de l'Etat.

Monsieur le ministre, devant l'Assemblée nationale, vous avez invité les chefs d'entreprise à ne pas « cultiver les fleurs empoisonnées de la morosité et à se tourner résolument vers l'action ».

Rares sont les entreprises qui peuvent réaliser des opérations pluriannuelles du type de celles dont vous avez fait état concernant la voie ferrée Téhéran—Bandar—Shapour, et la construction de 15 000 logements, à Téhéran.

Monsieur le ministre, le programme des constructions scolaires à tous les niveaux va — et c'est heureux — vers son épuisement. On ne peut construire plus qu'il n'en faut des C. E. S., des C. E. G., des C. E. T., des lycées, des universités... Il en va de même pour d'autres réalisations d'Etat.

Ne serait-il pas possible — et je me permets de vous poser la question — si cela n'est pas déjà fait ou en cours, d'effectuer une enquête, une étude sur la rénovation de quartiers, sur la suppression d'îlots insalubres et sur le relogement d'une partie importante de la population ?

Voilà rapidement présentés, monsieur le ministre, les différents aspects de mon intervention. Je vous remercie par avance de bien vouloir y attacher une amicale réflexion. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

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

**M. Paul Caron.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, tous les ministères participent plus ou moins directement à l'aménagement du territoire, mais le vôtre, monsieur le ministre de l'équipement, plus encore que tout autre.

Il est couramment admis aujourd'hui que les concentrations urbaines ou le gigantisme industriel ne sont plus tolérables. D'où les aides au développement des centres urbains secondaires et les contrats de pays.

La politique de l'aménagement est donc entièrement axée sur le desserrement des équipements et des hommes.

Cependant ce qui est vrai sur un plan général est inexact en ce qui concerne les ports maritimes. Les mêmes causes ne produiraient pas là les mêmes effets.

Vous voulez concentrer les équipements et les crédits sur trois grands ports : Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos, au détriment des autres et plus particulièrement des ports dits secondaires.

Le principal argument à l'appui de cette politique délibérée est l'existence d'Anvers et de Rotterdam et donc la nécessité d'atteindre coûte que coûte des tailles comparables. Or, les choses ne sont pas comparables : Anvers et Rotterdam existent parce qu'il y a sur un territoire et sur une portion de côte exigüe une concentration humaine et industrielle extraordinaire. Nous n'avons pas en France de densités d'occupation du territoire comparables et surtout nous avons des centaines de kilomètres de côtes à équiper.

Il faut raisonner en trafics portuaires additionnés et non vouloir engager des compétitions de port à port, qui seront finalement fort coûteuses et qui iront à l'encontre de la politique poursuivie par l'aménagement du territoire.

Ces considérations d'ordre général m'amènent, à titre d'exemple, à citer le cas d'un port secondaire : Dieppe. Ce port est de taille assez restreinte. L'administration de ce port a délibérément opté, depuis soixante-dix ans, pour deux spécialisations : le trafic Trans-Manche par la ligne Dieppe—Newhaven et le trafic fruitier, qui ont demandé des investissements importants et très spécialisés.

Ces options ont permis au port de Dieppe de vivre convenablement, grâce à une gestion très serrée, tout en pratiquant des tarifs inférieurs à ceux des ports voisins.

Depuis 1970, le trafic est passé de 600 000 à 1 200 000 tonnes, dont 1 100 000 tonnes de marchandises diverses à forte valeur ajoutée. Pendant cette même période, le trafic Trans-Manche a vu le nombre de voyageurs passer de 480 000 à 600 000. Dieppe est aujourd'hui le deuxième port fruitier avec 431 590 tonnes, contre 528 000 tonnes à Marseille en 1975, mais aussi le sixième port français de marchandises diverses, devant les ports autonomes de Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire. Il est aujourd'hui le quatrième port français pour le trafic des voyageurs.

Or, malgré ces résultats spectaculaires, le port de Dieppe est menacé de disparition parce que les compagnies de navigation mettent en service des navires dont la taille augmente régulièrement.

Confrontée à cette augmentation de la taille des navires, la chambre de commerce a fait étudier et présenter un projet de nouvel avant-port qui permettrait : premièrement, le développement du service Trans-Manche Dieppe—Newhaven, sur la ligne Paris—Londres la plus courte ; deuxièmement, la création d'un service de naviplane, type N 500, entre Dieppe et Newhaven, distance sur laquelle l'économie de temps serait la meilleure ; troisièmement, l'installation à très peu de frais d'un port refuge pour navires de plaisance de plus de douze mètres, accessible à toute heure et à toute marée ; quatrièmement, l'établissement d'un plan de circulation cohérent dans la ville de Dieppe, supprimant les nuisances du trafic ferroviaire et maritime en pleine cité et la réhabilitation d'un quartier ancien voué au tourisme ; enfin — élément nouveau, mais qui n'est pas le moins intéressant sur le plan de l'économie générale — l'approvisionnement de la région dieppoise en sables et graviers.

Les réserves des ballastières de la région de Dieppe s'épuisent et leur production s'interrompra vers 1980-1982. Or, un volume d'agrégats de 750 000 mètres cubes, soit environ 1 200 000 tonnes, est nécessaire pour couvrir les besoins de la région. Il existe, au large de Dieppe, un important gisement facilement exploitable.

Le gain à la tonne dont bénéficieraient ces agrégats au départ du nouveau port de Dieppe indispensable pour cette exploitation serait de 24,50 francs, ce qui représente, pour l'économie générale, sur la base d'une consommation purement locale de 1 200 000 tonnes, un gain annuel de 29 400 000 francs, sans parler des industries qui s'implanteraient pour utiliser ces matériaux.

C'est là, monsieur le ministre, un exemple des possibilités offertes par un de nos ports moyens, à condition que le projet soit pris en considération à l'échelon gouvernemental, comme il l'est déjà au stade départemental et régional.

A l'occasion du débat budgétaire sur les ports maritimes à l'Assemblée nationale, vous avez répondu à l'intervention de M. Offroy, député de la Seine-Maritime, qu'il convenait qu'une concertation s'établisse entre les ports concernés, grands et petits.

Compte tenu des intérêts généraux en cause, qui concernent plusieurs ministères, le vôtre, monsieur le ministre, mais aussi ceux de la jeunesse et des sports, du tourisme, de l'industrie, pour les agrégats marins entre autres, il apparaît nécessaire et urgent, en effet, qu'une concertation s'engage sur ce projet, qui conditionne la vie économique et sociale de toute une région, mais une concertation ministérielle. Cette réalisation serait un bon exemple d'aménagement du territoire, qui irait dans le sens de la déconcentration des équipements souhaitée par tous les Français aujourd'hui. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P. et de l'U. D. R. ainsi qu'à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. de Montalembert.

**M. Geoffroy de Montalembert.** Monsieur le président, monsieur le ministre, l'excellente intervention de mon collègue et ami M. Paul Caron me dispensera, comme on dit, « d'en remettre » sur un projet qui nous tient à cœur et que nous estimons très opportun.

Tout ce que vous venez d'entendre me paraît marqué au coin du bon sens, qu'il s'agisse du développement de ce port secondaire par son service Trans-Manche ou des possibilités qu'offre ce gisement sous-marin d'agrégats dont on vous a parlé. Je ne reviendrai donc pas sur tout ce qui a été dit très opportunément.

Mais je voudrais, en tant que rapporteur spécial de la commission des finances pour l'aménagement du territoire, m'adresser à notre ministre de l'équipement, qui, de surcroît — ne l'oublions pas — connaît tout particulièrement le difficile problème de l'équilibre financier des projets que nous avons en vue.

Admettons que le projet d'avant-port de Dieppe soit retenu, ce dont je ne doute pas si je me réfère à ce que nous a dit ici même votre prédécesseur, l'année dernière, en réponse à nos interventions, et que vous vouliez bien vous orienter vers la concertation dont on vient de vous parler. Le tout sera de financer un pareil projet.

Or qu'avions-nous dans l'esprit ? Un financement tripartite émanant de l'Etat, d'une part, de la région et des départements, en second lieu, car — je me permets de vous l'indiquer — l'établissement public régional et le conseil général sont d'accord sur ce projet, et, enfin, de la chambre de commerce.

Qu'en est-il du port fruitier ? Il s'agit d'un port essentiellement axé sur le transport de la banane. La banane est un excellent fruit, comme chacun sait, mais enfin, lorsqu'on transporte ce fruit, il faut s'aventurer avec précaution sur sa peau qui, dit-on, est dangereuse non seulement en politique, mais également pour l'économie. (*Sourires.*) C'est donc en Normand, si je puis dire, que je m'aventure sur cette peau de banane. (*Nouveaux sourires.*)

En effet, je n'oublie pas que je représente un département qui compte trois grands ports : Dieppe, Rouen et, naturellement, Le Havre auquel nous sommes très attachés.

Quel est mon propos ? Peut-être, monsieur le ministre, avec le dynamisme et le souci d'aller au fond des choses que nous vous connaissons, pourriez-vous étudier très attentivement le projet qui est, dit-on, en cours et qui concernerait — je prie mes collègues de m'excuser de parler technique, moi qui ne suis pas technicien — la conteneurisation de la banane. (*Sourires.*)

Tout le monde sait comment nous parviennent les régimes de bananes. Non comestibles à l'arrivée, elles doivent passer par ce que l'on appelle un mûrissement, terme barbare, et qui a été

la cause de l'extension du port de Dieppe. Des installations existent, qui fonctionnent bien et qui occupent une nombreuse main-d'œuvre.

Or voilà que tout d'un coup on vient nous dire qu'il faudrait peut-être les transférer dans un autre port et qu'il faudrait désormais beaucoup moins de main-d'œuvre. Que vont donc devenir nos installations ? Je me permets de vous demander, monsieur le ministre, d'être attentif à ce problème. Faut-il tout « chambarder » comme on dit, ou se servir, au contraire, de ce que l'on a ?

Ce matin, j'ai été particulièrement satisfait lorsque je vous ai entendu. Vous avez parlé — j'ai sous les yeux le compte rendu — de deux impératifs.

Le premier consiste en un effort sur les grands ports autonomes. Tout à fait d'accord ! Vous souhaitez « faire transiter par les ports français le plus grand volume possible de marchandises ». Parfait !

En ce qui concerne le second impératif, j'approuve entièrement vos propos : le développement équilibré du littoral, c'est aussi le souci du rapporteur spécial de la commission des finances sur l'aménagement du territoire. C'est l'aménagement du territoire qui doit fournir les crédits nécessaires précisément pour que, dans ce financement tripartite dont je parlais tout à l'heure, chacun remplisse son rôle. Vous avez ajouté vous-même, en parlant de cet impératif du développement équilibré du littoral : « C'est le deuxième aspect de ma politique. En matière de ports maritimes, il ne faut surtout pas négliger le rôle souvent essentiel que jouent les autres ports, en particulier sur le développement économique de leur hinterland au regard de l'aménagement du territoire. »

C'est tout ce que je vous demande : retenir vos propres propos et ainsi nous aider à réaliser un projet qui nous est cher et que mon collègue et moi nous avons défendu, sinon avec talent, du moins avec conviction. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R. et de l'U. C. D. P. ainsi qu'à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guillard.

**M. Paul Guillard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, hier, M. le secrétaire d'Etat aux transports a employé, lors de la présentation de son budget, le terme de « rééquilibrage » entre la province et Paris, pour justifier le train à grande vitesse et la nouvelle voie Paris—Lyon—Marseille.

De plus, M. le Président de la République, lors de l'inauguration du dernier tronçon d'autoroute Paris—Metz—Strasbourg, la semaine dernière, a déclaré : « La France disposera d'ici à 1980, celles que soient les difficultés, de 6 000 kilomètres d'autoroute, soit sensiblement l'équivalent du réseau allemand. »

Ce sont deux réalisations, le train à grande vitesse et l'autoroute Paris—Strasbourg, qui se situent à l'Est de notre pays. Je rappelle, d'une part, que Nantes est la seule métropole régionale à ne pas avoir de réseau S. N. C. F. électrifié, d'autre part, que les autoroutes sont encore pour ainsi dire inexistantes à l'Ouest de notre pays.

Dans ces domaines, il y a vraiment déséquilibre. C'est pour quoi, bien que vous y ayez fait allusion ce matin, monsieur le ministre, ma question est aussi simple que précise. L'engagement du Président de la République, selon lequel la France disposera, quelles que soient les difficultés, de 6 000 kilomètres d'autoroute en 1980, comporte-t-il la réalisation de l'autoroute Océane et la mise en chantier de la section Nantes—Angers ? Dans l'affirmative, à quelle date aura lieu cette mise en chantier ?

Cette section, je le rappelle, est attendue impatiemment depuis longtemps par tous les élus responsables et les établissements publics. De plus, toutes les opérations de remembrement dans les communes traversées sont liées très directement à sa réalisation. (*Applaudissements à droite.*)

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais très brièvement revenir sur trois problèmes que M. le ministre de l'équipement a évoqués ce matin.

Ma première question concerne la contribution des établissements publics régionaux au financement des travaux d'équipements routiers ou d'aménagement des voies navigables. Vous avez indiqué, en effet, monsieur le ministre, que les établissements publics régionaux seraient appelés à s'associer à l'effort financier de l'Etat pour la réalisation de grands travaux et vous avez cité quelques exemples.



Je voudrais, sur ce point, vous faire part de l'inquiétude très largement partagée, je le sais, dans cette assemblée, sur les difficultés qu'éprouvent les établissements publics régionaux à mobiliser les crédits nécessaires pour accompagner l'effort de l'Etat. En effet, les ressources propres des établissements publics régionaux sont, vous le savez, limitées, même si l'on envisage de les augmenter cette année.

Par ailleurs, le recours à l'emprunt est de plus en plus difficile pour ces établissements publics régionaux. Il se tenait hier, dans cette maison, une réunion de l'assemblée des présidents des conseils généraux, et M. Pérouse, directeur général de la caisse des dépôts et consignations, interrogé sur ce point, n'a pas pu donner d'assurance quant à la participation que pourrait leur apporter son organisme sous la forme de prêts. Il y a donc là, monsieur le ministre, le risque que ces établissements publics régionaux ne puissent suivre les opérations auxquelles vous entendez les associer.

Ma deuxième question concerne les équipements portuaires. J'ai noté votre position tendant à privilégier les grands ports pour les porter à la hauteur des nécessités de la concurrence internationale, mais vous avez, par ailleurs, souligné l'opportunité de ne pas ignorer les ports secondaires et singulièrement ceux dont le trafic est en expansion.

Je souhaiterais sur ce point, monsieur le ministre, que vous puissiez nous indiquer qu'en tout état de cause, l'Etat mettra en œuvre les moyens nécessaires pour permettre à ces ports secondaires d'accompagner l'accroissement du trafic. En effet, s'il est naturel que le Gouvernement s'efforce de mettre à la disposition des grands ports les moyens nécessaires pour affronter leurs concurrents européens, il est non moins évident que les ports secondaires ont de même des besoins qui ne visent pas à anticiper un trafic à venir mais à accompagner le développement du trafic constaté.

Je me permettrai de poser une question plus ponctuelle qui touche l'utilisation du crédit de 18 millions de francs dégagé pour l'aménagement de la plate-forme industrialo-portuaire du Verdon, dont la mise en œuvre est subordonnée au résultat d'une étude écologique en cours.

Ma question est très simple, monsieur le ministre : qu'advient-il de ces crédits dans l'hypothèse où les résultats de l'étude écologique en cours comporteraient des contre-indications telles qu'elles pourraient vous amener à renoncer à la concrétisation de cette plate-forme industrialo-portuaire ?

Je voudrais sur ce point insister sur la nécessité de ne pas concevoir l'aménagement d'une des rives de la Gironde sans considération des activités économiques qui se développent sur l'autre rive et, dans cette optique, je ne suis pas certain que les moyens actuellement mis en œuvre — je parle des moyens de concertation, voire même des institutions existantes — soient les plus adéquats. Je crois que l'aménagement des deux rives de la Gironde nécessiterait la mise en œuvre d'une institution spécifique capable de cerner l'ensemble des problèmes que posent l'aménagement et l'équipement de l'estuaire de la Gironde.

Enfin, ma troisième question intéresse l'utilisation des crédits inscrits au fonds d'action conjoncturelle.

Vous avez évoqué dans vos propos, monsieur le ministre, à diverses reprises, le milliard de francs de crédits et la ventilation que vous envisagiez d'en faire si le fonds d'action conjoncturelle venait à être mis en œuvre. Alors, sur ce point, il m'a semblé, monsieur le ministre — mais j'aimerais en obtenir la confirmation — que vous posiez d'ores et déjà le principe de l'utilisation de ce fonds. (M. le ministre sourit.)

Pour ma part, je souhaiterais beaucoup, en effet, que le fonds d'action conjoncturelle soit mis en œuvre, car je suis de ceux qui pensent que c'est bien davantage aux incitations du marché que répondront les investisseurs et les entreprises plutôt qu'à des incitations sous forme de prêts à faible taux d'intérêt ou d'avantages fiscaux.

Certaines entreprises qui occupent une place tout à fait éminente dans la fabrication des matériels de travaux publics, certaines entreprises de travaux publics elles-mêmes, éprouvent actuellement de réelles difficultés, nonobstant les avantages fiscaux. Je pense que la mise en œuvre de nouveaux travaux serait de nature à stimuler davantage les investissements plutôt que tout autre dispositif et, sur ce point, la mise en œuvre du fonds d'action conjoncturelle pourrait être un premier pas.

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des réponses que vous voudrez bien apporter à ces trois questions.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais répondre aux orateurs qui ont bien voulu intervenir dans la discussion et essayer de leur apporter des réponses précises comme l'étaient leurs questions. Quand je ne le pourrai pas, je le dirai, simplement, car je ne peux, hélas, répondre de manière positive à toutes les questions.

M. Bertaud, mon collègue de l'Ile-de-France, m'a interrogé sur les problèmes posés par le boulevard périphérique, notamment sur la protection contre les nuisances sonores de ce grand ouvrage, dont l'utilisation entraîne effectivement un certain bruit aux alentours.

M. Bertaud a lui-même évoqué la procédure à suivre. Il conviendrait de saisir de cette affaire le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, qui en parlerait au préfet, lequel se retournerait contre le maire. Mais M. Bertaud veut tout de suite aller au fond des choses ; je lui ferai donc trois réponses à ce sujet.

Premièrement, je sais que la ville de Paris et le préfet se préoccupent des nuisances causées aux riverains par la circulation sur le boulevard périphérique. Les services techniques de la ville de Paris, en accord avec le ministère de l'équipement, ont pris des mesures de protection pour certains grands immeubles voisins de ce boulevard périphérique.

Pour 1977, le préfet de Paris va proposer un crédit de quelques millions de francs pour des travaux d'insonorisation de façades. Du côté de la ville de Paris, les opérations font donc l'objet d'un programme cohérent d'amélioration de l'insonorisation du boulevard périphérique. Les crédits destinés à cette opération dans le budget de la ville de Paris permettront à M. Bertaud d'obtenir satisfaction.

Les renseignements que je possède ne sont pas assez précis pour savoir si la section du boulevard périphérique comprise entre la porte Dorée et la porte de Saint-Mandé sera visée par cette opération. Mais puisque nous allons nous engager dans une opération de protection d'un certain nombre de grands immeubles contre le bruit par des murs pare-son — et vous savez que nous avons en ce moment des murs en béton et des murs en matière plastique qui sont d'un effet plus gracieux quant à l'architecture — la section qui vous intéresse sera sans doute protégée. Dans l'hypothèse où ce ne serait pas le cas, j'ai compris, monsieur Bertaud, que si j'ai l'occasion d'expérimenter quelque matériel nouveau, vous me prêteriez votre territoire communal.

**M. Jean Bertaud.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je vous en prie.

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

**M. Jean Bertaud.** Vous me proposez aimablement, monsieur le ministre, d'utiliser le territoire de ma commune pour apporter des améliorations que mes concitoyens réclament. Malheureusement, le périphérique n'est pas sur le territoire de ma commune mais en bordure.

Si tel avait été le cas, j'aurais certainement fait voter par mon conseil municipal quelques crédits pour aider la ville de Paris. En tout cas, ne l'oubliez pas, les élections municipales sont proches (Rires.)

M. Ehlers a évoqué les détournements de trafic et malgré toute la considération que je lui porte, je dois dire que les chiffres qu'il a donnés me paraissent aberrants.

Dire que plus de dix millions de tonnes de trafic sont détournés au détriment du seul port de Dunkerque, alors que toutes nos études montrent que nous pouvons essayer de faire regagner par l'ensemble des grands ports français les cinq à six millions de tonnes de trafic qui sont détournés, montre la disproportion qui existe entre les affirmations de M. Ehlers et la réalité.

Que faire — et c'est le fond de l'affaire — pour arriver à lutter effectivement contre les détournements de trafic ? Nous pouvons mener cinq actions fondamentales, dont certaines dépendent de nous, d'autres non.

La première action consiste à améliorer les infrastructures, et le port de Dunkerque vient d'ailleurs d'engager, avec l'aide de l'Etat, la construction d'un quai pour pondéreux. A cet effet, 80 millions de francs seront engagés à partir de 1977.

La deuxième action consiste à améliorer le réseau de transports terrestres et Dunkerque est maintenant relié au réseau routier.

La troisième action a pour objet d'améliorer le secteur tertiaire portuaire, d'où la création à Dunkerque, autour du quai

aux aciers, d'une société de groupage à laquelle participe le port autonome, capable de faire face aux autres grandes sociétés de groupage. Ce sera là un des meilleurs atouts de Dunkerque.

La quatrième action consiste à développer les actions commerciales, car nous pensons que la présence d'agents commerciaux, aux grands points d'expédition, pourront améliorer le développement du trafic des ports autonomes.

Enfin, la cinquième action qu'il faut mener — et celle-là, on l'oublie trop souvent — c'est de tenter d'instaurer dans nos grands ports une certaine paix sociale. En effet, à l'heure actuelle, une des grandes différences entre les grands ports français, notamment Dunkerque, et certains de ses concurrents, c'est que la sécurité des expéditions, des exportations, des importations, n'y est pas assurée car les catégories socio-professionnelles font grève les uns après les autres. De ce fait, aucune sécurité n'existe quant au délais de chargement ou de déchargement des matériels.

Monsieur Ehlers, un des facteurs d'amélioration de la compétitivité de nos ports — et cela nous ramène au débat d'hier avec vos collègues, monsieur Ehlers — c'est certainement la paix sociale. En effet, certains expéditeurs, devant la succession des arrêts de travail des dockers, des agents des ports autonomes, des pilotes et d'autres catégories, préfèrent se tourner vers les ports étrangers. C'est un élément important parmi d'autres, mais sur lequel il convient, me semble-t-il, que nous réfléchissions.

**M. Jacques Eberhard.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre, pour le compte de M. Ehlers ?

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Volontiers.

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

**M. Jacques Eberhard.** M. Ehlers a dû s'absenter et vous prie de l'excuser.

Je ne voudrais pas laisser passer les affirmations de M. le ministre sans dire que, d'une séance à l'autre, il ne change pas.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Cela ne vous étonne pas !

**M. Jacques Eberhard.** Il ne s'agit pas de rouvrir le débat qui a eu lieu cette nuit et au cours duquel nous nous sommes expliqués.

Les chiffres fournis en ce qui concerne les détournements de trafic tiennent compte des importations et des exportations. Ce sont les chiffres officiels communiqués par le conseil d'administration du port autonome de Dunkerque. Il est vrai que, pour 1975 — ce que vous n'avez pas dit — ils sont inférieurs à ceux de 1974, mais ils sont supérieurs à ceux de 1973 et de 1972.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je précise, pour terminer sur ce point, qu'on ne peut pas laisser dire n'importe quoi.

**M. Jacques Eberhard.** Je ne dis pas n'importe quoi !

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Nous estimons qu'il est possible actuellement de récupérer, en trafics détournés, pour l'ensemble des ports français de Marseille à Dunkerque, de 4 millions à 5 millions de tonnes, chiffre qui augmentera encore dans la mesure où le trafic lui-même augmentera.

M. Ehlers, évoquant les problèmes autoroutiers, a confirmé l'opposition de son groupe au principe même du péage. Je confirme, est-il besoin de le dire, que, sans péage, nous ne pouvons pas développer notre réseau autoroutier dans des conditions satisfaisantes. Par conséquent, on ne peut pas à la fois vouloir désenclaver un certain nombre de régions, améliorer la desserte économique de toutes les provinces françaises et refuser le moyen de paiement constitué par le péage. Le refuser tout en réclamant des infrastructures n'est que démagogie.

Je voudrais maintenant répondre à M. Courroy qui m'a posé plusieurs questions. La première est importante puisqu'elle est relative à la sortie de Nancy vers les Vosges, et vice versa. Nous avons financé une première section de l'autoroute B 33 dans le cadre du plan de soutien à l'économie décidé l'année dernière. J'ai pu, en 1976, débloquer des autorisations de programme pour continuer cette opération jusqu'à Ludres. Pour la troisième section Ludres-Flavigny, nous essaierons de la financer dès que nos crédits le permettront. Enfin, je fais étudier une nouvelle route Flavigny-Charmes qui rendrait inutiles un certain nombre de déviations d'agglomérations,

modifierait en quelque sorte le coût et le tracé du nouveau réseau, et permettrait de relier enfin Nancy aux Vosges dans des conditions de trafic satisfaisantes.

M. Courroy m'a parlé de dispositions relatives au code de la route, notamment de la coexistence, dans l'ensemble de la France, en raison du développement du tourisme, de phares blancs et jaunes. Nous sommes les seuls à avoir reconnu l'efficacité des phares jaunes et nous y tenons beaucoup, comme nous tenons beaucoup, en matière de télévision, à la définition des 819 lignes. C'est nous qui l'avons inventée et nous y tenons parce que nous estimons qu'elle est supérieure aux autres.

L'ensemble des autres pays européens utilisent en revanche les phares blancs. Il faudra envisager une harmonisation dans ce domaine. Nous avons essayé de la réaliser autour des phares jaunes. Cela n'a pas été possible. Nous continuons à penser que, notamment dans les zones de brouillard et de pluie, le phare jaune présente plus d'avantages que le phare blanc, mais il est difficile d'imposer à tous les touristes étrangers qui viennent chez nous d'avoir des phares jaunes.

Une réflexion approfondie est donc nécessaire pour voir dans quelle mesure il serait possible d'harmoniser la réglementation sur ce point.

Quant aux projecteurs supplémentaires, je suis frappé, comme vous, par le fait que plus les automobiles sont petites et plus elles en ont. Mais la réglementation française, au lieu de limiter le nombre des phares, en a limité la puissance car, du point de vue de la physique appliquée, me dit-on, c'est leur intensité lumineuse propre qui est gênante. Le code de la route impose donc une limitation de la puissance de chaque phare, mais non une limitation de leur nombre. Il n'en reste pas moins que les consignes données, aux agents de la gendarmerie ou du contrôle routier devront tenir compte de l'utilisation excessive de ces batteries de phares gigantesques, efficaces, peut-être, dans les rallyes automobiles, mais inadaptés à la circulation normale.

Vous avez également, monsieur Courroy, évoqué l'utilisation des crédits du fonds d'action conjoncturelle. Je vous répondrai sur ce point ainsi qu'à M. le rapporteur spécial de la commission des finances qui a posé une question identique.

Je suis très sensible au problème du plan de charge de l'industrie du bâtiment et des travaux publics. Autant je ne pense pas qu'il faille des mesures globales intéressant la totalité du territoire, autant je pense que nous devons, par le biais de nos directions départementales, suivre l'évolution de la conjoncture — ce que nous faisons à l'heure actuelle — département par département, et ne pas hésiter, le cas échéant, à prendre des mesures de soutien dès lors qu'apparaîtraient des difficultés dans le secteur du bâtiment et des travaux publics dans tel ou tel département.

Quant à la rénovation de quartiers de villes, ce sera précisément l'un des objets du budget du logement que vous présenterez tout à l'heure M. Barrot.

Nous avons multiplié par quatre les crédits affectés, en 1977, à la reconquête de quartiers anciens. Nous escomptons pouvoir lancer, en 1977, des opérations de restauration ou de rénovation pour 80 000 logements, contre 20 000 ou 30 000 au cours des années précédentes. Nous arriverons ainsi à une bonne utilisation des entreprises, moyennes et petites, notamment, et des entreprises du second œuvre. Lorsque nous examinerons les crédits du logement, vous verrez que ce thème de réflexion a été très largement suivi par le Gouvernement.

MM. Caron et de Montalembert ont parlé du port de Dieppe. Je leur répondrai trois choses.

Tout d'abord, il est vrai qu'existent à l'heure actuelle des projets de conteneurisation de la banane en provenance des Antilles et que la compagnie générale maritime, à laquelle j'ai donné des directives, dont je vous ai fait part hier et qui sont destinées à améliorer sa productivité et à développer son trafic, a commandé à des chantiers français des navires porte-conteneurs-bananiers qui lui permettront de réduire très fortement ses coûts et d'équilibrer sa situation financière. Je suis bien conscient du fait qu'à cette optique de l'entreprise, qui consiste à améliorer ses coûts de revient, ce qui est tout à fait nécessaire pour une bonne gestion des entreprises publiques, ne doit pas correspondre un bouleversement des grands courants d'échanges traditionnels et des équipements portuaires déjà en place.

Par conséquent, j'ai décidé de ne pas accompagner cette opération de conteneurisation de la banane par un financement sur le budget de l'Etat des équipements d'infrastructure. A l'heure actuelle, ces investissements ne sont pas prioritaires compte tenu de l'exiguïté de nos crédits et des grandes options déjà engagées.

D'autre part, je suis partisan — je l'ai déjà dit à l'Assemblée nationale — d'une concertation très étroite entre les trois ports intéressés, à savoir Dieppe, Rouen et Le Havre, pour examiner, dans le contexte difficile actuel, comment nous pouvons favoriser une diminution des prix d'acheminement des bananes sans bouleverser l'ensemble des trafics portuaires et des équipements.

Au-delà du projet d'avant-port, que je n'ai pas encore examiné à tête reposée et sur lequel je ne peux pas m'engager, M. Caron a proposé, pour Dieppe, un certain nombre d'opérations intégrées dans une politique d'aménagement du territoire, une rénovation du plan de circulation, bref des actions importantes pour la ville de Dieppe. Je suis prêt à examiner ces propositions dans une perspective interministérielle. Il faut, en effet, dépasser le strict problème du port et se placer dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

Conformément à ce qu'ont indiqué MM. de Montalembert et Caron à propos de l'amélioration du trafic trans-Manche, je pense que bien des choses peuvent être faites à Dieppe pour développer à la fois les emplois et l'activité.

Je compte donc m'entretenir avec les responsables locaux de l'ensemble de ces opérations qui me paraissent tout à fait judicieuses dans la perspective d'un développement harmonieux des grands et des petits ports.

Je répondrai à M. Moynet et à M. de Montalembert en répétant ce que j'ai déjà dit à l'Assemblée nationale. Je compte organiser, d'abord, une réunion de travail au niveau des trois ports de manière à bien situer les problèmes et à envisager les évolutions qui seraient bénéfiques aux établissements portuaires. Ensuite, dans le cadre proposé par M. Caron, nous en tirerons les conséquences sur le plan de l'aménagement du territoire. Je confirme à M. de Montalembert que les crédits prévus pour les grandes infrastructures doivent bénéficier non seulement à un port, mais encore à l'ensemble de la région environnante. C'est dans cette perspective que j'examinerai le problème particulier de Dieppe, que vous avez présenté avec talent et conviction.

**M. Jacques Eberhard.** C'est l'enterrement de première classe pour le port de Dieppe !

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je me passe de vos commentaires !

M. Guillard a parlé des problèmes propres à l'Ouest. Il a déclaré que le T. G. V. et l'autoroute de Lorraine favorisaient l'Est de la France alors que l'Ouest paraissait quelque peu sacrifié.

Le Gouvernement a commencé, depuis déjà plusieurs années, de grandes opérations de rééquilibrage dans les pays de l'Ouest. M. Guillard connaît le plan routier breton. Il sait que, dans le cadre de nos objectifs autoroutiers et routiers, une enveloppe importante est consacrée à ce plan. J'ai moi-même inauguré quelques kilomètres d'un important ouvrage à quatre voies qui relie les principales villes bretonnes.

De plus, dans le cadre des programmes d'action prioritaires destinés à désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central, nous mettrons en service la liaison La Ferté-Bernard—Le Mans en 1978, Le Mans—Rennes et Nantes—Angers à la fin de 1979, conformément aux déclarations qui ont été faites. Et je me réfère à ce sujet à M. le Président de la République.

La procédure de réalisation d'Angers—Nantes se déroule normalement. L'avant-projet sommaire a été approuvé le 3 septembre 1975. L'enquête publique s'est déroulée ces derniers mois. La déclaration d'utilité publique est soumise à l'examen du Conseil d'Etat depuis le 19 novembre dernier. Les premières acquisitions foncières devraient pouvoir être lancées en 1977.

J'ai par ailleurs entrepris une discussion, bien nécessaire dans cette affaire, avec Cofiroute, société d'autoroutes à péage, de manière à programmer et financer l'ensemble de cette liaison. La réalisation de ce programme d'action prioritaire de désenclavement de l'Ouest et de construction de l'ensemble des autoroutes de l'Ouest et du Sud-Ouest permettra, je pense, de parvenir à une croissance économique équilibrée qui constitue, comme le sait M. Guillard, un des objectifs fondamentaux du Gouvernement.

M. Moinet m'a posé trois questions précises et plusieurs sous-questions. Je vais essayer de lui répondre.

Il a tout d'abord parlé de la contribution des établissements publics régionaux au financement des voies navigables et des grands travaux routiers. Dans le cadre de la planification telle que nous la concevons et telle que le Sénat l'a adoptée en votant le VII<sup>e</sup> Plan, nous avons, pour réaliser les objectifs essentiels, prévu, d'une part, des programmes d'action prioritaires qui seront mis en œuvre par l'Etat avec, éventuellement, le concours des

établissements publics régionaux, d'autre part, des programmes d'action prioritaires d'initiative régionale qui seront financés conjointement par l'Etat et les établissements publics régionaux.

J'ai cité les principaux programmes d'action prioritaires déjà conclus : celui de la première section Toul—Langres de l'autoroute A 37 Lorraine—Bourgogne, qui bénéficiera d'un financement tripartite : société concessionnaire de l'autoroute, établissement public régional et Etat. L'autoroute A 26 Calais—Dijon sera réalisée en plusieurs tronçons et fera l'objet d'un financement partagé entre la société concessionnaire de l'autoroute, certains établissements publics régionaux des régions traversées et l'Etat.

M. Moinet m'a fait remarquer que les ressources propres des établissements publics régionaux étaient restreintes. Bien que le Gouvernement ait accepté d'augmenter le plafond de l'impôt perçu par habitant, en 1977, les possibilités d'emprunts restent limitées.

Comme je l'ai annoncé dans cette enceinte lors de la dernière réunion des présidents des établissements publics régionaux, il avait été convenu que, chaque année, serait définie une enveloppe globale d'emprunts pour l'ensemble des établissements. La détermination de cette enveloppe donne lieu à concertation et nous pourrions certainement, par utilisation des ressources propres des établissements publics régionaux et des enveloppes d'emprunts, réaliser ces programmes d'action prioritaires d'initiative régionale. La condition de la réalisation de ces priorités, c'est que chaque région retienne un petit nombre de programmes et y affecte des ressources suffisantes.

A propos des ports secondaires, M. Moinet a bien compris mes deux préoccupations : il faut accompagner l'exportation et favoriser les grands ports de manière à les rendre compétitifs. Ce qui a été dit au sujet du port de Dunkerque et les propos tenus par Mlle Rapuzzi en ce qui concerne le port de Marseille, montrent bien qu'il convient de favoriser le développement de ces grands ports sans sacrifier cependant les autres, qui participent, comme on l'a vu pour Dieppe, à une politique équilibrée d'aménagement du territoire.

Dans les crédits de 1977, nous avons prévu 50 millions de francs d'autorisations de programme pour les ports moyens : Brest, Calais, Boulogne, Toulon, Nice, La Rochelle, Sète, etc. Elles concernent des opérations précises. Ainsi, à Brest, il s'agit de la construction d'un quai commercial qui sera financée à la fois par l'Etat, la communauté urbaine, et la chambre de commerce, et, à Sète, d'une opération industrialo-portuaire.

Nous poursuivons donc l'effort d'accompagnement du développement des ports moyens parmi lesquels vous avez noté La Rochelle, de manière qu'ils puissent continuer à progresser car, souvent, l'augmentation du trafic de ces ports est plus forte que celle de certains grands ports, qui ont le statut de port autonome.

Vous m'avez posé la question de savoir ce qui se passerait si les crédits envisagés pour le Verdon étaient différés du fait du non-aboutissement de l'enquête écologique. Il est bien évident que, dans ce cas, je ne gaspillerais pas ces crédits et que nous les utiliserions dans d'autres secteurs. Mais je souhaite que cette enquête écologique aboutisse et donne des résultats favorables car, pour les deux régions intéressées, le développement de la zone industrialo-portuaire du Verdon, comme l'a dit M. Pintat, est de nature à favoriser un certain nombre d'activités induites.

Vous m'avez parlé du problème de la concertation entre les régions pour ce genre d'opérations. Je sais que c'est un problème difficile et je pense que c'est sous l'égide de la direction des ports et des voies navigables que nous parviendrons à dégager certaines possibilités de travail.

Enfin, monsieur Moinet, vous m'avez interrogé, tout comme M. Courroy, sur l'utilisation des crédits du fonds d'action conjoncturelle, le F. A. C. Sur ce point, je voudrais vous faire part des précautions que j'ai prises et du sentiment qui m'anime.

Les précautions ont d'abord consisté à demander aux directions départementales de l'équipement de préparer un certain nombre d'opérations, soit routières, soit en matière de logement, soit en matière de voies navigables et de ports, qui feraient l'objet d'une priorité que j'ai appelée n° 2, et qui pourraient être mises en œuvre dès la décision de déblocage partiel ou total du F. A. C. de manière à éviter de perdre du temps.

J'ai programmé ainsi, en matière routière, des opérations intéressantes la voirie urbaine qui, comme vous l'avez rappelé, avait été un peu sacrifiée dans notre programmation classique, et certaines opérations en matière de voies navigables et de ports.

En second lieu, je ne pense pas — c'est là un sentiment personnel — que la décision soit prise un jour de mettre en œuvre en une seule fois la totalité du F. A. C. Notre politique

économique est axée sur la lutte contre l'inflation, mais elle vise également au soutien de l'activité. Nous aurons ainsi besoin, ici et là, pour certains secteurs du bâtiment et des travaux publics, d'un certain nombre d'engagements financiers complémentaires pour pouvoir soutenir l'activité économique, si elle s'avérait, au premier ou au second trimestre de 1977, inférieure aux prévisions. Puisque les directions départementales de l'équipement auront préparé des opérations bénéficiant de la priorité que j'ai appelée n° 2, nous pourrions donc le cas échéant, compte tenu de la conjoncture régionale, accélérer un certain nombre de projets.

C'est pourquoi, en matière de bâtiments, d'équipements routiers, de ports et de voies navigables, nous serons en mesure de lancer, si la conjoncture l'impose, plusieurs opérations dans des délais très rapides.

M. Bouquerel a évoqué, ce matin, l'insuffisance des crédits prévus en matière de renforcements coordonnés. Il sait comme moi que la réalisation de quelques kilomètres de renforcements coordonnés sur les routes nationales, dans les départements où se pose un problème d'activité en matière de travaux publics, est la riposte la plus rapide susceptible d'être envisagée pour soutenir l'activité.

Par conséquent, dans notre fonds d'action conjoncturelle, au-delà des crédits prévus pour les opérations affectées de la priorité n° 2, nous puiserons des crédits destinés à des opérations de renforcements coordonnés que nous pourrions, le moment venu, mettre en œuvre avec des procédures très rapides pour des itinéraires figurant au schéma directeur, de la même façon que M. Galley l'avait fait, en 1975, lorsqu'il avait accéléré le programme de renforcements coordonnés au titre du plan de soutien de l'économie.

Le fonds d'action conjoncturelle, d'un montant de 2,5 milliards de francs dont un milliard pour le ministère de l'équipement, ne sera pas débloqué d'un coup à une date fatidique ; il sera engagé pour toucher sur un certain nombre de projets ponctuels intéressant les renforcements coordonnés, les déviations routières, les ports maritimes et les voies navigables, compte tenu des éléments fournis, à la fin de l'année, par les indicateurs de la conjoncture. Ce sont en effet, les indicateurs du dernier trimestre qui vont nous servir de guide pour cette opération qui sera fonction du taux d'inflation et de l'activité de la branche des travaux publics et du bâtiment dans les différentes régions, et même dans les différents départements.

Avec l'accord du Premier ministre, ministre des finances, nous mettrons en œuvre ces crédits de manière sectorielle et régionale dans le cadre d'une politique sélective de soutien à l'investissement et de maintien de la capacité de production nécessaire pour atteindre nos objectifs qui sont : premièrement, réduire le taux d'inflation ; deuxièmement, maintenir le taux de croissance nécessaire au financement de notre politique sociale et à notre développement économique. (*Applaudissements à droite, au centre et sur les travées de l'U. C. D. P.*)

**M. Fernand Chatelain.** Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

**M. Fernand Chatelain.** Je constate, monsieur le ministre, que dans la réponse que vous avez faite à l'intervention de mon collègue M. Ehlers, concernant les autoroutes à péage, vous avez répété votre couplet habituel.

Cependant, je voudrais rappeler que, notamment en ce qui concerne la société des autoroutes Rhône-Alpes, il vous indiquait que la convention signée le 2 juillet 1971 obligeait l'Area à verser, à ses actionnaires, une commission égale à 14 p. 100 du montant prévisionnel des travaux effectués chaque année et, aux banques, 1 p. 100 du montant des emprunts réalisés par l'Area. De ce fait, les sept entreprises de travaux publics et les trois banques dont l'Area est l'émanation ont apporté, au capital de la société, 140 millions de francs alors que celle-ci leur en a versé 310 millions.

Il me semble que ces commissions constituent, en fait, des distributions occultes de bénéfices, ce qui infirme vos déclarations selon lesquelles ces sociétés ne seraient pas rentables pour les actionnaires, le montant des bénéfices et des dividendes distribués étant nul ou négligeable.

Votre absence de réponse confirme effectivement ce que nous prétendons depuis longtemps : le péage a, en fait, pour objet non pas de construire plus d'autoroutes, mais de grossir les profits des banques.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je crois nécessaire de reprendre la parole. En effet, les représentants du groupe communiste prétendent que je répète toujours la même chose, mais comme ils font de même, il convient que, de temps en temps, je clarifie la situation, sinon ce débat risque de continuer longtemps.

Au sujet des autoroutes à péage, je voudrais apporter trois éléments dont vous pourrez faire part à M. Ehlers.

Premièrement, dans la conjoncture économique et financière actuelle, non seulement française mais européenne — car il est difficile de contracter des emprunts en raison des énormes ponctions que font, sur le marché international, les pays qui connaissent de graves difficultés en matière de balance des paiements — si nous ne maintenons pas l'institution du péage sur les autoroutes concédées, nous serons obligés de réduire très fortement notre équipement en ce domaine. Le choix est donc clair. On ne peut pas à la fois vouloir des autoroutes et refuser le péage ; or telle est votre position. Permettez-moi de vous dire qu'elle n'est pas soutenable. Il faut ou accepter les autoroutes à péage, ou bien ne pas vouloir d'autoroutes du tout ; telle est la véritable alternative, et c'est à celle-ci qu'il faut apporter une réponse.

Deuxièmement, au sujet des autoroutes Rhône-Alpes, la société Aera a connu un certain nombre de difficultés de trésorerie, et elle avait demandé à l'Etat, par modification de sa convention initiale, une avance remboursable. Je ne l'ai pas accordée.

Après une longue discussion avec les actionnaires et les entreprises en cause, il a été convenu que l'autoroute serait terminée selon les délais et les modalités prévus, sans recours à des avances remboursables, mais seulement avec de nouveaux apports de fonds des actionnaires principaux de l'opération.

Comme je l'ai indiqué à l'Assemblée nationale, il nous fallait choisir entre demander à la société concessionnaire privée de terminer son opération ou envisager la déchéance de la concession. En effet, le système libéral comporte des sanctions. Lorsqu'une société ne répond pas aux conditions du cahier des charges, la déchéance doit être envisagée.

Après mûre réflexion et de longues études, nous avons décidé de poursuivre l'opération. Je peux donc annoncer au Sénat que la liaison Grenoble—Autoroute blanche sera terminée dans les délais prévus, à cela près que nous avons transformé la section optionnelle concernant la liaison Saintrier—col d'Evires en section ferme définitive.

En ce qui concerne la fameuse commission de 14 p. 100 au sujet de laquelle vous avez fait beaucoup de littérature, ce qui nous importe, compte tenu des conditions prévues au cahier des charges, c'est de savoir si les travaux ont été réalisés ou non à des prix convenables. Il est, en effet, essentiel, dans ce domaine, de nous assurer que le kilomètre d'autoroute, de tunnel ou de viaduc a été construit à des prix convenables. Les vérifications auxquelles il a été procédé ont montré que le coût des opérations avait été normal ; par conséquent, cette fameuse commission de 14 p. 100 n'était qu'un procédé interne utilisé par la société pour rémunérer certaines prestations apportées à l'organisation des chantiers.

J'ai demandé à cette société, de manière à arrêter votre littérature, que cette procédure de répartition soit modifiée et que l'Area soit soumise aux mêmes modalités que Cofiroute ou Apel.

Mais, encore une fois, le seul élément important pour la puissance publique et l'utilisateur, c'est le prix des ouvrages et la nécessité de les mener à bien selon le calendrier prévu. Or, quant au prix et au calendrier, les clauses du cahier des charges seront tenues.

Cela montrera que nous avons pu, grâce à mes lointains prédécesseurs — car l'origine de ces opérations remonte à 1971 ou à 1972 — parvenir à un rythme de construction de 500 kilomètres d'autoroute par an, ce qui a permis, comme l'a dit M. Guillard tout à l'heure, de combler notre retard par rapport aux pays voisins et de posséder à la fin de cette année, un réseau de 4 000 kilomètres d'autoroutes, et qui sera de 6 000 kilomètres à la fin de 1980.

Ainsi le désenclavement des régions, l'amélioration des infrastructures des transports et le développement économique tout entier, seront demain une réalité, grâce à ce programme autoroutier dont le retard aura été comblé en une dizaine d'années.

Mais je sais bien que c'est cela qui vous gêne.

**M. Jacques Eberhard.** Et les profits des banques !

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Ne parlons pas des profits des banques, car on pourrait raconter beaucoup de choses à ce sujet ! Il y a des banques dans tous les hémisphères, et quels que soient les régimes politiques.

Nous pourrions avoir un débat sur ce point quand vous voudrez et où vous voudrez.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement, Equipement et ports, et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 71.

Toutefois, les votes sur l'ensemble des titres seront réservés jusqu'à la fin de l'examen des crédits de ce ministère.

Sur les titres III et IV de l'état B, personne ne demande la parole ?...

Sur le titre V de l'état C, la parole est à M. Eberhard.

**M. Jacques Eberhard.** La discussion de ces crédits qui, globalement, diminuent de plus de 7 p. 100, me permettra de poser trois questions et de revenir sur un problème qui a déjà fait l'objet de plusieurs interventions.

Dans les programmes d'équipement envisagés pour 1977, j'ai été surpris de constater que le projet d'extension du port de Dieppe ne figure pas, mais, compte tenu des explications de M. le ministre, j'en comprends maintenant un peu mieux la raison. Comme je l'ai dit dans une interruption, il s'agit d'un enterrement de première classe.

Pourtant, le port de Dieppe est en bonne santé. Sa gestion est solide, son budget bien équilibré, mais, à terme, il est menacé de disparition. Ses structures n'ont pas été modifiées depuis sa création, il y a un siècle. Il est sous-équipé en matériel de levage. Ses grues vétustes datent de 1918.

Aujourd'hui, nous l'avons donc appris, la Compagnie générale maritime envisage la conteneurisation du trafic des bananes. Les navires nécessaires ne pourront désormais ni entrer dans les bassins ni même dans l'avant-port. Or, si le trafic bananier disparaît de Dieppe, c'est tout le trafic fruitier qui partira avec lui.

Cette situation aura des conséquences dramatiques sur l'emploi. En conséquence, il devient urgent d'envisager la réalisation d'un nouvel avant-port à Dieppe. Un projet existe, et je me posai la question de savoir, monsieur le ministre, où en était l'étude promise l'an dernier par votre prédécesseur, en vue justement de la mise sur pied de ce nouveau projet d'extension du port.

M. Galley, je le rappelle, disait à cette occasion : « Nous sommes très sensibles à l'avenir du port de Dieppe. C'est en recherchant dans les différents trafics la meilleure formule sur l'avenir du port de Dieppe, en liaison avec la chambre de commerce, que pourra être préservé l'avenir des travailleurs et de l'ensemble des activités économiques de ce port. » Hélas ! les ministres se suivent et les promesses s'envolent...

Sur le plan local, on nous a dit que l'engagement d'une telle opération était subordonné à celui du maintien du trafic bananier par la Compagnie générale maritime.

La vérité est tout autre. Vous l'avez exposée crûment tout à l'heure, monsieur le ministre. Vous avez demandé à la Compagnie générale maritime de conteneuriser son trafic, tout en prévenant que vous étiez opposé à tout investissement d'accompagnement. C'est ce qui a motivé mon interruption où j'ai parlé d'enterrement de première classe.

Enfin, toujours à propos de Dieppe, il faut souligner la seconde orientation du port : le trafic des voyageurs. Avec 600 000 personnes transportées en 1975, Dieppe est le quatrième port pour le trafic des voyageurs derrière Calais, Boulogne et Le Havre. Or, la S. N. C. F. semble actuellement tout faire pour gêner ce trafic : elle s'oppose à la construction d'une deuxième rampe de parking *Roll on roll off* ; elle refuse les commandes de trafic existant au départ de Dieppe ; elle modifie les correspondances au désavantage de Dieppe ; elle se préparerait à réduire sa participation aux *cars ferries*.

C'est une situation qui ne peut durer car, à plus ou moins brève échéance, c'est la ligne Dieppe—Newhaven qui risque de périliter.

Le Gouvernement portera une part de responsabilité si, dans le cadre de l'aménagement du territoire, il n'intervient pas pour mettre au point une organisation rationnelle des transports entre Paris et Londres.

Je voudrais vous entretenir, pendant quelques instants encore, des problèmes de mon département. Je crois pouvoir me le permettre, monsieur le président, car mes collègues de groupe n'ont utilisé que quatorze minutes sur le temps de parole qui nous était imparti.

**M. le président.** Je voudrais qu'aucune confusion ne régnât dans votre esprit. Dans la discussion générale, le temps est partagé entre les groupes, mais nous en sommes à la discussion de crédits et, sur les titres, chaque orateur dispose de cinq minutes. Or, vous parlez exactement depuis quatre minutes et demie.

**M. Jacques Eberhard.** Je vais donc limiter mon intervention et me contenter d'aborder les problèmes de mon département. Je voulais parler du Verdon pour montrer que nous sommes des élus nationaux, mais je resterai dans le cadre de mon département.

Dans les dépenses d'équipement inscrites au budget des ports maritimes, il est envisagé la mise en route de la deuxième tranche de la construction d'un poste minéralier et l'extension de la darse A dans le port du Havre.

L'extension de ce port, indispensable en fonction même des besoins régionaux, devrait s'accompagner dans le même temps du développement de ses capacités d'accueil pour la réparation navale.

En effet, il apparaît comme tout à fait illogique de vouloir faire venir des bateaux de la taille de la nouvelle génération si les moyens de réparations ne sont pas prévus.

Ainsi, l'échouage d'un navire libérien, le 14 octobre, dans le port pétrolier d'Antifer, a une nouvelle fois fait apparaître, d'une façon criante, l'urgence d'un centre de réparation navale moderne.

Faute de cale sèche à sa taille, le navire, qui présentait trois profondes déchirures dans la coque, n'a pu être réparé au Havre.

Ce n'est pas le million de francs qui vient d'être débloqué par le Gouvernement pour le financement d'une étude, d'ailleurs déjà réalisée, qui changera quoi que ce soit.

En réalité, sans la construction de ce nouveau centre de réparation dont le projet existe, il faut s'attendre plus ou moins rapidement à la mort de la réparation navale au Havre et à la perte de milliers d'emplois.

Déjà, le chômage se développe dans cette branche. L'entreprise Caillard a licencié quatre-vingt-dix-huit travailleurs, la C. H. R., la Coger, les Chantiers de Normandie connaissent le chômage partiel, les réductions d'horaire, une aggravation des conditions de travail.

Or, la réparation navale compte 15 000 travailleurs, dont 85 p. 100 sont des ouvriers qualifiés.

Au moment où le Gouvernement proclame que le plein emploi figure parmi ses objectifs prioritaires, il est de son devoir de prendre des mesures immédiates et efficaces en faveur de la réparation navale et il était de mon devoir de le signaler.

**M. le président.** La parole est à M. Andrieux.

**M. Antoine Andrieux.** Monsieur le ministre, j'ai constaté avec plaisir hier, lors de la discussion des trois budgets relatifs aux transports que vous vous trouviez aux côtés de M. le secrétaire d'Etat aux transports. Pour l'avenir, c'est de bon augure car il existera ainsi une coordination entre les ministères des transports et de l'équipement.

Je vais vous poser deux questions, monsieur le ministre. Voici deux ans, a été lancé un paquebot, le *Napoléon*, dont la marraine était Mme Giscard d'Estaing, et qui est appelé à desservir la Corse.

Ce paquebot est magnifique. Nous pouvons le voir dans le port de Marseille. Malheureusement, il ne peut desservir qu'une partie de la Corse : il peut, en effet, accoster à Ajaccio mais non à Bastia.

Il y a deux ans, je demandai à M. Marcel Cavaillé comment une telle erreur avait pu être commise, à une époque où l'on partageait la Corse en deux départements, car cela créait, sur le plan psychologique, une discrimination entre la Corse du Nord et la Corse du Sud.

Ce n'est sans doute pas la première erreur de cette nature qui est commise en Corse. Mais construire un bateau qui peut desservir Ajaccio sans pouvoir entrer dans le port de Bastia, c'est une anomalie. Lorsqu'on construit un nouveau bateau, il doit pouvoir relier aussi bien la Corse du Nord que la Corse du Sud.

A la question que je lui posai, M. Cavaillé, me répondit : « C'est vrai, mais les services des ponts et chaussées maritimes et de l'équipement étudient présentement les moyens de réaménager le port de Bastia pour lui permettre d'accueillir le *Napoléon*. »

Où en sont ces études, monsieur le ministre ? Disposez-vous de quelques fonds supplémentaires à cette fin, ce qui serait heureux aussi bien sur le plan psychologique que matériel ?

Je passe à ma seconde question. La gare maritime de Marseille reçoit les passagers qui se rendent en Corse ou qui en reviennent.

Le conseil d'administration du port autonome, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, a engagé des crédits pour la première tranche des travaux de modernisation de cette gare maritime. La seconde tranche a été adoptée également mais après une discussion quand même difficile.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, si compte tenu de la décision du conseil d'administration du port autonome, de réaliser cette deuxième tranche, vous pouvez me donner une réponse positive.

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** M. Eberhard a abordé de nouveau la question du port de Dieppe. Il ne s'agit pas d'un « enterrement de première classe », comme il croit pouvoir l'affirmer, mais du projet de création d'un avant-port dont le coût serait relativement élevé.

Quand on a le souci de la cohérence des investissements et de l'aménagement du territoire, il faut soigneusement étudier un tel projet avant de s'engager.

Je maintiens ce que j'ai dit. Nous organiserons une concertation entre les trois ports intéressés afin de bien définir les activités qui peuvent être développées à Dieppe. Ensuite, en fonction de ces objectifs, nous définirons les améliorations à apporter aux dessertes, aux équipements et au trafic.

En ce qui concerne le trafic bananier, je n'ai pas recommandé à la Compagnie générale maritime de se lancer dans la conteneurisation de la banane. Mais il lui a été demandé d'améliorer sa productivité et de réduire ses prix de revient pour faire face à la concurrence. Dans ce cadre, c'est la compagnie elle-même qui a estimé utile de recourir à des conteneurs. Il ne s'agit donc pas d'une décision du Gouvernement. Une telle affirmation n'est pas exacte.

En ce qui concerne le trafic de voyageurs transitant par Dieppe en direction de la Grande-Bretagne, la S.N.C.F. a démenti à juste titre les informations que vous avez données tout à l'heure. En effet, l'une des vocations de Dieppe réside bien dans le trafic trans-Manche. Il ne faudrait donc pas que cette malheureuse ville souffre à la fois de la conteneurisation de la banane et d'une réduction du trafic voyageurs.

Quant à la cale de réparation navale du Havre, je voudrais que les choses soient bien claires. Le Gouvernement, dans le cadre du programme de développement de l'économie, a décidé l'année dernière d'engager par anticipation un certain nombre de grands projets. Il a notamment lancé, dans la perspective d'un meilleur équilibre entre l'Ouest et l'Est de la France, la construction de la grande forme de radoub de Brest. Les travaux sont commencés aujourd'hui et nous disposerons ainsi à Brest d'un centre puissant de réparation navale.

La construction d'une nouvelle forme de réparation navale avait été envisagée au Havre. Mais le Gouvernement n'a pas voulu engager simultanément deux grands projets.

Comme les études de la forme du Havre n'étaient pas achevées, j'ai prévu, pour 1977, un crédit destiné à permettre de les terminer.

Nous pourrions ainsi procéder, en son temps, à la création d'un centre de réparations navales au Havre.

M. Andrieux s'est réjoui que j'aie assisté à la discussion du budget des transports. Au point de vue constitutionnel, le secrétaire d'Etat assiste le ministre de l'équipement qui a la responsabilité de l'ensemble des attributions du ministère. Nous étions donc présents l'un et l'autre au cours de cette discussion, et c'est heureux, car une bonne liaison entre la politique des transports et celle de l'équipement, notamment en matière de ports et de marine marchande, est absolument indispensable.

M. Andrieux m'a posé deux questions concernant, l'une, le *Napoléon*, et l'autre, la gare maritime de Marseille.

On a effectivement construit un bateau un peu trop grand pour pouvoir manœuvrer dans le port de Bastia. Mais ce navire existe et ce n'est pas parce qu'il est un peu trop grand pour Bastia qu'il faut maintenant engager des travaux dans ce port. Les études ont en effet montré qu'il en coûterait 30 millions de francs. Il se trouve en outre que les navires suivants seront plus petits que l'actuel *Napoléon*, et pourront donc y manœuvrer

dans ses dimensions actuelles. Un navire de ce type a été commandé par la société qui assure le transport à destination de la Corse, une filiale de la S.N.C.F., à l'un de nos chantiers navals, ce qui ira dans le sens du soutien de l'activité de cette dernière industrie, dont nous avons parlé hier soir.

Ainsi, monsieur Andrieux, nous rétablissons la cohérence dans le choix des investissements.

En ce qui concerne la gare maritime de Marseille, la décision du conseil d'administration du port autonome est définitive, sauf veto du commissaire du Gouvernement dans les huit jours. Celui-ci ne l'ayant pas opposé, la création de l'outillage en question va pouvoir commencer. Mais cette opération n'entraîne pas de financement de l'Etat puisqu'elle porte sur une super-structure.

**M. le président.** Sur les titres VI et VII, personne ne demande la parole ?...

#### Article 71.

**M. le président.** « Art. 71. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1977, à 395 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 71.

(L'article 71 est adopté.)

**M. le président.** Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions concernant l'équipement et les ports.

— 5 —

#### CANDIDATURES A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de procéder à la désignation de deux de ses membres pour le représenter au sein du conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, en application de l'article R. 323-82 du code du travail.

La commission des affaires sociales a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de MM. Marcel Souquet et Bernard Lemarié.

Ces candidatures ont été affichées.

Elles seront ratifiées, s'il n'y a pas d'opposition, à l'expiration d'un délai d'une heure, conformément à l'article 9 du règlement.

— 6 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1977

Suite de la discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1977.

#### EQUIPEMENT (Suite.)

##### LOGEMENT

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement (Logement).

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Le budget de l'urbanisme et du logement concerne chaque Français puisque les actions que votre ministère peut entreprendre à ce double titre modèlent le cadre de vie et la qualité de la vie, qui sont des préoccupations prioritaires du VII<sup>e</sup> Plan. C'est donc en tenant compte de l'importance qui s'attache aux actions indissociables que votre ministère envisage de mener dans le double domaine de l'urbanisme et du logement que je vais maintenant présenter quelques observations sur le projet de budget qui nous est soumis.

Dans le budget de programme du ministère de l'équipement, les actions prévues dans le domaine de l'urbanisme sont réparties en quatre « groupes de programmes » : politique d'aménagement de l'espace et du cadre de vie, action foncière, aménagement du tissu urbain, villes nouvelles.

Avant de passer en revue ces quatre chapitres, il me faut vous indiquer que les crédits budgétaires — budget général et comptes spéciaux — consacrés à l'urbanisme ne progresseront, en 1977, que d'environ 1,3 p. 100 par rapport à 1976. Cette très faible augmentation, qui équivaut en réalité à une réduction sensible du volume des actions qui seront entreprises, se répercute très inégalement sur les différents chapitres que je vais maintenant examiner.

Et tout d'abord, la politique d'aménagement de l'espace et du cadre de vie.

Ce groupe de programmes concerne tout ce qui précède les opérations d'urbanisme : enseignement, recherche, établissement des documents d'urbanisme, information des professionnels et du public dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme.

La réalisation de ce groupe de programmes implique des relations étroites, d'une part, avec les autorités chargées de l'aménagement du territoire et, d'autre part, avec les collectivités locales. C'est sur ce dernier point, monsieur le ministre, que je voudrais insister.

En effet, en matière d'urbanisme, les collectivités locales, et singulièrement les communes, sont appelées à jouer un rôle tout à fait déterminant. C'est donc avec intérêt que nous avons pris connaissance des propositions contenues dans le rapport de la commission présidée par M. Olivier Guichard qui envisage d'accroître les responsabilités des collectivités locales en matière d'urbanisme.

Je m'arrêterai un instant sur les études locales d'urbanisme.

Les services régionaux et départementaux de l'équipement ainsi que certains services nationaux apportent une aide technique à la mise en œuvre des politiques locales. Cette aide porte sur l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme — les S.D.A.U. — des plans d'occupation des sols — les P.O.S. — ainsi que sur la réalisation d'études pré-opérationnelles pour des opérations limitées.

Globalement, les crédits consacrés aux études locales augmentent de 5,1 p. 100 et à cet égard, monsieur le ministre, je voudrais vous faire part de l'inquiétude de la commission. Il n'est pas certain que ces faibles augmentations permettront d'assurer aux collectivités locales l'aide nécessaire pour poursuivre l'élaboration des principaux documents d'urbanisme. Or, si cette aide ne leur était pas assurée, ce sont les communes, les départements et les régions qui devraient fournir un effort financier supplémentaire, faute duquel la maîtrise de leur urbanisation et l'aménagement du cadre de vie leur échapperaient.

Il s'agit là d'une forme nouvelle, insidieuse, de transfert de charges du budget de l'Etat au budget des collectivités locales et des établissements publics régionaux sur laquelle votre commission des finances appelle l'attention du Gouvernement.

En second lieu, examinons l'action foncière.

C'est le groupe de programmes qui se trouve le plus nettement sacrifié. Les autorisations de programme inscrites à ce titre sont en diminution de 8,7 p. 100 par rapport à celles de 1976, elles-mêmes en diminution de 27,09 p. 100 par rapport à 1975.

Or, la réduction des dépenses en capital s'accompagne d'une modification de structures : les acquisitions réalisées directement par l'Etat régressent fortement, tandis qu'en 1976 apparaissait dans le budget un article nouveau qui devait permettre de verser des subventions aux collectivités locales pour la constitution de réserves foncières.

Si le principe de cette modification de structures paraît satisfaisant à votre commission, laquelle considère, en effet, qu'un rôle éminent doit être réservé aux collectivités locales en matière d'action foncière, l'autonomie ainsi accordée aux collectivités locales risque de rester formelle si des moyens financiers nouveaux ne sont pas dégagés pour leur permettre d'exercer ces responsabilités nouvelles.

Vous savez, monsieur le ministre, combien la situation financière des collectivités locales est difficile, combien la pression fiscale est déjà élevée dans la plupart de nos communes et de nos départements. Vous savez aussi que les modifications intervenues dans notre fiscalité locale suscitent actuellement une vive contestation, au point qu'il sera très difficile, à la plupart d'entre nous, d'accroître la pression fiscale dans notre prochain budget.

La situation est aggravée par les difficultés que nous rencontrons pour recourir à l'emprunt, notamment auprès de la caisse des dépôts et consignations. Mais je ne reviendrai pas sur les observations que j'ai été amené à vous présenter tout à l'heure dans la discussion du budget de l'équipement.

Il reste que la maîtrise foncière est un des éléments essentiels d'une politique d'urbanisme et que le transfert de cette responsabilité de l'Etat aux collectivités locales doit s'accompagner des moyens nécessaires à sa mise en œuvre, faute de quoi, c'est l'ensemble de la politique d'urbanisme de notre pays qui échapperait au contrôle et à la direction des collectivités locales et, au-delà, de la nation.

En troisième lieu, j'évoquerai l'aménagement du tissu urbain.

C'est le groupe de programmes qui semble le moins défavorisé, notamment en ce qui concerne la rénovation urbaine. Cette orientation est naturellement cohérente avec celle prise par ailleurs dans le domaine du logement et qui vise à privilégier l'amélioration de l'habitat ancien. Il conviendrait cependant de veiller à ce que les opérations de rénovation et d'amélioration de l'habitat ancien n'aboutissent pas à chasser des quartiers rénovés des habitants souvent modestes pour leur substituer d'autres habitants appartenant à des couches sociales disposant de ressources beaucoup plus importantes.

Cette question a été soulevée par notre assemblée lors de la discussion du projet de loi relatif à l'institution d'un nouveau régime d'aide au logement, dit « aide personnalisée au logement ».

S'agissant de la rénovation urbaine et des secteurs sauvegardés, je présenterai une observation plus ponctuelle à propos de l'opération des Halles.

Les crédits de ces dernières années ont été fortement obérés par cette opération. La subvention initialement prévue était de 50 millions de francs. La modification du programme imposée par M. le Président de la République dans sa décision du 6 août 1974 a conduit à majorer cette subvention de 104 millions de francs. L'essentiel de ce complément est destiné à payer la charge foncière qui aurait dû l'être par le centre français du commerce international dont la réalisation, comme vous le savez, a été remise en cause.

Au-delà de cette revalorisation de la subvention, l'Etat s'est engagé à rembourser, dans la limite de 30 millions de francs, la moitié du déficit ultérieur.

Enfin, l'Etat a déjà versé 30 millions de francs à valoir sur l'indemnité qui sera attribuée au promoteur du centre français du commerce international.

Cette opération, dont on peut dire qu'elle est financièrement désastreuse, obère considérablement les crédits consacrés à l'aménagement du tissu urbain, et vous comprendrez, monsieur le ministre, que les sénateurs qui sont souvent des élus locaux et, à ce titre, connaissent tant de difficultés pour équilibrer leur budget, apprécient mal que les subventions consacrées à des opérations aussi importantes soient, finalement, détournées de leur objet.

Il conviendra donc, à l'avenir, d'engager de telles opérations avec beaucoup plus de prudence pour éviter le renouvellement d'incidents aussi fâcheux et surtout aussi coûteux.

Je dirai un mot des villes moyennes.

Il est dommage que les circonstances économiques ne permettent pas de poursuivre cette opération. En effet, nous constatons, dans le budget de 1977, une compression des crédits d'équipement ; cette compression entraînera un ralentissement très sensible des prises en charge des dossiers des villes moyennes.

Les opérations de villes moyennes constituent une forme de collaboration originale entre l'Etat et les collectivités locales et il aurait été souhaitable qu'elles soient poursuivies à un rythme accéléré.

Enfin, le dernier chapitre que je voudrais aborder au titre de l'urbanisme concerne les villes nouvelles.

Au cours du VI<sup>e</sup> Plan, vous le savez, un grand retard a été pris dans ce domaine. Le programme finalisé concernant les villes nouvelles n'a été réalisé qu'à 70 p. 100 en termes financiers. Dans le domaine principal, celui du logement, le taux de réalisation physique n'est que de 55 p. 100 : 85 538 logements ont été construits au lieu des 161 690 logements prévus.

Le retard a été à peu près identique dans le domaine des équipements publics. Mais il est beaucoup plus important encore en matière d'emploi, ce qui est à l'origine d'un très grave déséquilibre entre l'emploi et le logement, déséquilibre qui n'a pu qu'être aggravé par le développement du chômage constaté au cours de ces deux dernières années.

Si l'on veut bien considérer que les villes nouvelles sont actuellement réalisées dans une proportion du quart au dixième de leur programme total et que les dotations prévues pour le VII<sup>e</sup> Plan sont inférieures à celles engagées au cours du VI<sup>e</sup> Plan, on voit assez mal comment la réalisation des villes nouvelles pourrait être achevée à l'issue de VIII<sup>e</sup> Plan.

Votre commission se montre inquiète de la situation de ces villes nouvelles. Le retard pris dans le domaine des équipements publics et dans le domaine du logement, les difficultés observées en matière d'emploi ont une sorte d'effet cumulatif. Il serait souhaitable, monsieur le ministre, que vous puissiez apporter des solutions positives à tous ces problèmes dans les meilleurs délais possible.

Je voudrais maintenant aborder la deuxième partie de ce propos, qui concerne le logement.

Encore plus que les budgets de certains autres départements, le budget du logement apparaît comme un budget de transition et d'attente, mais il semble bien que cette caractéristique soit celle du budget du logement depuis plusieurs années.

Le projet de loi portant instauration de l'aide personnalisée au logement étant actuellement en cours d'examen par le Parlement, ses conséquences budgétaires n'ont pas été inscrites dans le projet de budget pour 1977. L'expérimentation qu'il est prévu de réaliser en 1977 donnera lieu très vraisemblablement à un collectif budgétaire au printemps prochain.

Ainsi donc le budget que nous examinons se présente schématiquement dans les mêmes termes que ceux des années précédentes. Aussi vais-je limiter mon propos à quelques observations.

En ce qui concerne les réalisations physiques, le nombre de logements commencés et terminés au cours du VI<sup>e</sup> Plan ainsi que les prévisions pour 1976 vous sont fournis dans un tableau détaillé qui figure dans mon rapport écrit.

En moyenne annuelle, les objectifs du VI<sup>e</sup> Plan sont pratiquement atteints puisqu'ils s'établissaient à 510 000 logements.

En matière d'amélioration de l'habitat ancien, mesuré par le nombre de logements mis aux normes de confort, il est prévu une progression notable du rythme actuel d'environ 175 000 par an à 250 000 par an, en fin de VII<sup>e</sup> Plan. Bien évidemment, c'est sur ce point que se situe la novation introduite dans ce budget du logement pour 1977.

En ce qui concerne le financement, la part des prêteurs à caractère public, qui était tombée de 30 p. 100 en 1970 à 22 p. 100 en 1972, remonte à 30 p. 100 en 1974, et même à 33 p. 100 en 1975. Mais la part importante qu'occupe le secteur bancaire est pour nous une source d'inquiétude dans la mesure où la politique d'encadrement du crédit pourrait s'exercer à titre privilégié dans ce secteur de l'habitation.

Cet encadrement du crédit pourrait entraîner un ralentissement très sensible de la demande de logements. Il pourrait voir ses effets accusés par la hausse des taux qui inciterait un certain nombre de demandeurs de logement à différer la mise en œuvre de leur projet. Cette situation difficile, attentiste sur le plan de la réalisation des logements, comporte déjà, et risque de comporter davantage encore en 1977, des conséquences très graves sur la situation de l'industrie du bâtiment.

Après un léger mieux au début de l'année, les promoteurs recommencent à être nombreux à juger la demande de logements faible. Les perspectives de diminution du nombre de mises en chantier restent assez importantes dans le secteur privé tandis que dans le secteur public les promoteurs prévoient une stabilité, voire une légère progression des mises en chantier.

Comment se présentent les dotations budgétaires pour 1977 ? Mes brèves observations porteront sur l'aide à la personne, sur l'aide au secteur H. L. M. et sur l'aide au secteur privé.

En ce qui concerne l'aide à la personne, les discussions en cours devant le Parlement relatives à l'instauration de l'aide personnalisée au logement, m'amènent à être très bref sur ce sujet.

Un certain nombre de questions ont été posées au cours des débats que nous avons eus et, bien évidemment, le projet de budget qui nous est soumis aujourd'hui n'y répond pas.

Qu'il me soit permis de faire seulement une observation en ce qui concerne le mécanisme actuel d'aide à la personne. Je veux parler des moins-values fiscales qui résultent de la déductibilité des revenus imposables des intérêts afférents aux dix premières annuités des emprunts contractés pour l'acquisition ou l'amélioration des immeubles dont le propriétaire se réserve la jouissance. Malgré cette limitation à 7 000 francs, plus 1 000 francs par enfant à charge, cette mesure a, à l'évidence, un effet anti-social puisqu'elle revient à favoriser le plus ceux dont les revenus sont les plus élevés.

Dans la perspective d'une refonte globale de l'aide personnalisée au logement, cette forme d'aide à la personne pourrait être, nous semble-t-il, utilement reconsidérée, conformément aux objectifs de réduction des inégalités que vous affichez comme prioritaires encore tout récemment.

L'aide au secteur des H. L. M. revêt, vous le savez, deux formes : les subventions et les bonifications d'intérêt.

Je voudrais seulement appeler votre attention, monsieur le ministre, sur les subventions.

En effet, compte tenu de l'augmentation du coût moyen des logements et notamment du relèvement des prix plafonds, la réduction du programme physique attendue pour 1977, est assez forte, puisque de 1976 à 1977, on passerait de 95 400 à 78 300 H. L. M. ordinaires, soit une réduction de 18 p. 100, et de 11 000 à 10 200 P. L. R., soit une réduction de 7,3 p. 100. J'observe que cette réduction pourrait encore être plus forte si les prix plafonds devaient augmenter de plus de 6,5, pourcentage prévu pour 1977.

Enfin, en ce qui concerne le secteur privé, je voudrais très rapidement évoquer le problème des P. I. C.

Ces primes accompagnent, comme vous le savez, des prêts bancaires conventionnés, avec refinancement partiel éventuel du Crédit foncier, et permettent une réduction des taux d'intérêt.

Le programme pour 1975 permettait l'attribution de 77 000 primes. En fait, ce programme n'a pu être réalisé qu'à hauteur de 57 000 logements. Il semble donc qu'il y a là une inadéquation entre cette forme d'aide et les besoins tels qu'ils s'expriment actuellement. Etant donné la faiblesse de la demande pour ce type de logement, on peut se poser la question de savoir s'il ne serait pas préférable d'accorder des primes à un nombre plus réduit de logements, mais d'un montant plus substantiel.

Dernier point sur lequel je voudrais insister : l'effort fait en matière d'amélioration de l'habitat ancien.

Certes, les crédits inscrits dans le budget de 1977 pour l'amélioration de l'habitat ancien ne sont pas importants. Ils concernent à la fois le parc de logements H. L. M. et l'ensemble du parc des logements anciens. Il faut y voir l'amorce d'une nouvelle politique qui a été développée lors de la présentation devant le Sénat du projet de loi portant instauration de l'aide personnalisée au logement. Il est donc permis de dire que le redéploiement des moyens mis à la disposition du ministère de l'équipement pour le logement s'est opéré au bénéfice de l'amélioration de l'habitat ancien.

Voilà, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les brèves observations que je souhaitais présenter au nom de la commission des finances sur le projet de budget qui concerne l'urbanisme et le logement, secteurs qui couvrent un ensemble de problèmes importants auxquels les Français sont confrontés dans leur vie quotidienne. Il ne semble pas que les moyens mis à la disposition de votre ministère soient suffisants pour réaliser les investissements considérables qu'exige une société en voie d'urbanisation rapide.

Les collectivités locales, quant à elles, peuvent et doivent jouer un rôle important, voire décisif, dans ces deux domaines. Encore faut-il que des moyens techniques et surtout des moyens financiers nouveaux leur soient accordés.

La législation sur l'urbanisme et sur le logement devenant d'une extrême complexité, peut-être conviendrait-il que le Parlement soit appelé, non pas à la faveur de projets successifs et spécifiques, mais à l'occasion d'un grand débat d'orientation, à définir les objectifs et les moyens d'une politique de l'urbanisme et du logement pour les vingt années à venir.

Sous le bénéfice des observations que je viens de vous présenter, votre commission des finances soumet avec avis favorable le budget du logement à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements.*)

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

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Mes chers collègues, je voudrais vous présenter la facette économique de ce budget. Les relations techniques et amicales que j'entretiens avec M. le rapporteur de la commission des finances font qu'au moment où j'interviens, vous aurez le moins possible de redites à supporter.

L'aspect économique ne viendra pas bousculer l'aspect financier qui vient d'être évoqué à l'instant. Je ne citerai, d'ailleurs, que peu de chiffres. Je n'examinerai que l'aspect pratique des actions du ministère.

Quel est le climat dans lequel se présente ce budget ? Je crois qu'il est influencé par deux éléments. Le premier, que subissent tous les budgets de cette loi de finances, est la lutte contre l'inflation qui en fait un budget modeste, un budget morose et quelquefois un budget de régression. Nous le constaterons avec l'arrêt ou le ralentissement de l'action en matière



des plans d'occupation des sols et des espaces verts ; avec ce problème jamais rencontré jusqu'à cette année de la non-consommation des crédits H. L. M. et avec l'arrêt marqué par le logement social.

Il s'agit, en définitive, d'un budget médiocre.

S'ajoutent à cela la multiplication et quelquefois l'interférence de nombreux textes dont quelques-uns sont en cours de discussion par le Parlement.

En effet, en l'espace d'une année, le secteur du logement et de l'urbanisme a fait l'objet de quatre séries de réformes. Deux sont déjà en application et les deux autres encore en instance devant le parlement. Chacune d'elles s'efforce d'améliorer la situation dans un domaine fondamental. La politique foncière est concernée par la loi Galley de décembre 1975, la protection des occupants et de leur logement par une autre loi de la même date. La politique d'urbanisme et celle d'aide au logement font l'objet de deux projets de loi importants : la loi instituant l'aide personnalisée au logement qui a été examinée en première lecture il y a deux semaines par le Sénat et la réforme de l'urbanisme qui, bloquée depuis un certain nombre de mois, revient lundi prochain devant la commission des affaires économiques et du Plan.

Je n'ajouterai pas les complications qu'entraîne l'institution de mécanismes nouveaux, je veux parler notamment du fonds d'aménagement urbain qui va être mis en place au cours de l'année prochaine. Il ne faut pas oublier non plus l'interférence des programmes d'action prioritaires dont plusieurs concernent directement le logement ou l'urbanisme.

C'est dans ce contexte de transformations législatives générales que nous avons à examiner le budget de 1977. Cela donne naturellement à notre examen un caractère un peu incertain et provisoire, dans l'attente du vote des textes définitifs et de la mise en œuvre complète des nouvelles dispositions. C'est un sentiment d'expectative qui prévaut donc actuellement.

Les débats approfondis qui viennent d'avoir lieu devant le Sénat sur l'application de la politique nouvelle du logement expliquent également que mon rapport s'abstienne de reprendre un certain nombre de questions qui ont été largement discutées il y a quelques jours.

Pour exprimer cette expectative et cette inquiétude que partage, d'ailleurs, la commission des affaires économiques, je voudrais examiner ce qui se passe sur le terrain, dans les différents domaines de votre action ministérielle. De la sorte aborderai-je, je pense, la plupart des chapitres de ce budget.

Je parlerai successivement du logement social, de l'effort privé, des difficultés de l'industrie, enfin du logement et de son incidence sur les villes, c'est-à-dire de l'aménagement du territoire, qui est aussi un aspect de l'urbanisme.

Examinons d'abord le chapitre consacré au logement social. Ce budget est-il en progression ou en régression par rapport à celui de 1976 ? La réponse est claire : plus nettement encore qu'en 1976, le projet de budget qui nous est soumis aujourd'hui marque une régression du logement social.

Sur la base de dotations réduites, on aurait pu s'attendre à une consommation rapide des crédits. C'est l'inverse que l'on observe en 1976. En effet, à la fin du mois de septembre, le rythme d'engagement des crédits était de 35 p. 100 seulement par les H. L. M. locatives.

Cette situation s'explique par deux phénomènes qui se sont aggravés tout au long de l'année.

Le premier résulte de l'inadaptation des coûts et des conditions de financement aux ressources des ménages modestes auxquels les crédits H. L. M. devraient bénéficier.

Se servant d'exemples chiffrés, le mouvement H. L. M. n'a cessé de dénoncer, depuis trois ans, cette inadaptation. Il n'a pas cessé non plus de demander un aménagement des financements actuels, tels que l'instauration d'un régime d'annuités progressives et l'amélioration du financement des prêts pour révisions de prix. Vous avez constamment écarté ces demandes prenant prétexte de la réforme que vous entendez promulguer d'ici la fin de l'année.

Mais la vie des offices les oblige à agir. Nous ne pouvons attendre indéfiniment une réforme qui, d'ailleurs, sera modeste, puisque 10 000 ou 15 000 logements seulement seront concernés, situés dans cinq à quinze départements, a-t-on indiqué.

La dégradation de la situation financière des organismes d'H. L. M. est le second phénomène qui explique la morosité régnant dans ce secteur.

Les comptes de 1975, établis au printemps 1976, sont, dans tous les cas, plus mauvais que ceux des années précédentes. Les blocages ou freinages des loyers ont réduit les recettes sans aucun allègement corrélatif des charges.

Des sommes plus importantes ont été consacrées à la maintenance des patrimoines locatifs. Or, toute construction neuve se traduit, dans le secteur locatif, par des pertes sensibles pendant plusieurs années.

On comprend donc que ces deux facteurs soient très fortement dissuasifs. S'y ajoute une insuffisance des prix plafonds qui n'ont pas varié depuis janvier 1976, alors que l'indice du coût de la construction publié par l'I. N. S. E. E. a progressé à un rythme supérieur à 12 p. 100 par mois.

Enfin, le plan de lutte contre l'inflation aggrave encore cette situation en fin d'année. Le projet de hausse des prix plafonds a été annulé ; un nouveau blocage des loyers incite à la prudence les organismes H. L. M. qui hésitent à lancer de nouvelles opérations, la plupart remettant à plus tard le financement, donc la mise en œuvre de projets d'H. L. M. locatives.

Je voudrais également insister sur la situation des offices « jeunes » qui n'ont pas de parc ancien et qui ne peuvent assurer la péréquation de leurs prix et de leurs loyers. On ne manque pas de logements, mais de candidats dont les ressources soient suffisantes pour les occuper.

Parlons maintenant du secteur privé, si vous préférez du secteur libre et du secteur des sociétés d'économie mixte. Quelle est la situation ?

Nous constatons partout une grande « morosité des ventes ». Un stock très important se constitue que nous essayons de résorber au moyen de crédits intercalaires coûteux. Je n'ose même pas envisager, en cette fin d'année 1976, les prix de cession qu'il nous faudra consentir dans un an ou deux. Nous ressentons pour 1977 les plus vives inquiétudes.

Qu'y a-t-il d'étonnant à cela ? Selon quel régime faites-vous vivre, depuis trois ou quatre ans, les accédants potentiels au logement ? Vous appliquez ce qu'on appelle en économie, la politique du *stop and go*. On donne aux candidats à l'accession des espérances, et, six mois plus tard, on procède à des blocages qui leur interdisent d'acquiescer leur logement.

Le crédit foncier joue un rôle important lorsqu'il s'agit de construire pour habiter soi-même, pour louer, ou pour effectuer des opérations de placement. Or, on assiste à une modification incessante des conditions de prêts.

Un problème se pose également vis-à-vis des Z.U.P. et des Z.A.C., celui des densités. Peut-on construire, dans quelles limites, dans quelles conditions ? Vos prédécesseurs, MM. Guichard et Galley, ont modifié sensiblement les conditions de construction.

Croyez-vous également que la loi sur les plus-values ait créé un climat encourageant, favorable à la construction ? En fait, elle a constitué, pendant des mois, un blocage supplémentaire.

Et qu'en est-il du « plafond légal de densité » de M. Galley ? Il a très longtemps contribué à tarir, en nos bureaux d'offices d'H. L. M., les visites et les propositions de construction.

Quels résultats a-t-on obtenu ? Les derniers chiffres en notre possession indiquent que, depuis sa mise en application en avril dernier, on a enregistré 127 permis seulement excédant le P.L.D. La complication du système, monsieur le ministre, effraie à la fois vos directions de l'équipement et les services spécialisés de nos mairies.

Certes, les constructeurs font un effort pour faire baisser les prix des sols et le service des domaines a entrepris une nouvelle action, estimant maintenant la valeur des terrains suivant la constructibilité ramenée au plafond de densité.

Mais le système — nous l'avons dit lors de la discussion du projet de loi — est trop compliqué. Il représente, pour l'administration et les communes, une charge supplémentaire appréciable et, actuellement encore, l'information des élus locaux à cet égard est insuffisante. Aussi dois-je vous demander, monsieur le ministre, de lancer, auprès d'eux, une campagne d'information sur le P.L.D., si vous souhaitez que cette réforme ait la moindre chance de réussite.

Enfin, votre loi sur l'aide personnalisée au logement, monsieur le secrétaire d'Etat, a entraîné le marché dans un attentisme total. On espère le miracle et toutes les demandes d'accession déposées devant des sociétés d'économie mixte ou des offices sont en attente. On espère pour le 1<sup>er</sup> janvier une révolution totale des conditions de location et d'accession.

Nous qui savons que ce projet ne va toucher que 15 000 logements et quelques départements, et qu'il faudra — monsieur le ministre, vous l'avez dit en commission — une dizaine d'années pour qu'il aboutisse, nous ne pouvons que constater pour l'instant, qu'il constitue une nouvelle cause de blocage.

Etant donné l'imbrication des textes dont faisait état tout à l'heure le rapporteur spécial de la commission des finances, nous

arrivés à une incohérence totale. Je partage l'opinion de mon ami M. Moinet, qui, à l'instant, déclarait qu'il faudrait consacrer le temps nécessaire à l'étude d'une loi générale d'orientation de la construction et des modes de financement du logement.

Je rapporte ce budget depuis huit ans. Je l'ai dit successivement à MM. Guichard, Chalandon, Vivien, Galley, Bonnet, à vous-même, monsieur Barrot, je le dis cette fois encore au nouveau ministre de l'équipement : tant que l'on n'aura pas changé les méthodes, supprimé ce fatras de désignations — H. L. M., P. S. R., P. L. R., I. L. M., I. L. N., H. L. M.-A. P., H. L. M. locative, H. L. M. EB, H. L. M.-EB-A. P., P. S. I., P. I. C. — qu'on n'aura pas mis de l'ordre dans cette réglementation, vos services, les élus locaux et le public se trouveront dans une situation qui n'encourage ni l'accession à la propriété, ni le désir de devenir locataire.

J'ai noté avec satisfaction cette année que la commission des finances de l'Assemblée nationale — on ne peut cependant pas l'accuser de soutenir les thèses de l'opposition — présente, en conclusion de son rapport, un certain nombre d'observations qui s'apparentent aux miennes.

Elle vous parle de la confusion des compétences et des crédits entre le ministère de l'agriculture et le vôtre. Elle souhaite « l'abandon d'un budget en volume du logement ». Nous soutenons les mêmes thèses.

Elle demande qu'on cesse de changer chaque année « la fréquence des nomenclatures budgétaires » et que vous prêtiez un œil attentif à l'amélioration des conditions de fonctionnement et de financement des H. L. M. Sur toutes les travées de l'Assemblée nationale et au Sénat, ce sont les mêmes échos qui devraient parvenir à vos oreilles.

Ajoutez à cela, la modification des mœurs et une mauvaise information du public, la fausse querelle entre le logement collectif et le logement pavillonnaire. Il s'agit non seulement d'un problème d'aménagement du territoire, mal envisagé depuis longtemps et auquel n'ont pas été apportées de solutions convenables, mais aussi d'un problème d'urbanisme. Les Français, étant donné cette prolifération de textes, cette confusion, et cette complexité, ne savent plus quelle solution choisir.

A la fin de cette année 1976, une grande perplexité nous étreint. Nous nous demandons comment le mouvement peut repartir.

Le troisième volet de mon intervention concerne l'industrie du bâtiment. Je citerai l'un de mes compatriotes, membre de l'établissement public régional et président de la fédération nationale du bâtiment. Il disait récemment : « Pour le bâtiment, c'est le temps des incertitudes. Il y a les incertitudes de la réforme, et puis celles de la conjoncture.

« La réforme d'abord. Toute réforme, quel qu'en soit l'objet, et à quelque moment qu'elle intervienne, provoque toujours des hésitations : chacun essaie d'en comprendre les mécanismes, puis d'en supputer les effets possibles, donc hésite à prendre position, au risque de bloquer le circuit.

« On peut évidemment s'interroger sur l'opportunité d'une réforme au moment où un secteur est en pleine crise. L'attentisme va se prolonger parce que la grande réforme du financement qui était annoncée reste à l'arrière-plan ; dans le concret, elle se résumera pour 1977 à des expériences... »

Il poursuivait : « Mais, que le projet de loi soit voté ou pas, ... » — il s'agit, bien entendu, du projet de loi sur l'A. P. L. — « ... qu'il soit largement amendé ou très peu, l'activité du bâtiment en sera évidemment affectée. La construction est en recul d'activité depuis l'automne 1974, et après une brève stabilisation au printemps dernier — c'était l'effet des mesures de relance prises à l'automne — nous sommes entrés dans une seconde crise. » Oui, une seconde crise qui intéresse les élus du sol que nous sommes car nous avons la préoccupation du maintien de l'emploi sur le plan tant local que régional.

Nous avons arrêté, au cours des années, un certain nombre de mécanismes avec nos entreprises du bâtiment, entreprises de gros œuvre ou entreprises de second œuvre.

Nous avons été rodés à cette collaboration par les programmes triennaux ; nous avons su utiliser les grandes entreprises sous forme de groupements dans nos gros chantiers de Z. U. P. et de Z. A. C. et nous avons su créer, avec des artisans que nous avons formés et auxquels nous avons donné des méthodes correctes de travail administratif, des collaborations précieuses. Nous les avons spécialisés à ces tâches. Or, ils voient venir la crise de 1977. Ils ont besoin de se reconverter. Ils ont besoin de rationaliser leur profession. Ils ont besoin de sortir d'habitudes périmées ; je veux parler de la sous-traitance qui, un an après le vote de la loi de décembre 1975, n'a pas encore atteint les résultats que le Parlement avait souhaités. Ils ont

besoin de concourir à la recherche de la qualité et de l'industrialisation que souhaite le programme d'action prioritaire n° 2 et ils ont besoin de se porter également sur le marché de la réhabilitation de l'habitat ancien, ce qui va leur imposer des méthodes différentes de collaboration avec l'artisanat.

Ce n'est pas le moment propice, me semble-t-il, pour leur demander tous ces efforts et nous enregistrons tous les jours — hier encore — des faillites importantes qui nous inquiètent.

Il faut que vous souteniez de très près cette partie considérable de l'industrie française et ce sont les professionnels qui vous suggèrent les solutions : maintenir les crédits annuels dégagés en faveur de la construction à un niveau suffisant et régulier ; j'insiste sur ce caractère de régularité car une entreprise ne peut pas suivre la sinusoïde de la politique. Le plan de charge d'une entreprise du bâtiment nécessite une permanence de ses marchés : une chaudière qui s'éteint est difficile à rallumer.

Ils vous demandent également d'aménager des procédures d'attribution des travaux, de manière à assurer plus efficacement les chances de toutes les entreprises, notamment des entreprises locales. J'ai insisté sur l'importance que nous attachons à nos entreprises de travaux publics sur le plan local et régional.

Ils vous demandent aussi de prévoir des délais d'exécution plus souples et permettant, par une négociation entre les parties concernées, de préparer soigneusement les travaux avant leur accomplissement, enfin, de mettre fin à cette modification incessante des réglementations qui pèsent sur les entreprises en fixant par avance les programmes et réformes envisagés. Le bâtiment est un domaine où l'on ne peut improviser et vous voyez qu'ici l'industrie rejoint les préoccupations des élus locaux.

Je voudrais vous parler, pour terminer, de l'attitude des collectivités locales en face des préoccupations qu'inspire ce budget. Elle aura trait surtout à des problèmes d'urbanisme. Si nous reconnaissons l'intérêt que pourront avoir dans quelque temps les initiatives nouvelles que nous découvrons dans ce budget, comme le service technique de l'urbanisme, le lancement d'études préopérationnelles, le lancement des aides architecturales, une meilleure information du public, le développement des agences d'urbanisme — hélas ! encore trop modeste — nous nous posons des questions sur un certain nombre de problèmes.

Nous sommes mal informés sur l'application du plafond légal de densité et des zones d'intervention foncière. Ce sont des domaines qui ont été mal précisés aux élus locaux et qui entraînent pour eux des complications et des difficultés. Il faudrait, d'urgence, informer les responsables des collectivités locales.

Nous regrettons, ensuite, le retard que vont prendre, dans le plan de lutte contre l'inflation, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols. Les chiffres qui figurent sur les tableaux de votre budget de programme sont modestes : de 6 200 P. O. S. prescrits nous allons passer à 8 000, prévision pour 1977 ; de 400 P. O. S. approuvés, vous comptez passer à 3 000. Mais nous n'avons toujours pas pour nos villes de plans opposables aux tiers et nous le regrettons. Ce n'est pas suffisant pour donner aux élus locaux la maîtrise de leur urbanisme.

Nous souffrons également des lenteurs de la mise en place des instruments juridiques qui nous donneraient une part prépondérante dans la définition et la conduite d'une véritable politique foncière. Les acquisitions directes par l'Etat nous semblent à un niveau trop bas puisque l'essentiel est encore consacré, pour les cinq huitièmes, aux opérations en villes nouvelles. Les avances du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, le F. N. A. F. U., ne marquent pas une nette progression et les subventions trop faibles aux collectivités locales ne nous semblent pas être de nature à régler rapidement le problème essentiel qui est celui de la maîtrise foncière.

La politique des villes moyennes — l'aménagement du tissu existant, la réalisation des espaces verts et des zones piétonnes — est également influencée par le plan de lutte contre l'inflation et les crédits qui y figurent sont remarquablement insuffisants.

Pourtant, vous connaissez les efforts accomplis par les collectivités locales pour accompagner les subventions d'Etat et le passage à vide que nous allons rencontrer au cours de l'année prochaine est fort regrettable.

Je reviens sur les villes nouvelles, mais les indications qu'a données M. Moinet me dispenseront d'insister sur ce point. Cette politique des villes nouvelles — je l'avais déjà indiqué lors de la présentation du budget de 1976 — bute sur le suivi de la création des emplois. J'y consacre un développement dans mon rapport écrit et je prie mes collègues de s'y reporter.

Je rappelle l'avertissement que j'avais lancé en 1975 : « Les problèmes spécifiques surgis dans les villes nouvelles, notamment en matière d'emplois, incitent à la prudence. Il serait notamment tout à fait injustifié de lancer de nouvelles opérations de grande envergure. »

Monsieur le ministre, terminons si possible les neuf opérations engagées, cinq à Paris et quatre en province — je sais que mes collègues, comme notre ami M. Chauvin, doivent souhaiter que ces opérations soient achevées dans les meilleures conditions pour l'environnement et pour l'emploi — mais surtout n'entreprenez rien de nouveau. Le Sénat serait heureux de vous entendre, monsieur le ministre, exposer la position officielle du Gouvernement sur ce point.

Mes chers collègues, en faisant à cette tribune un exposé et en suivant un plan qui se différencie quelque peu du rapport écrit « urbanisme et construction », j'ai tenté d'exposer la totalité des préoccupations de la commission des affaires économiques et du Plan. Elles sont teintées — vous le voyez — d'attentisme et d'inquiétude pour 1977.

Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'Assemblée nationale : « L'année 1977 sera décisive pour la réussite de la réforme du logement. C'est au vu de ses résultats sur le terrain qu'elle sera jugée. » Ne doutez pas que nous serons vigilants quant au déroulement des actions que vous avez lancées et nous vous dirons à date régulière ce que nous en pensons. Mais nous ne sommes pas sûrs, hélas ! que la méthode choisie vous permette de réussir.

Sous le bénéfice de ces observations nuancées, la commission propose cependant au Sénat d'adopter votre budget. (*Applaudissements des travées socialistes à la droite.*)

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement.** Après les observations ramassées de M. Moinet et les observations nuancées de M. Laucournet, je voudrais préciser quelques points du budget que nous vous présentons avec M. Barrot et répondre à quelques-unes des interrogations ou des préoccupations que vos rapporteurs ont exprimées au nom des deux commissions. Je présenterai quelques observations un peu plus longues sur l'urbanisme et me contenterai de quelques considérations générales sur le logement, puisque M. Barrot présentera de manière plus détaillée le projet de budget du logement pour 1977.

Ce projet de budget du logement représente, dans l'ensemble des masses budgétaires du ministère de l'équipement dont nous parlons depuis hier matin, la deuxième masse par son importance, la première étant constituée par les crédits accordés à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P.

En matière d'urbanisme, MM. Moinet et Laucournet ont noté que les crédits étaient relativement faibles. Ils atteignent tout de même 822 millions de francs en autorisations de programme pour l'ensemble des actions amorcées, qui vont de l'établissement des documents d'urbanisme jusqu'à la politique de réalisation des villes nouvelles.

Je voudrais vous parler de la politique menée en faveur du cadre de vie de nos concitoyens, ce qui me permettra d'évoquer tout à la fois l'urbanisme et le logement. Je cherche à atteindre un certain nombre d'objectifs et j'ai un certain nombre de perspectives de travail pour les prochaines années.

Les objectifs sont simples.

Le premier est le refus du gigantisme ; je rejoins en cela l'action menée depuis deux ans et demi par M. Olivier Guichard d'abord, puis par M. Robert Galley.

Le deuxième, c'est d'obtenir un environnement urbain beaucoup plus soigné. Dans les quartiers nouveaux on s'est trop souvent contenté, dans le passé, d'aménagements sommaires. Or, au XX<sup>e</sup> siècle, on ne crée pas de cadre de vie en se limitant aux parkings et aux bornes à incendie. Je crois que, dans toutes les études d'aménagement, dans toutes les opérations de rénovation, dans toutes les opérations de construction, il faut étudier la qualité des espaces et des volumes que l'on va créer et les meubler par un traitement de détail. Cette qualité des détails constitue une dimension essentielle de la qualité des opérations d'urbanisme et fait que les gens aiment ou n'aiment pas vivre dans un quartier.

Le troisième objectif, c'est le respect et la mise en valeur du patrimoine national. Nous devons, dans les centres des villes, plutôt réaliser des opérations de réhabilitation du patrimoine ancien que démolir pour construire des immeubles neufs, ces tours que peu de Français apprécient. La création du fonds d'aménagement urbain permettra de traiter les quartiers anciens selon ces principes.

Il faut aussi préserver au maximum les paysages en montagne et sur le littoral ; nous sommes en effet saisis de nombreux projets discutables et difficiles à accepter.

Parmi les moyens pour atteindre ces objectifs, je voudrais citer en premier lieu les programmes d'action prioritaires du Plan, dont j'ai parlé tout à l'heure. Le plus important, en l'occurrence, c'est le programme d'action prioritaire d'initiative nationale « Mieux vivre dans les villes », pour lequel un crédit de 2 500 millions de francs figure au budget du ministère de l'équipement au titre de l'année 1977. Ce programme, je vous le rappelle, se décompose en trois masses : l'aménagement urbain, les villes nouvelles, les transports collectifs.

Le second instrument est le dialogue avec les citoyens et avec leurs élus, dans le cadre à la fois des contrats de pays, des contrats de villes moyennes, des contrats de transports collectifs dont M. Cavallé vous a entretenus hier, pour lesquels, vous le savez, d'importants crédits sont inscrits au budget de 1977.

Nous pensons que la réconciliation des Français avec leur cadre de vie est l'une des conditions fondamentales du maintien de l'unité sociale de notre pays.

Notre responsabilité, à M. Barrot et à moi-même, c'est évidemment de mieux administrer l'urbanisme, et quand j'accorde deux mots « administrer » et « urbanisme », j'évoque, comme l'ont dit les rapporteurs, un certain nombre de difficultés. Car c'est un domaine délicat régi par des textes complexes. Les débats qui ont eu lieu sur le projet de loi de l'urbanisme, lequel va revenir devant votre assemblée dans quelques jours, le montrent.

Pour mieux administrer, il faut d'abord mettre au point les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs. M. Laucournet a souligné que nous étions en retard. C'est vrai, nous sommes en retard — nous le savons bien, nous qui sommes maires et conseillers généraux — car pour mettre en place les plans d'occupation des sols, nous avons souvent rencontré un certain nombre de difficultés.

A l'heure actuelle, 1 546 plans d'occupation des sols sont rendus publics ou approuvés. Ils concernent 11 700 000 habitants et 1 800 communes — ce n'est pas un résultat dérisoire — mais il est certain qu'il faut faire encore un effort important pour les 7 000 communes dans lesquelles des plans d'occupation des sols sont seulement prescrits.

Je crois — pour avoir en tant que maire un plan d'occupation des sols rendu public depuis 1973 et approuvé depuis 1975 — que le plan d'occupation des sols est un document essentiel qui permet de dominer et de maîtriser l'urbanisme dans une commune.

Les moyens dont je disposerai en 1977, non seulement en crédits d'études mais également en moyens en personnel, concourront à ce résultat car, je l'ai dit tout à l'heure, je suis décidé à renforcer les directions départementales de l'équipement et plus particulièrement leurs unités opérationnelles d'urbanisme.

En ce qui concerne les crédits d'études, M. Moinet a fait état de ses inquiétudes. Il craint que leur stabilisation ne traduise la tentation d'aggraver les charges en matière d'urbanisme des collectivités locales.

Dans le budget que je présente, les moyens budgétaires consacrés à ces études ne sont pas diminués. Ils restent importants. Par ailleurs, je vous propose de créer pour 1977 une subvention aux agences d'urbanisme ; c'est une décision décentralisatrice qui marque bien la nature des relations que je souhaite voir s'instaurer en ce domaine entre l'Etat et les collectivités locales.

M. Laucournet a dit qu'il n'y avait pas assez d'agences d'urbanisme. C'est vrai. Ces agences constituent, en effet, une structure importante. Nous avons donc prévu un crédit de 25 millions de francs pour les subventionner.

Mieux administrer, c'est encore apporter beaucoup plus de rigueur à la plupart des opérations d'urbanisme, car, très souvent, on élabore des programmes qui ne sont réalisables qu'à très long terme, qui sont d'une ampleur infinie, mais dont on est incapable, par la suite, de tenir le calendrier.

Dans les méthodes des études préalables aux opérations à financer par le fonds d'aménagement urbain, il faudra fonder les décisions opérationnelles sur des perspectives d'aménagement d'ensemble et des conceptions très amples, mais il faut ne réaliser que des opérations limitées pour nous permettre de mieux dominer l'évolution financière et sociale des opérations.

Mieux administrer, c'est enfin mener une politique décentralisatrice.

Je rejoins en cela un des soucis du rapport présenté par la commission Guichard. Cette orientation vaut en matière de

plans d'occupation des sols, en matière d'application de la réforme foncière, par les zones d'intervention foncière, par les agences d'urbanisme et par la réforme des sociétés d'économie mixte que nous voulons plus proches des collectivités locales et de leurs préoccupations.

MM. Moinet et Laucournet m'ont parlé tous deux des crédits d'action foncière. Il est vrai que nous marquons une pause en 1977 et que la difficulté d'offrir des financements pour ces opérations va se traduire par quelques retards.

En revanche, j'ai personnellement examiné un très grand nombre de dossiers des zones d'aménagement concerté, encore à l'étude, et j'en ai débloqué, notamment en région parisienne, un très grand nombre. Ceci compense cela. Nous pourrions ainsi démarrer effectivement un certain nombre d'opérations nouvelles en 1977.

Les deux rapporteurs m'ont demandé quelle était la position du Gouvernement en ce qui concerne les villes nouvelles.

Il serait tout à fait regrettable de revenir sur un grand dessein qui a maintenant un certain nombre d'années. La création des villes nouvelles résultait d'un désir de cohérence dans l'urbanisme, d'un désir de réaliser à la fois des équipements collectifs, des équipements de transport, des zones d'activité et des logements dans des endroits choisis, par définition, pour éviter un urbanisme incohérent et galopant.

Nous devons achever ces opérations. Dans les crédits qui sont inscrits à notre budget pour 1977, nous continuons notre effort pour ces villes nouvelles, notamment sur le plan des infrastructures primaires et sur le plan des réseaux de transports. Je suis partisan d'assurer le succès de ces opérations en les achevant dans de bonnes conditions car c'est ainsi que nous arriverons à améliorer de façon durable la structure la plus importante des agglomérations françaises. Il faut notamment réaliser l'équilibre entre l'habitat et l'emploi.

Il faudra, également, renforcer les liaisons avec les villes nouvelles, qu'il s'agisse de transports par route ou par voie ferrée.

Je ferai, pour les mêmes raisons et en fonction de la politique d'aménagement du territoire, tout ce que je pourrai pour favoriser l'emploi dans les villes nouvelles. J'ai d'ailleurs donné l'exemple en décidant de décentraliser dans la ville nouvelle du Vaudreuil la division informatique du S. E. T. R. A. du ministère de l'équipement, ce qui nous pose d'ailleurs des problèmes.

Bref, il est important de créer concomitamment des logements et des emplois dans les villes nouvelles et de les doter de moyens de transport, et je ferai ce qui est en mon pouvoir pour y parvenir.

M. Moinet a évoqué l'opération des Halles pour la regretter. Les chiffres actuels concernant la zone d'aménagement concerté des Halles font apparaître un déficit de l'ordre de trois cent millions de francs, qui sera partagé entre la ville et l'Etat. Pour l'indemnisation des promoteurs du centre de commerce international, les négociations se poursuivent et sont difficiles.

Il s'agit d'une opération ayant un intérêt stratégique dans le tissu parisien, qui va permettre de créer un espace vert et de provoquer la réhabilitation d'un quartier important du centre. Il serait criminel de ne pas la réussir et de ne pas marquer par cette opération un changement de politique urbaine. Vous verrez donc figurer pendant quelques exercices encore dans mon budget des crédits pour l'achèvement de cette opération.

En matière de logement, je me bornerai à trois ou quatre brèves observations.

Nous avons entrepris — et le Sénat le sait — une réforme importante des conditions d'accès au logement, notamment au logement social. J'ai été très heureux d'entendre M. Laucournet dire qu'il était souhaitable de supprimer la distinction entre H. L. M., I. L. N., P. S. I., P. S. R. Nous voulons en effet obtenir une très grande simplification, qui passe par une réduction de l'aide à la pierre et une augmentation de l'aide à la personne. J'ai noté, par conséquent, votre accord sur le principe général de cette réforme.

Nous rencontrons à l'heure actuelle — vous l'avez dit, ainsi que M. Moinet — un problème de structure et un problème de conjoncture. Je présenterai quelques observations au Sénat sur ces deux aspects de la situation présente. Quant aux structures, nous notons une évolution de la demande de l'ensemble des ménages vers l'accession à la propriété. C'est un phénomène général, comme l'a souligné M. Laucournet. Le choix entre le locatif, l'accession à la propriété, la maison individuelle ou l'immeuble collectif, est souvent une fausse querelle car il dépend de la structure urbaine et des ressources des différents ménages.

Nous observons cependant une tendance au développement de l'accession à la propriété. Les chiffres de mises en chantier de

logements en 1976 — que M. Laucournet a évoqués — sont en légère réduction. Cette diminution des mises en chantier est de 5,7 p. 100 pour les neuf premiers mois de 1976, par rapport à la même période de 1975.

Pour les mises en chantier correspondant aux secteurs H. L. M., accession à la propriété et prêts spéciaux immédiats du Crédit foncier, nous enregistrons une légère augmentation d'une année sur l'autre : 112 000 logements mis en chantier pendant les neuf premiers mois de l'année dernière et 120 000 logements mis en chantier pendant les neuf premiers mois de cette année. Malgré la conjoncture — on va y venir — nous avons donc un premier phénomène qui traduit non pas un retournement mais une évolution structurelle en faveur de l'accession à la propriété.

Nous décevrons les Français si nous ne prenons pas des dispositions pour accélérer et faciliter cette évolution, aussi bien dans le cadre des villes nouvelles de la région parisienne et de province que par la réforme des lotissements et par les dispositions contenues dans les documents d'urbanisme. Il est nécessaire — j'en suis convaincu — de développer l'accession à la propriété et de simplifier les mécanismes de la politique d'urbanisme pour donner satisfaction aux Français.

Le deuxième problème structurel concerne la nature des besoins en logement de notre société après vingt ans d'augmentation du niveau de vie. Quand on a étudié dans toutes les régions françaises, pour la préparation du VII<sup>e</sup> Plan, quels étaient les besoins prioritaires des régions, on a découvert qu'il y avait beaucoup plus de besoins en matière de grands équipements structurants qu'en matière de logements. Les résultats des sondages demandés par M. Barrot et moi-même pour la préparation de notre projet de loi sur la réforme du financement du logement montrent que plus de 80 p. 100 des Français interrogés estiment qu'ils sont convenablement logés, donc que le problème du logement est pour eux une priorité qui commence à s'estomper. Cela ne veut pas dire qu'il faut arrêter notre effort en faveur du logement social, car les cas qui demeurent sont les plus douloureux et les plus difficiles. L'objet de notre réforme est de favoriser l'accès des logements sociaux aux personnes les plus modestes. Mais il n'en reste pas moins que nous assistons à une modification structurelle des besoins de logement. Il faut en tirer l'enseignement qui s'impose quant à l'orientation de notre politique.

C'est pourquoi nous proposons, aussi bien dans le cadre du présent budget que dans le cadre de notre projet de loi, une inflexion de la politique du logement en faveur de la reconquête du patrimoine existant. La moitié des logements français datent d'avant 1948 ; chaque fois que l'on finance l'amélioration de logements anciens, on fait travailler davantage de main-d'œuvre française et davantage d'entreprise du second œuvre. Nous concourons par là aux impératifs de la conjoncture actuelle. Et nous pouvons ainsi répondre au désir de changement structurel exprimé par les Français.

En ce qui concerne la conjoncture, M. Laucournet a dit qu'il y avait eu une légère réduction des mises en chantier en 1976, de 5,7 p. 100, c'est exact. Il y a certainement beaucoup d'éléments d'incertitude dans la situation actuelle qui contribuent à expliquer le phénomène : prix-plafonds, réglementation, etc.

Lutter contre les incertitudes lorsqu'elles reposent sur un défaut d'information me paraît essentiel. C'est pourquoi j'ai demandé qu'on entreprenne — et je répons par là à votre demande — une campagne d'information auprès de tous les élus locaux, jusqu'au niveau du conseiller municipal, sur les zones d'intervention foncière et l'application du plafond légal de densité. Nous diffuserons, dès que le texte sera voté, des informations sur la réforme de l'aide au logement. Tout le monde doit la connaître.

Je suis décidé, enfin, à utiliser en cas de besoin les crédits du fonds d'action conjoncturelle pour mener des actions de soutien ponctuel ou régional de manière à aider l'industrie du bâtiment partout où elle est confrontée avec de sérieuses difficultés.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que je voulais présenter sur ce budget.

Pour l'urbanisme, c'est un retour délibéré vers le sens de la mesure, de la protection du patrimoine ancien, de sa restauration dans des conditions socialement supportables.

Pour le logement, c'est la continuation d'une politique d'aide très généralisée avec peut-être — M. Moinet l'a dit — une réflexion sur l'institution de déductions fiscales, lorsque nous aurons mis en place le nouveau régime. C'est une politique de développement, dans le cadre d'une concertation avec les professions et tous ceux qui s'intéressent au logement social, d'une nouvelle formule de logement répondant aux vœux des Français.

C'est au bénéfice de ces quelques brèves observations que je me permets de demander au Sénat de bien vouloir adopter les crédits de l'urbanisme et du logement figurant au budget du ministère de l'équipement. (*Applaudissements à droite, sur les travées de l'U. D. R. et de l'U. C. D. P.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Logement).** Monsieur le président, mesdames, messieurs, il y a moins de quinze jours nous avons un débat animé et fructueux sur le projet de loi portant réforme de l'aide au logement. Grâce à vos excellents travaux, le texte initial du Gouvernement a pu être amélioré et il est en ce moment soumis à l'Assemblée nationale. Je voudrais, monsieur le président, en remercier à nouveau le Sénat.

Aujourd'hui, nous sommes ici pour vous présenter le projet de budget du logement pour 1977. M. le ministre vient de vous fournir des précisions sur les grandes orientations de ce budget. En remerciant MM. les rapporteurs de leur travail, je voudrais faire écho à l'inquiétude qu'ils ont exprimée sur l'articulation entre la réforme du financement du logement et le budget qui vous est présenté.

Effectivement, on aurait pu penser qu'il fallait séparer entièrement le budget de 1977 de la réforme, vous présenter, en conséquence, un budget d'attente n'intégrant aucun des choix gouvernementaux liés à cette réforme, et purement et simplement repousser à 1978 la traduction budgétaire de ses conséquences. Nous ne l'avons pas voulu parce que l'habitat constitue un volet important de la réforme. Les procédures d'amélioration de l'habitat ancien peuvent être en partie utilisées sans intervention de l'aide personnalisée nouvelle. Il était donc possible de lancer cet effort sans attendre la mise en œuvre de l'ensemble de la réforme.

Ce budget présente un caractère particulier : il marque l'esprit de la réforme, notamment dans le secteur de l'ancien, sans cependant en tirer toutes les conséquences. C'est après le vote définitif de cette loi par le Parlement qu'un amendement, comme l'a d'ailleurs indiqué M. Moinet, pourra être proposé, dans le cadre d'un collectif budgétaire, de façon à introduire les crédits destinés à financer les logements expérimentaux et à alimenter le fonds national de l'habitation. Grâce à ces crédits, les expérimentations nécessaires pourront être effectuées en 1977 dans les départements pilotes.

Je ne suis pas sûr, monsieur Laucournet, que nous puissions être dans le même temps accusés de précipitation et de trop de prudence. Je voudrais à nouveau m'expliquer devant le Sénat sur la manière dont nous avons envisagé la mise en route de la réforme.

Nous avons, c'est vrai, choisi une période de rodage pour éviter de faire courir le moindre risque aux organismes sociaux. C'est pourquoi nous souhaitons mettre au point, sur le terrain, avec la collaboration des praticiens, les procédures de financement et de distribution de l'aide personnalisée. Dès que ces procédures seront au point, nous pourrons passer de l'ancien système au nouveau pour l'ensemble des logements neufs.

Quant au secteur H. L. M. existant, l'extension de la réforme dépendra du rythme du conventionnement que les organismes d'H. L. M. observeront.

Il est également vrai, monsieur Laucournet, que le conventionnement de plus de 2 millions de logements H. L. M., qui dépendra de la volonté des organismes, s'échelonnera sur plusieurs années.

Je crois honnêtement qu'en procédant ainsi nous nous sommes donnés les moyens — et cela est important — de mener une réforme en parfaite concertation avec les hommes qui sont sur le terrain et dont vous rappelez tout à l'heure, à juste titre, les soucis.

Pour en revenir au budget, j'insisterai d'abord sur l'action la plus importante, celle qui concerne le parc immobilier ancien, puis je donnerai quelques indications sur le déroulement du programme de cette année et les mesures que nous envisageons de prendre en 1976 et 1977 pour assurer la consommation des crédits, enfin j'évoquerai brièvement les actions d'accompagnement de la politique de logement que nous menons.

Je ne reviens pas sur les raisons qui nous conduisent à nous intéresser au parc immobilier ancien. Le nombre de logements inconfortables est encore d'environ 6 millions. L'effort actuel pour améliorer ce parc n'est pas négligeable, mais il doit être accentué et mieux orienté. Actuellement, environ 200 000 logements sont chaque année mis aux normes de confort, dont une grande partie spontanément, sans intervention de l'Etat.

Cependant, l'action de l'Etat s'est développée avec les subventions de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, les

prêts des sociétés de crédit immobilier, les primes à l'amélioration de l'habitat rural, les prêts sur la participation des employeurs à l'effort de construction, c'est-à-dire le 1 p. 100. Nous arrivons ainsi à un total qui dépasse un milliard de francs par an, auquel on peut ajouter les prêts bonifiés du Crédit agricole, qui représentaient, en 1975, 600 à 700 millions de francs.

Partant de là que voulons-nous ? D'abord, augmenter le rythme de ces mises aux normes de confort dans le parc ancien. Le Plan a fixé comme objectif 250 000 mises aux normes annuelles. Ensuite, donner un caractère réellement social aux opérations d'amélioration, notamment dans le secteur locatif. Je réponds là à M. le rapporteur Moinet qui a insisté sur l'aspect social de l'amélioration de l'habitat ancien. Il faut éviter, c'est vrai, que ces opérations de modernisation du parc ancien n'entraînent le départ des occupants actuels vers la périphérie, car cela ferait perdre à la ville sa diversité sociale.

Vous avez tout à l'heure cité un certain nombre de textes. Je voudrais insister sur leur cohérence. En matière d'habitat ancien, la loi du 31 décembre 1975 a apporté en quelque sorte une protection juridique défensive. C'était indispensable. Il fallait pallier au plus pressé et enrayer les opérations spéculatives. Mais cela ne suffit pas. Il faut aussi établir un véritable équilibre économique et social des opérations. Le propriétaire doit pouvoir, après l'amélioration, fixer un loyer raisonnable qui rémunère justement sa participation financière ; le locataire doit pouvoir faire face, avec l'aide de l'Etat, à sa dépense de logement et rester dans le logement confortable.

Je voudrais insister ici sur la cohérence de l'action nouvelle qui sera obtenue par une coordination des différentes interventions, par un effort quantitatif important, par des procédures nouvelles.

En ce qui concerne la coordination des interventions, je rappelle pour mémoire que le fonds d'aménagement urbain fournira désormais aux collectivités locales l'interlocuteur unique dont elles ont besoin. Ce seront ces collectivités locales qui définiront la conduite de l'amélioration de leur tissu urbain existant.

Pour mener la restructuration des centres, il faut prévoir la création de petits équipements, d'espaces verts, et l'amélioration des logements. Le fonds d'aménagement urbain coordonnera toutes ces actions.

Il faut aussi rendre cohérentes et complémentaires les interventions de l'Etat et celles de l'A. N. A. H. L'agence sera associée au fonctionnement du fonds d'aménagement urbain. Les objectifs de l'agence ont déjà été réorientés par son conseil d'administration de manière à favoriser les opérations les plus intéressantes sur le plan économique et social. Ces objectifs nouveaux entreront dans le contrat d'objectifs actuellement en cours de préparation.

Monsieur Laucournet, vous vous êtes inquiété de la complexité de ces procédures. Je vais vous montrer concrètement comment, dans cette politique de l'habitat ancien, sans avoir la prétention d'arriver dès maintenant à une simplification, à une coordination aussi complète que vous le souhaitiez tout à l'heure, et qui est sûrement souhaitable, nous avançons. La création du fonds d'aménagement urbain et la coordination de son activité avec celle de l'A. N. A. H. sont des éléments positifs. Tout cela nous permet maintenant d'envisager le lancement d'opérations programmées définies en liaison étroite avec les collectivités locales. Cette procédure, plus souple que celle des opérations groupées, sera de nature à inciter, et non pas à contraindre, à la modernisation du parc privé.

En ce qui concerne l'action d'animation, pour la première fois en 1977, 17 millions de francs destinés à subventionner les collectivités locales à cette fin seront inscrits au budget.

La coordination des actions sur l'ancien s'accompagnera d'un effort budgétaire nouveau et important : en 1977, plus de 600 millions de francs seront consacrés à ces opérations. Ils permettront 80 000 interventions aidées par l'Etat, soit un quadruplement par rapport à l'année précédente.

Je vous dirai un mot des procédures nouvelles que nous avons prévues. Tout d'abord, nous avons accordé la priorité à la réhabilitation de parcs suffisamment importants sur le plan quantitatif pour offrir aux entreprises du bâtiment — M. Laucournet et M. Moinet s'en sont fait l'écho tout à l'heure — des marchés de taille substantielle.

A travers le plan de relance de l'économie, nous avons déjà permis à des entreprises de commencer à s'engager dans l'amélioration de l'habitat ancien parce qu'elles y trouvaient des marchés d'une certaine importance.

Nous allons continuer en 1977 puisque 28 000 H. L. M. locatives seront améliorées pour une subvention d'un montant de 133 millions de francs. Priorité sera accordée aux H. L. M. anciennes

qui ne bénéficient pas de tout le confort, aux travaux engendrant des économies d'énergie et à l'amélioration des ensembles dégradés.

Trente-cinq millions de francs nous aideront à améliorer le parc immobilier des houillères, de certaines collectivités locales et d'établissements publics ; 5 000 logements pourront être améliorés à ce titre.

Pour les entreprises privées, nous allons utiliser beaucoup plus largement le « 1 p. 100 ». Des textes en ont assoupli les règles d'utilisation pour permettre des actions sur le parc ancien.

J'en viens maintenant au parc privé ancien et à ce qui est proposé à l'article 46 du budget. Une aide complémentaire aux subventions de l'A. N. A. H. est créée. Elle sera de 6 000 francs en moyenne par logement et sera offerte au propriétaire bailleur pour compléter la subvention de l'A. N. A. H. En contrepartie, le propriétaire qui recevra cette aide supplémentaire devra s'engager à respecter un niveau de loyers après l'amélioration et à assurer une gestion sociale de son patrimoine.

Ces subventions complémentaires permettront en général de maintenir les loyers au-dessous du plafond de l'allocation de logement, après les travaux d'amélioration, et donneront aux locataires modestes, notamment aux personnes âgées, la possibilité de rester dans le logement après les travaux.

J'insiste beaucoup sur ce sujet, car cette procédure nouvelle est, en quelque sorte, le prélude à la réforme ; elle pourrait ultérieurement continuer de s'appliquer en dehors des opérations programmées auxquelles l'aide personnalisée sera réservée.

J'en arrive à une autre catégorie : les propriétaires occupant leur logement. Une prime sans prêt sera créée, conformément aux propositions du rapport Nora. Elle s'ajoutera à ce qui existe actuellement, c'est-à-dire aux prêts H. L. M. distribués par les sociétés de crédit immobilier, aux primes d'amélioration de l'habitat rural. Je précise à cet égard que les primes à l'amélioration de l'habitat rural augmentent sensiblement dans le présent budget.

Au total, nous pouvons considérer que le nombre de propriétaires occupants aidés passera de 24 000 en 1976 à 43 000 en 1977.

Parallèlement, nous allons essayer de rapprocher les réglementations concernant ces diverses aides. Je crois effectivement, monsieur Laucournet, que la réforme va faire disparaître toutes les catégories de logements en matière d'habitat ancien. Aussi faudra-t-il arriver à unifier les procédures d'intervention. Il convient, cependant, d'être prudents, car notre parc immobilier est très diversifié. Les statuts juridiques d'occupation des logements sont différents, vous le savez, selon qu'il s'agit de propriétaires occupants ou de propriétaires bailleurs.

Avant d'arriver à un seul type de prime, nous devons tenir compte des situations particulières ; je pense notamment à l'habitat rural.

Bref, notre politique de l'ancien entre dans une phase concrète et, pour qu'elle réussisse, il faut que les intervenants s'y adaptent.

Pour les entreprises, le tournant vers l'ancien offre une chance nouvelle ; M. Fourcade y a fait allusion tout à l'heure. Le volume des travaux entraîné par un franc d'aide de l'Etat est supérieur de 20 p. 100 dans l'ancien à ce qu'il est dans la construction neuve. J'ajoute que ces travaux dans l'ancien étant en majeure partie de second œuvre, font largement appel à une main-d'œuvre plus qualifiée.

Nos entreprises doivent s'adapter et accepter de se plier à des contraintes particulières. Les ménages modestes, notamment les personnes âgées, doivent pouvoir rester dans le logement pendant les réparations.

Nos entreprises doivent également faire preuve d'imagination pour essayer de réaliser des gains de productivité. Les coûts actuels sont trop élevés. Il faut essayer de les réduire pour multiplier les interventions et faire apparaître la rentabilité économique réelle de l'action de l'ancien par rapport au neuf.

Ce qui importe, pour nous, c'est de susciter la création d'un marché plus important : H. L. M. locatives, propriétaires institutionnels, cités ouvrières. Tout cela devrait permettre l'organisation de véritables chantiers de l'ancien.

Sur le plan technologique, il faudra développer l'utilisation de composants, notamment de composants à sec, qui ont le grand mérite de réduire la durée du chantier et de limiter les travaux de maçonnerie à l'intérieur du logement.

Je n'ai pas besoin de dire que ces adaptations seront facilitées par le développement d'un véritable corps de maîtres d'ouvrage dans l'ancien. Les centres de propagande et action

contre le taudis et les associations de restauration immobilière ont déjà accompli une tâche importante. Mais les organismes H. L. M. et les sociétés d'économie mixte ont commencé et doivent continuer à s'intéresser à cette politique sociale de l'habitat ancien.

Voilà le premier volet de ce que je voulais exposer. Je vais maintenant dire un mot de la réalisation du programme de constructions neuves de cette année et de la façon dont se présente, à cet égard, le budget de 1977.

Le bilan de l'année 1976 est contrasté. On constate, d'abord, une forte demande dans le secteur de l'accession à la propriété sociale : H. L. M. accession, P. S. I. et crédit foncier

Monsieur Laucournet, je veux bien que la réforme provoque des réflexes d'attentisme, mais je suis bien obligé de constater qu'actuellement les crédits sont consommés très rapidement. Nous n'avons pas la possibilité de distribuer des H. L. M. accession et des prêts spéciaux du crédit foncier car, partout, dans les départements, nous constatons une bonne consommation de ces crédits et, dans certains départements, les dotations sont même épuisées.

En revanche, les crédits destinés aux H. L. M. locatives se consomment plus difficilement. Toutefois, comme le disait tout à l'heure M. Fourcade, la situation s'est en partie améliorée ces derniers mois.

Quelles sont les causes de cette consommation très lente de ces crédits ? Vous y avez fait allusion et j'approuve certaines de vos explications.

L'année 1975 a été marquée par la programmation, en cours d'exercice, de 11 000 H. L. M. locatives supplémentaires qui ont absorbé les projets prêts. Pendant la première moitié de l'année 1976, il a fallu reconstituer les stocks de terrains et d'études de projets, d'où des délais et des retards dans la réalisation du programme de 1976.

Il est vrai que le niveau actuel des prix plafond exige un effort des entreprises et des maîtres d'ouvrage. C'est une condition du succès du plan de lutte contre l'inflation du Gouvernement.

Grâce aux efforts accomplis depuis la guerre les organismes d'H. L. M. disposent aujourd'hui d'un parc de 2 400 000 logements, soit 12 p. 100 de l'ensemble du parc. Il est certain que ces organismes, dans plusieurs villes, peuvent satisfaire une partie des demandes grâce au départ de certains locataires. Les loyers des logements libérés étant plus bas que ceux des logements neufs, les organismes H. L. M. sont donc moins incités à réaliser des programmes nouveaux que par le passé.

Alors je reprends ce reproche — car, personnellement, je ne le crois pas objectif — à savoir que les préparatifs de la réforme seraient trop lents et pourraient amener certains organismes à différer le lancement de leurs programmes. Je ne crois pas qu'il faille constamment évoquer l'attentisme, au bout du compte, car nous risquerions de le provoquer. Il est vrai que nous devons limiter au maximum la période de coexistence des deux systèmes et, par conséquent, mener la réforme à un rythme soutenu. Pour l'inévitable période transitoire — et je rends hommage aux travaux du Sénat — l'amendement au projet de loi gouvernemental que vous avez adopté sur la proposition de M. Talon, reprise par M. Parenty, devrait assurer la continuité entre l'ancien et le nouveau système. Il permettra la réalisation satisfaisante du programme de 1977.

Je voudrais dire un mot des mesures que nous envisageons pour assurer une consommation satisfaisante des crédits. Nous avons effectué des reprises de crédits dans les régions où ils seraient restés inutilisés et nous les avons redistribués là où des programmes étaient prêts.

M. Moinet a fait une observation judicieuse sur la consommation bien lente en matière de prêts immobiliers conventionnés. Si des excédents subsistent, au niveau national, en H. L. M. ou en P. I. C., nous les transformons, soit en H. L. M. accession, soit en P. S. I. soit en primes à l'amélioration de l'habitat rural, pour lesquelles la demande reste vive.

Enfin, au-delà de ces transformations, si des crédits restaient inutilisés à la fin de l'année, ils seraient reportés sur le budget de 1977 qu'ils viendraient abonder.

J'ai noté, à cet égard, l'intérêt légitime des organismes H. L. M. pour les opérations d'amélioration de leurs ensembles anciens. Nous sommes prêts à envisager, sur des crédits reportés, un accroissement de la dotation budgétaire de 133 millions de francs prévue pour l'amélioration des H. L. M. existantes.

Par ailleurs — messieurs les rapporteurs, cette mesure vise à répondre aux vœux des commissions dont vous vous êtes fait l'écho — il est nécessaire d'assurer la soudure entre les dotations

1976 et 1977, pour les crédits aujourd'hui intégralement utilisés, à savoir les H. L. M. accession, les P. S. I. du crédit foncier et les primes à l'amélioration de l'habitat rural. Nous étudions actuellement une programmation anticipée dès le 1<sup>er</sup> janvier 1977 du quart des dotations 1976. Nous voulons ainsi éviter, en début d'année, un goulet d'étranglement et la constitution de files d'attente trop importantes pendant le premier trimestre. Aussi nous veillerons à ce que les entreprises de bâtiment ne se trouvent pas, en quelque sorte, devant des mois creux puis, au moment de la programmation budgétaire, en présence d'une demande relativement forte. Bref, nous essayons de soutenir ainsi la conjoncture.

Je voudrais marquer combien cette politique de l'habitat ancien a une finalité sociale. Vous avez évoqué le problème de la rigueur qui toucherait surtout les crédits H. L. M. et particulièrement ceux qui sont destinés au secteur locatif. Je vous dois, sur ce point, quelques mots d'explication.

Il faut, d'abord, bien prendre conscience d'une réalité : le parc ancien, inconfortable, abrite les ménages les plus modestes. Le revenu moyen par personne dans le parc ancien le plus dégradé est de 15 p. 100 inférieur à ce qu'il est dans le parc H. L. M.

Or une menace grave pèse sur ce parc, avec les opérations spéculatives d'amélioration de l'habitat. Outre leurs conséquences désastreuses sur le plan social, elles obligent à construire des H. L. M. à la périphérie des villes pour accueillir les ménages modestes rejetés des centres.

Nous devons donc donner la priorité à une véritable politique sociale d'amélioration de l'habitat. Elle doit permettre aux ménages modestes de rester dans les logements bien situés mis aux normes de confort.

Pour mettre en œuvre ce choix, nous avons besoin que les organismes H. L. M. interviennent activement dans le tissu ancien. La réglementation leur donne la possibilité d'acquérir des immeubles anciens pour les réhabiliter. Cette possibilité permettra la mise en service d'environ 1 000 logements sociaux en 1976. Ce rythme doit encore s'accroître. Il est souhaitable que les organismes d'H. L. M. réalisent des travaux et, éventuellement, gèrent des immeubles par délégation du propriétaire. Ainsi ils deviendront de véritables maîtres d'ouvrage dans l'ancien, comme ils le sont dans le neuf.

Par ailleurs, l'amélioration des H. L. M. dégradées apparaît tout aussi importante que la construction neuve. A quoi servirait de réaliser des H. L. M. neuves, si leur mise en location s'accompagnait de l'abandon des H. L. M. anciennes, faute d'un confort et d'un environnement adaptés ? Cela nous inciterait à réaliser des constructions à la périphérie, qui sont moins chères, en raison de leur éloignement du centre.

Il faut que les organismes H. L. M. puissent s'engager dans ces opérations, qui sont difficiles dans certains cas, et pour lesquelles nous reverrons certaines modalités du financement et de la réglementation. C'est important si nous voulons réussir une politique sociale du logement.

J'ajoute que ce budget offre deux possibilités. Tout à l'heure, M. Moinet s'inquiétait de savoir si, la hausse des prix dépassant les 6,5 p. 100, le nombre des logements ne serait pas réduit. Je précise au contraire que la limitation de la hausse des prix à 6,5 p. 100, nous permettra de construire, avec la masse financière prévue dans le budget, 4 000 logements supplémentaires.

Par ailleurs, 250 millions de francs sont prévus dans le fonds d'action conjoncturelle. Comme l'a dit M. Fourcade, nous serons prêts à utiliser ces crédits après concertation avec tous les organismes chargés du logement social.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vais achever ma présentation en vous disant quelques mots sur les actions d'accompagnement.

Les actions importantes concernent d'abord l'information. Le consommateur a besoin d'être informé. Pour cela, il faut lui donner les moyens objectifs de juger le logement qu'on lui offre et mettre en place, sur le plan local, un réseau d'accueil impartial susceptible de l'aider et de le conseiller.

Qualitel, qui est un véritable profil du logement, correspond à la première préoccupation. Malheureusement, son utilisation est restée confidentielle.

Je suis convaincu qu'un certain nombre d'entre vous en ignorent la réalité. C'est pourquoi nous avons décidé de le rendre obligatoire, pour tous les programmes aidés d'une certaine importance, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1977. Ces logements feront l'objet du profil Qualitel, qui sera publié et mis à la disposition du consommateur.

D'autre part, le développement des centres d'information agréés par l'association nationale d'information logement —

A. N. I. L. — permet progressivement de bâtir un réseau d'accueil tel que les Français peuvent le souhaiter. Six centres ont reçu un pré-agrément de l'A. N. I. L. et ils fonctionnent. Une douzaine d'autres sont en cours de lancement. Pour ces opérations — ai-je besoin de le dire au Sénat, où les élus locaux sont très nombreux ? — nous comptons sur les initiatives locales pour accélérer ce mouvement.

Ma deuxième observation concerne la qualité.

La qualité, c'est sans doute une meilleure prise en compte du coût global, c'est-à-dire non seulement le coût du logement à l'investissement, mais également le coût dans le temps, investissement et fonctionnement compris. La politique d'économies d'énergie menée depuis plusieurs années constitue un terrain d'application concrète de cette notion de coût global. Cette politique a permis d'obtenir des résultats intéressants ; nous allons la poursuivre en nous assurant — je le précise — que les économies réalisées se traduiront par une répercussion à la baisse sur les charges de chauffage.

La qualité et la technologie, c'est enfin le développement de la politique des composants. Des composants de plus en plus nombreux sont utilisés pour construire. Les pouvoirs publics doivent contrôler et orienter cette évolution, car elle conditionne une recherche de nouveaux gains de productivité compatibles avec une plus grande richesse architecturale.

Le VII<sup>e</sup> Plan nous en fait obligation, puisqu'il a retenu comme objectif prioritaire la promotion de nouvelles techniques pour une construction de qualité. Nous allons essayer de rendre cette politique concrète — parce qu'elle paraît abstraite, un peu sortie de colloques de chercheurs — en poussant, d'abord, à la réalisation d'un inventaire des composants, puis à l'établissement de règles de comptabilité pour leur utilisation. Nous essaierons également, par des mesures d'incitation, de réaliser des opérations de démonstration qui feront comprendre ce qu'est cette politique des composants.

J'ajoute que grâce à l'organisation de concours, auxquels l'union des H. L. M. apporte une contribution d'une très grande qualité, nous pourrions offrir à tous ceux qui veulent bien accepter cette politique des composants, un marché plus étendu. En effet, nous avons maintenant des chantiers qui sont plus disséminés. Le problème, c'est d'essayer de les grouper en faisant intervenir des maîtres d'ouvrage, de manière à offrir aux industries du bâtiment un certain nombre de marchés valables qui leur permettraient de s'adapter, comme le disaient tout à l'heure les deux rapporteurs.

Je dirai un mot de l'accession à la propriété. Elle implique un certain nombre de mesures de protection des acquéreurs. L'accroissement du nombre de maisons individuelles vendues notamment sur catalogue a montré que les acquéreurs n'étaient pas toujours suffisamment protégés contre des procédés abusifs.

Des initiatives ont été prises, à l'Assemblée nationale, par M. Daillet et, au sein de votre assemblée, par M. Parenty. Nous souhaitons que le Parlement aborde le plus rapidement possible cette discussion car beaucoup de ménages français sont encore, hélas, l'objet de méthodes tout à fait condamnables.

Ensuite, les accédants sont souvent victimes de l'insuffisance du système de garantie actuellement en vigueur : dans les trois quarts des cas, il faut plus de huit années pour aboutir à un règlement des sinistres ou à la réparation des malfaçons.

La commission chargée d'étudier l'assurance construction a proposé une réforme très précise. Le projet de loi correspondant devrait être déposé et discuté lors de la prochaine session parlementaire.

Le conseil national de l'accession à la propriété, que la loi créera, devra s'intéresser à tous les aspects économiques, financiers et juridiques de l'accession et j'ajouterais, à l'attention de M. Moinet, aux aspects fiscaux de l'accession.

Il faut, par ailleurs, instituer des relations sociales nouvelles dans les ensembles locatifs. Ces relations nécessitent un dialogue sur les charges locatives. Nous tentons de mettre en place des observatoires des loyers et des charges qui clarifieront ce débat entre propriétaires, locataires et gestionnaires. Nous le ferons progressivement.

Parallèlement, nous voulons que, dans les départements, se créent des commissions où propriétaires et locataires puissent se rencontrer. Huit départements ont constitué, à cette fin, une commission départementale. Je souhaiterais que ce mouvement s'accélérait car les résultats obtenus dans ces commissions départementales sont très encourageants.

Nous nous attachons également à créer le cadre d'une participation permanente des locataires à la gestion des ensembles. Ils peuvent déjà participer aux conseils d'administration des

offices publics d'aménagement et de construction, les O. P. A. C., puisque nous avons réglé le problème des modalités d'élection, qui vont être incessamment assouplies.

Nous progressons actuellement, en accord avec l'union des H. L. M., vers des formules capables d'assurer une participation concrète des locataires dans les ensembles locatifs des organismes d'H. L. M. *stricto sensu*.

Enfin, le groupe interministériel « Habitat et vie sociale » a lancé des opérations concrètes de participation des habitants, à l'occasion de la réhabilitation de leur ensemble d'H. L. M.

Trois opérations — je ne saurais assez vous conseiller de les visiter — ont été conduites à Lille, à Rouen et à Lorient, d'une façon très intéressante pour rénover complètement de grands ensembles d'H. L. M. Une dizaine d'autres opérations sont en préparation et seront financées en 1977.

Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas abuser de votre patience et j'en viens à ma conclusion.

Quand on travaille dans le secteur du logement, on peut avoir l'impression de se trouver devant un domaine très complexe qui fait l'objet d'interventions nombreuses, spécifiques, différentes, et on peut souhaiter une simplification, une coordination, une unité de ces interventions.

C'est l'objet de la réforme entreprise, réforme dont je précise qu'elle a été souhaitée, attendue, préparée par les responsables des mouvements d'H. L. M. et par les promoteurs sociaux de ce pays. Cette réforme, mise au point par une action permanente et continue de concertation, donnera, je le crois, la possibilité d'unifier cette politique du logement. La création de l'aide personnalisée au logement est la clé de voûte de l'édifice; elle nous permettra de conduire une véritable politique d'ensemble.

En outre, contrairement à ceux qui considèrent que ce budget ne s'inscrit pas dans ces directions nouvelles, j'estime qu'il s'y insère parfaitement. Il prépare cette politique nouvelle que nous avons voulue progressive pour faire sortir de ses cloisonnements, de ses ségrégations, la politique actuelle du logement.

Oui, cette politique du logement acquerra et acquiert déjà un caractère complet, cohérent et, je le crois, novateur. Je vous demande donc, après M. Fourcade, d'adopter ce projet de budget, étant convaincu qu'il marque une nouvelle étape.

Il faudra, certes, être attentif, tout au long de l'année prochaine, à roder ce système nouveau. Mais nous pouvons affirmer notre confiance, car cette tâche s'accomplira dans la continuité et dans la coopération avec tous ceux qui se consacrent à la grande cause du logement, social ou autre. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., de l'U. D. R. et à droite.*)

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat, décidée le 16 novembre 1976 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe des républicains indépendants : 35 minutes ;

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : 35 minutes ;

Groupe socialiste : 34 minutes ;

Groupe communiste : 26 minutes.

La parole est à M. Chatelain.

**M. Fernand Chatelain.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la situation du logement en France est mauvaise. Oh ! elle ne l'est pas pour tout le monde; pour les privilégiés de la fortune, elle est bonne : appartements à Paris, châteaux en province, résidences de luxe au bord de la mer ou en montagne quand ce n'est pas à l'étranger. Eux n'ont pas à se plaindre.

De plus, le 1 p. 100 à la construction est largement utilisé pour financer les besoins insatiables de ces privilégiés et on connaît telle ou telle villa de président-directeur général de telle ou telle entreprise qui a été construite grâce à ce 1 p. 100.

Sur ce point d'ailleurs, on est très discret au niveau gouvernemental. Il serait pourtant très intéressant de savoir comment se ventilent ces crédits du point de vue de leur destination et des affectataires.

Mais, si la situation est bonne pour cette catégorie de personnes, il n'en va pas de même pour l'immense masse des Français qui vivent du fruit de leur travail. Quatre millions de ménages habitent des logements surpeuplés et seize millions de Français vivent dans des conditions qui ne sont pas accep-

tables. Un logement sur deux a plus de soixante ans. Et, pendant ce temps, 1 650 000 logements sont inoccupés parce que le loyer en est trop élevé.

N'est-ce pas là une situation véritablement anormale ? En effet, pour ceux qui en ont besoin, il existe de moins en moins de logements sociaux — les chiffres qui ont été fournis sont éloquentes de ce point de vue — non pas parce que ces logements sont habités par des gens aisés, comme le Gouvernement voudrait le faire croire, au détriment des mal logés, des pauvres, mais parce que l'on ne construit pas suffisamment de logements à loyer vraiment modéré.

Aussi, bien loin d'opposer l'aide à la personne à l'aide à la pierre, convient-il d'abord de construire des logements dont les occupants puissent payer le loyer.

Il est vrai que la situation des offices est difficile, il est vrai qu'en raison de l'inadaptation des coûts et des financements on construit moins de logements.

Nous estimons que des crédits plus importants doivent être consacrés à la construction de logements sociaux, à loyer accessible, compte tenu du coût réel du logement et des moyens de financement.

Il conviendrait de revenir à la pratique de l'emprunt à faible taux d'intérêt avec de longues durées de remboursement, car les familles ont de plus en plus de mal à supporter les loyers, les charges ou les frais de la copropriété.

Il est facile de disserter sur la nécessité de rentabiliser la construction de logements par des loyers élevés quand l'occupation d'un appartement avenue Foch ne coûte que 4 ou 5 p. 100 des revenus du bien nanti qui l'habite.

Mais, quand un logement de la banlieue parisienne accapare 40 p. 100 des ressources d'une famille, des mesures sont urgentes pour faire cesser une telle situation.

Or, ce n'est pas dans ce sens que s'oriente le Gouvernement. A l'heure actuelle, saisies, expulsions, coupures de gaz se multiplient, et cela de façon dramatique, du fait que des locataires ne peuvent plus payer leur loyer.

Hier encore, j'ai passé une partie de l'après-midi dans les services de ma mairie pour essayer d'aplanir les obstacles rencontrés par une famille. Le père travaille comme ouvrier dans une usine métallurgique de Persan. Il vient de faire construire une maison Phénix à Amblainville, à quinze kilomètres, dans l'Oise. Il est obligé de rembourser 2 002 francs par mois, dont 1 767 francs à verser au Crédit foncier et au Sous-comptoir des entrepreneurs, 350 francs au Crédit agricole, 85 francs à la caisse d'allocations. Comme il perçoit un salaire mensuel de 2 500 francs, auquel s'ajoutent 1 500 francs d'allocations familiales et 500 francs de prime d'aide au logement, il reste donc 2 500 francs à cette famille pour vivre avec six enfants dont l'aîné a quatorze ans et où la mère ne travaille évidemment pas. Le père doit ainsi faire vivre huit personnes en dépit d'une charge de logement aussi importante et un quotient familial de 312 francs, alors qu'il lui faut payer aussi le chauffage, le gaz, l'électricité.

Cet ouvrier ne peut plus faire face à ses obligations, à ses traites. On le menace de saisies. Croyez-vous qu'une telle situation soit tolérable ? Non, elle est non seulement intolérable, mais inacceptable.

Plutôt que de disserter sur ces problèmes, un Gouvernement soucieux des conditions de vie des Français s'honorerait donc en décidant, d'abord, l'interdiction de toutes les saisies mobilières, quelle qu'en soit la cause, car la possession du mobilier nécessaire pour vivre est un droit qui devrait être reconnu à tous les Français.

Il devrait décider, ensuite, l'interdiction de toutes les expulsions, saisies-arrêts, mises en tutelle des prestations familiales pour défaut de paiement de dettes en rapport avec le logement à la suite de difficultés dues à la crise.

Très rapidement, des mesures devraient être prises pour interdire les coupures de gaz et d'électricité qui frappent les familles victimes des conséquences de la crise.

Un gouvernement qui serait vraiment désireux de s'attaquer aux causes réelles de l'inflation — causes qui proviennent de l'appétit de profit de l'aristocratie de l'argent — prendrait des mesures efficaces dans le domaine du logement.

Il ne bloquerait pas les loyers dans la période où il n'est pas prévu de les augmenter — puisque les majorations ont normalement lieu en juillet et en janvier — mais pour toute l'année 1977, en apportant aux organismes d'H. L. M. des mesures compensatoires — attribution d'une aide exceptionnelle sous forme de subvention ou de moratoire — et en offrant aux petits propriétaires bailleurs une compensation par l'exonération exceptionnelle des impôts et des taxes afférents aux locaux loués.



Il prendrait des mesures qui constituent une aide véritable aux accédants à la propriété en bloquant leurs mensualités par la suspension, pendant l'année 1977, de l'application de toute indexation.

Le blocage du loyer ou du remboursement des prêts consacrés à l'accession à la propriété n'est pas la seule mesure qui s'impose car, de plus en plus, les charges locatives et d'habitation prennent une part grandissante dans le coût du logement.

Se chauffer devient un luxe ; posséder l'eau chaude coûte de plus en plus cher parce que les sociétés pétrolières bénéficient de toute la sollicitude du Gouvernement, qui défère à leurs ordres pour répercuter immédiatement les hausses du coût de pétrole brut, mais se montre indifférent lorsque ce coût baisse, comme cela a été le cas l'année dernière du fait de la baisse du dollar, et refuse de connaître les profits sans cesse grandissants qu'elles accumulent.

Se chauffer est un luxe parce que l'Etat gage une partie de plus en plus importante de ses ressources sur la taxe qui frappe, d'une manière sans cesse croissante, le fuel domestique.

En conséquence, un gouvernement soucieux de la préservation du cadre de vie des Français devrait décider, ce que nous réclamons avec force, l'exonération de la T. V. A. pour tous les combustibles utilisés pour le chauffage domestique et la baisse du prix du fuel domestique.

Nous avons longuement discuté, voilà quelques semaines, dans cette enceinte — et, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez abordé de nouveau le sujet dans votre discours — du projet de loi portant réforme de l'aide au logement. Je ne reviendrai pas sur ce que nous vous avons dit au cours de la discussion de ce texte, mais j'affirmerai à nouveau que cette prétendue réforme fait partie d'une vaste offensive visant à réduire la part indirecte du salaire concrétisée dans le budget social de la Nation sous la forme de l'aide à la pierre ou de l'aide à la personne.

Parce que la prétendue aide personnalisée ne sera attribuée qu'à un petit nombre de personnes parmi la grande masse des défavorisés, elle se traduira, si elle est adoptée, par une hausse inflationniste de tous les loyers, grâce au démentèlement du secteur du logement social des H. L. M. qui est un acquis original du mouvement populaire en France, et par une augmentation des mensualités d'accession à la propriété.

Au « tapage » démagogique fait autour de mesures qui refusent de prendre en compte le fait que 16 millions de Français sont des mal-logés et que ceux-ci ont des salaires insuffisants pour payer leur loyer — alors que c'est à eux qu'on voudrait imposer le projet de loi Giscard-Barre sur la réforme du logement — aux mesures retardées, aux calculs, nous opposons des propositions constructives et immédiates.

Nous proposons d'abord l'attribution, en 1977, d'une allocation de logement exceptionnelle aux locataires et accédants à la propriété dont les ressources sont inférieures à 1 400 francs par part fiscale. Cette allocation devrait s'élever à 10 p. 100 de la quittance — le loyer ou la mensualité plus les charges — et ne devrait jamais être inférieure à 70 francs par mois.

Nous proposons ensuite l'instauration d'une aide spéciale en cas de chômage ou de maladie.

Par ailleurs, il faut en finir avec ce scandale que constitue l'existence de 1 650 000 logements vides quand tant de jeunes ménages cherchent en vain à s'installer dans un foyer.

C'est pourquoi nous exigeons l'octroi aux maires du pouvoir de reloger d'urgence les familles en difficulté dans les logements inoccupés depuis six mois et appartenant aux groupes bancaires et aux grandes sociétés immobilières dont la rapacité est telle qu'ils ont dilapidé une partie du produit national investi dans la construction, sans que cela réponde aux besoins des mal-logés.

La politique du pouvoir est la grande responsable de la situation déplorable du logement en France. Cette situation est le fait de sa politique anti-sociale. Tout est fait pour imposer aux occupants un coût de logement élevé, ce qui permet aux sociétés immobilières et aux sociétés de construction de réaliser de confortables profits, et pour amener les organismes d'H. L. M. à se faire les pourvoyeurs des caisses de l'Etat en faisant payer toujours plus cher le service rendu.

C'est pourquoi, dans ce domaine comme dans tous les autres, seule la mise en place de pratiques démocratiques est capable d'apporter un certain nombre de remèdes.

Aussi réclamons-nous la participation effective des occupants à la gestion des logements, la constitution de comités de gestion comprenant des représentants des occupants dans les immeubles ou ensembles d'immeubles de plus de cinquante logements, la constitution de conseils syndicaux actifs dans tous les immeu-

bles en copropriété. Nous savons bien que de telles mesures, qui ne sont pas dans la tonalité des interventions de MM. les ministres, sont aux antipodes de votre politique.

Seule une politique fondée sur les options du programme commun peut mettre en pratique une politique du logement de caractère social.

Vos orientations provoquent les protestations d'un vaste secteur de l'opinion, ainsi d'ailleurs que le projet de réforme Giscard-Barre. Mais ce dernier peut être mis en échec grâce à une large union de tous les intéressés.

Croyez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous comptons plus sur l'action des syndicats, des organisations de défense de locataires et des copropriétaires, des associations familiales, des organisations de consommateurs, des organismes sociaux, bref, de tous les groupements soucieux de la défense de l'habitat, que sur la morne discussion qui se déroule ici pour faire fléchir votre politique et faire triompher les légitimes intérêts de la masse des Français en matière de logement. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute suspendre maintenant la séance. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quinze minutes, est reprise à vingt et une heures cinquante minutes, sous la présidence de M. Etienne Dailly.*)

**PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,**  
vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'équipement (logement).

La parole est à M. Belin.

**M. Gilbert Belin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, morosité, situation aggravée, très grande inquiétude, incohérence totale, tels sont quelques-uns des termes que j'ai relevés dans l'excellent rapport de M. Lacomart. Permettez-moi de vous dire que cela nous inquiète, et pourtant c'est la troisième fois en quinze jours que s'engagent au Sénat des débats qui concernent les problèmes de l'habitat et de son environnement : projet de loi sur la réforme de l'architecture ; projet de loi sur l'aide au logement ; discussion du budget de l'équipement. Mais cette étude découpée de problèmes étroitement liés les uns aux autres n'est guère satisfaisante, car elle ne permet pas une approche de ce que l'on pourrait appeler une « politique globale de la construction ».

Après cette remarque de forme, précisons ce que devrait être une véritable politique du logement : il s'agit de fournir à chaque Français un habitat confortable, ce qui fait intervenir des notions d'égalité et de qualité sur lesquelles je voudrais particulièrement insister.

La spéculation foncière et immobilière est telle que l'on constate des écarts de prix très importants pour des logements qui, en tant que tels, sont identiques : le prix du mètre carré, par exemple, peut varier du simple au double entre Paris et la province.

Au premier trimestre 1976, le prix moyen du mètre carré des logements vendus était supérieur de 30 p. 100 en Basse-Normandie à ce qu'il était dans la région Champagne-Ardenne.

Les différences de prix entre la périphérie et le centre ville sont bien connues de tous les banlieusards.

La législation foncière est encore trop insuffisante pour envisager une amélioration.

Nous refusons ce souci de rentabilité poussé à l'extrême, qui, pour amortir le prix du terrain et permettre un bénéfice important, entraîne une ignorance totale de la notion de qualité et de cadre de vie : constructions en hauteur, suppression d'espaces verts. On aboutit à ce que l'on a coutume d'appeler les « univers de béton ».

Et le système des logements sociaux, me direz-vous, n'a-t-il pas été mis en place pour atténuer ces inégalités et permettre aux ménages les plus modestes de vivre dans un habitat correct ?

Comment se fait-il alors que le budget de 1977 prévoit une réduction de 18 p. 100 de la construction des H. L. M. locatives et une baisse de 7 p. 100 du nombre des logements P. L. R. — programmes à loyer réduit ?

Le ministre de l'équipement a même précisé qu'il s'agissait là d'une volonté délibérée. De nombreux logements restent vides dans ce secteur, faute de demandes. En réalité, cela

est souvent dû au fait que, même dans ce domaine, les loyers deviennent trop élevés, eu égard à la qualité proposée et aux ressources de ceux qui devraient les habiter.

La mise en place d'une aide personnalisée au logement doit permettre l'accès des logements sociaux à ceux qui en ont le plus besoin. Cela n'est-il pas en contradiction avec une réduction de la construction de ces logements sociaux ?

De plus, la réduction de trois ans à deux ans de la remise d'intérêt en cas de prêt et l'augmentation de 7 p. 100 seulement du prix plafond — déjà très en retard — ne permettront ni de stimuler la construction des logements sociaux, ni surtout d'en améliorer la qualité.

Enfin, l'engagement de vérifier chaque année le montant de l'A.P.L., compte tenu de l'évolution des prix de détail et du coût de la construction, n'est pas assez précis pour constituer une garantie suffisante. Nous sommes bien loin de l'indexation automatique que souhaitaient les socialistes et bien d'autres dans cette enceinte.

En ce qui concerne la qualité de l'habitat, il reste encore de gros efforts à réaliser. En 1973, 61 p. 100 des logements seulement pouvaient être considérés comme confortables, c'est-à-dire qu'ils possédaient les trois équipements suivants : eau courante, w.-c. intérieur et baignoire ou douche : 6,7 millions de ménages étaient encore dépourvus d'un de ces trois équipements de base, et 8,6 millions de ménages ne disposaient pas d'une installation de chauffage central.

L'un des objectifs du projet de loi sur l'aide au logement est « la réhabilitation de l'habitat ancien dans des conditions socialement satisfaisantes ». Mais, là aussi, on constate de grosses lacunes.

D'abord, le montant des aides ne dépassera pas 20 p. 100 des travaux, ce qui suppose que les propriétaires privés ou les organismes d'H.L.M. trouvent le moyen de se procurer le restant.

Ensuite, cette réhabilitation et l'aide qui en découlera pour le locataire dépendront du bon vouloir du propriétaire de passer une convention type avec l'Etat, le locataire n'étant pas systématiquement associé à l'élaboration de cette convention.

Cela me permet d'insister sur deux conditions indispensables à toute politique véritable de l'habitat : la participation des usagers à l'élaboration des décisions, la nécessité de restituer l'habitat dans son environnement global.

Il faut reconnaître que, face au problème de l'habitat, l'usager se trouve souvent en position de faiblesse, et c'est un facteur dominant de l'insuffisance de la qualité.

En ce qui concerne les problèmes techniques de la vie quotidienne — bruit, chauffage, commodités diverses — l'usager ne dispose pas des connaissances suffisantes, pour se faire une idée exacte, au moment de l'achat ou de la location. Ce n'est qu'à l'usage qu'il découvrira ce qu'il en est. Toute politique de l'habitat devrait s'exercer dans le cadre général de la défense du consommateur et être basée sur un développement important de l'information.

Le développement des groupements de locataires ou des comités de quartier est un élément encourageant. Pour que les usagers deviennent des partenaires actifs de la politique de l'habitat, une action profonde de formation et de pédagogie doit être entreprise. Mais il doit exister aussi, au niveau de l'Etat et des collectivités locales, une volonté politique d'associer les usagers aux prises de décision concernant leur habitat. Les expériences dans ce domaine sont encore trop rares, et pas assez encouragées.

Enfin, une politique de l'habitat ne peut se concevoir isolément étant donné les répercussions économiques et surtout sociales que cela entraîne.

Il est bien connu qu'une mauvaise isolation thermique entraîne des frais de chauffage démesurés.

Le manque de structures d'accueil socio-culturelles — salles de réunion ou de rencontre — est la cause de tensions sociales pour les adultes qui, ne pouvant se rencontrer ailleurs que dans l'ascenseur, s'ignorent et se renferment dans leur solitude.

Le manque d'espaces verts, de locaux de jeux a souvent un effet néfaste sur les jeunes et les enfants.

La médiocrité du logement et du cadre de vie est à l'origine de nombreuses affections physiologiques et mentales, de difficultés professionnelles ou scolaires, et même de délinquance.

La mauvaise adaptation du logement au rythme de la vie actuelle entraîne l'éclatement de la vie familiale et explique chez les citadins ce besoin irrésistible d'une évasion qui les fait vivre pendant onze mois de l'année dans l'attente du douzième mois.

Une enquête récente a également montré que, pour 76 p. 100 des femmes, les conditions de logement étaient une raison importante du fléchissement de la natalité. On pourrait continuer cette liste. Il est grand temps, non seulement de prendre conscience de l'enjeu que représente une véritable politique du logement, mais surtout d'agir et de décider avec les usagers, afin de réaliser ce qu'ils attendent. Hélas, le budget actuel ne permet pas les modifications profondes qui sont devenues indispensables.

Pour nous, socialistes, la politique de l'habitat doit se faire sur place, en donnant des pouvoirs importants aux collectivités locales et aux usagers et en délaissant un centralisme périmé, dont les décisions souvent contestables ont conduit les hommes dans des espaces de plus en plus réduits et inconfortables.

L'an dernier, monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais reçu de votre prédécesseur quelques apaisements en ce qui concerne les espaces verts. J'ai le regret de constater que, cette année encore, ce secteur est très largement sacrifié.

Vous ne vous étonnez pas que les socialistes n'approuvent pas le budget que vous nous présentez, car nous voulons pratiquer une politique sociale de l'habitat, choisir la qualité de la vie et construire des cités radieuses. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Miroudot.

**M. Michel Miroudot.** Monsieur le secrétaire d'Etat, M. Terré qui a dû regagner son département m'a prié d'intervenir ce soir à sa place.

Le budget du logement que vous nous présentez aujourd'hui entre dans la logique de la réforme que nous avons adoptée il y a deux semaines. Nous avons l'avantage, par rapport à nos collègues de l'Assemblée nationale, de délibérer en allant du général au particulier puisque ce budget ne se comprend bien que si on le replace dans la perspective de cette nouvelle politique du logement.

Mes collègues et amis ont eu l'occasion de manifester, à l'occasion du débat sur le projet de loi, leur approbation sur la réforme que vous conduisez. L'orientation nouvelle vers la recherche de la qualité me semble une des justifications de la poursuite d'un effort de l'Etat en faveur du logement.

L'objectif de qualité que vous vous êtes fixé demande à être précisé, mais je ne doute pas, parce qu'il rencontre l'appui de vos interlocuteurs habituels dans le secteur du logement, que vous pourrez disposer des moyens pour l'atteindre et que vous réussirez.

C'est pourquoi, nous accueillons très favorablement la création de nouveaux logements locatifs de la qualité I. L. M. destinés à se substituer progressivement aux catégories actuelles les plus modestes, P. S. R., P. L. R., H. L. M. O.

Cette unification des financements permettra, par ailleurs, de sortir définitivement d'une « catégorisation » excessive de la politique du logement, génératrice de ségrégation sociale. L'apparition, dans le budget, de crédits nouveaux pour l'amélioration des H. L. M. existantes, concourt également à la recherche de la qualité. Vous montrez, par ces deux mesures, que la situation du parc social et l'amélioration de sa qualité recueillent toute votre attention.

Votre budget « habitat ancien » démontre que vous êtes prêt à aider les propriétaires qui désirent améliorer la qualité de leur logement, pourvu qu'ils soient disposés à faire l'effort financier nécessaire. Ainsi, c'est une véritable politique de la qualité dans l'habitat que votre budget, étayé par la future loi portant réforme de l'aide au logement, nous propose.

Si j'approuve ce tournant, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne voudrais pas qu'il soit effectué au détriment de la seule partie du parc de logements qui fasse déjà l'objet d'une aide à l'amélioration, à savoir l'habitat rural.

Les primes à l'amélioration de l'habitat rural se sont élevées, en 1976, à 165 millions de francs, grâce au transfert de 35 millions de francs que vous avez réalisé en cours d'année. Elles ont permis d'améliorer 20 000 logements. En 1977, les crédits seront de 180 millions de francs pour 23 200 logements, soit une croissance certaine de 9,1 p. 100 en crédits et de 16 p. 100 en nombre de logements.

Mais n'est-il pas plus efficace, économiquement et socialement, d'améliorer encore plus l'habitat ancien dans nos campagnes ? Il ne faudrait pas, en particulier, que les crédits qui lui sont destinés soient réservés aux opérations programmées dans le centre des villes.

Je voudrais aborder maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, un autre thème de votre réforme qui transparaît dans le budget, celui de l'accession à la propriété.

Son développement constitue l'une des orientations majeures de la politique de réformes définie par le Président de la République.

Le dispositif que vous avez prévu répond à la demande. Vous nous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, que les nouveaux prêts aidés à l'accession couvriront 70 à 80 p. 100 du coût du logement, alors que les prêts spéciaux immédiats du Crédit foncier n'en couvrent actuellement que 55 p. 100. Ainsi, vous encouragez puissamment l'accession des ménages et je ne doute pas que vous puissiez parvenir à une solution pour les plus modestes qui ne peuvent financer 20 p. 100 d'apport personnel.

La progressivité des annuités me semble de nature à faciliter l'accession pour les jeunes ménages parce qu'elle allégera les premières mensualités.

Nous apprécions également la possibilité qui sera offerte aux accédants d'utiliser les prêts aidés pour acquérir et rénover des logements anciens. Cette disposition leur permettra, nous pouvons l'espérer, de s'installer plus près des quartiers centraux.

Nous approuvons cette politique de l'accession à la propriété en tant que telle, car elle constitue l'un des éléments de la société de liberté et de responsabilité que nous entendons promouvoir. Mais il reste encore, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques points à éclaircir et quelques obstacles à surmonter.

Vous souhaitez — avez-vous dit — le développement de lotissements individuels groupés, de petite taille, en accession à la propriété. La réglementation prévoit différentes majorations du prix de revient pour ces ensembles. Mais l'insuffisance des majorations de prêts correspondantes oblige les organismes qui veulent réaliser de tels programmes à faire appel à des financements onéreux. Pouvez-vous nous apporter des éléments qui permettent d'envisager une amélioration en ce domaine ?

Par ailleurs, vous avez fait voter, en 1975, une loi protégeant les locataires contraints à quitter leur appartement et à se reloger. Vous avez ainsi, grâce à ce texte, communément appelé « loi Barrot », mis en place en temps utile, au moment même où se développent les opérations de modernisation des logements dans le centre des villes, un outil de protection.

Il reste à mieux protéger les acquéreurs de maisons individuelles contre les actions frauduleuses, en adoptant, aussi rapidement que possible, la proposition de loi actuellement soumise à nos assemblées.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations que je souhaitais présenter sur ce budget que nous voterons avec confiance, je tiens à le dire au nom de mon groupe.

**M. le président.** La parole est à M. Parenty.

**M. Robert Parenty.** Tout en vous remerciant, monsieur le secrétaire d'Etat, des propos que vous avez tenus tout à l'heure — je remercie également M. le ministre — qui montrent que vos préoccupations rejoignent les nôtres, il me paraît impossible de passer entièrement sous silence les graves difficultés que connaissent actuellement les entreprises du bâtiment et des travaux publics, dans la mesure où la situation du logement me semble d'autant plus préoccupante que celle des entreprises est sérieuse.

Je me permets d'ajouter ma voix à celle de M. Laucournet, excellent rapporteur de notre commission.

Ce n'est un secret pour personne que les carnets de commande de ces entreprises, tant dans le domaine du bâtiment que dans celui du génie civil, sont en sensible diminution par rapport à juin 1976, que les ordres se renouvellent difficilement et que les prévisions à court terme sont plus pessimistes qu'au deuxième trimestre.

Le contraste est, d'ailleurs, remarquable entre le climat psychologique actuel et celui de l'année 1975 où, avec des carnets de commande équivalents, les entreprises plaçaient leurs espoirs dans le programme de développement économique. Aujourd'hui, dans la perspective d'un budget pour 1977 assez strict, certains entrepreneurs envisagent une réduction de leurs effectifs.

Ainsi, pour parler du financement des travaux publics, la progression de 3,4 p. 100 des crédits de 1977 par rapport à 1976 se traduira, dans les faits, par une dépression importante au regard de l'année en cours, dans la mesure où la plus grande part des crédits du plan de relance de 1975 ont été consommés en 1976.

Cette évolution, que ne peut retracer la présentation comptable des documents budgétaires, amène les entreprises à faire preuve d'un pessimisme que nous connaissons et il est à craindre que cette situation, si elle devait se prolonger, ne débouche sur une aggravation du chômage concernant la profession elle-même ainsi que celles situées en amont et en aval.

Les constructeurs sociaux doivent choisir comme partenaires des entreprises dont la situation financière est saine. En effet, il leur faut tenir compte de la fragilité de leur propre trésorerie et de leur situation de gestionnaires des fonds publics.

Parallèlement à ces craintes, je voudrais exprimer, dans cette enceinte, les inquiétudes partagées par l'ensemble de ces constructeurs sociaux devant la baisse persistante du rythme de la construction de logements, bien que les chiffres paraissent égaux, alors que les besoins du pays demeurent élevés puisqu'ils sont de l'ordre de 500 000 logements neufs par an.

Depuis l'année 1975, les budgets ont connu une baisse réelle bien qu'insensible, puis une stagnation de l'aide à la construction. Aussi, sur la base de dotations réduites, on pouvait s'attendre, pour 1976 en particulier, à une consommation rapide des crédits, ceux de 1975, plus importants, ayant été utilisés à 95 p. 100 environ. Il était même raisonnable de penser qu'à l'aide de quelques rallonges budgétaires, le niveau de l'année 1975 serait atteint.

Or, c'est le phénomène inverse que nous avons pu observer pour l'année qui s'écoule et pour ne citer que le cas des H. L. M. locatives, le rythme d'engagement des crédits n'était que de 35 p. 100 à la fin du mois de septembre 1976. Cette situation devient alarmante, et il convient, dès à présent, d'en rechercher les raisons. Vous l'avez fait du reste tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat.

Pour ne parler que du secteur de la construction sociale, trois phénomènes bien connus, et qui se sont aggravés en 1976, contribuent à expliquer cette évolution.

Le premier réside dans l'inadaptation des coûts et conditions de financements actuels aux ressources des ménages modestes auxquels les crédits destinés à la construction sociale devraient bénéficier. Je n'insisterai pas davantage sur ce point dont nous avons longuement débattu lors de la discussion de la loi portant réforme de l'aide au logement. Nous savons que le nouveau dispositif que nous avons voté aura pour effet de corriger les carences.

Toutefois, nous devons avoir présent à l'esprit que les premiers effets de cette réforme ne seront sensibles qu'à partir de 1978 et que pour l'année qui vient, les organismes constructeurs devront encore subir les insuffisances que nous connaissons.

La deuxième explication est fournie par la dégradation progressive, depuis plusieurs années, de la situation financière des organismes de construction sociale. Leurs comptes, pour l'année 1975, étaient dans tous les cas plus mauvais que ceux des années précédentes et je ne serai pas un mauvais augure en affirmant publiquement que ceux de 1976 seront pires encore.

Est-ce une mauvaise gestion ou un manque de rigueur ? Hélas non, l'explication est beaucoup plus simple : les blocages ou freinages des loyers ont réduit les recettes sans aucun allègement corrélatif des charges. Des sommes plus importantes ont dû être consacrées à la maintenance des patrimoines locatifs.

Par ailleurs, toute construction neuve se traduit, en secteur locatif, par des pertes sensibles pendant plusieurs années : les loyers d'équilibre étant inabornables, il faut parfois louer 100, 200 voire 300 francs de moins, ce qui signifie une perte nette du même montant, par mois et par logement, pour l'organisme.

Sur ce point encore, et en attendant la mise en place et l'extension des nouveaux dispositifs de financement qui doivent accompagner l'instauration de l'aide personnalisée au logement, les organismes d'H. L. M. devront faire face à ces difficultés et il est à craindre que pour nombre d'entre eux, le seul espoir de salut réside en une réduction très sensible de leurs programmes de constructions neuves.

A ces deux facteurs fortement dissuasifs vient s'ajouter un troisième élément qui, sans nul doute, constituera pour l'année à venir le principal « goulet d'étranglement » de la construction aidée, je veux parler de l'insuffisance actuelle du niveau des prix plafonds, ces derniers n'ayant pas évolué depuis le mois de janvier 1976, alors que l'indice du coût de la construction a progressé selon un rythme de l'ordre de 1,2 p. 100 par mois.

La passation des marchés de construction se transforme actuellement, pour les offices, en exercice de haute voltige, de plus en plus rarement réussi d'ailleurs, et s'effectue, en tout cas, au détriment de la qualité des logements construits.

En 1977, les conditions de financement et de fonctionnement que nous venons d'évoquer seront les mêmes pour la grande majorité des organismes et la limitation à 6,5 p. 100 du relèvement des prix plafonds et des loyers ne fera qu'aggraver le phénomène enregistré.

Dès lors, les crédits dont nous débattons aujourd'hui risquent fort de ne pouvoir être consommés, du moins dans le secteur de la construction sociale locative, tandis que l'entretien et la modernisation du patrimoine ancien, déjà victimes des limitations antérieures de loyers, seront vraisemblablement ralentis.

Vous venez, du reste, au sujet de la modernisation et de la réhabilitation de l'habitat, de nous tenir des propos très positifs et très encourageants dont je veux vous remercier.

Le tableau que je viens de brosser peut paraître noir au regard des perspectives que nous a ouvertes la réforme de l'aide au logement, sur laquelle nous nous sommes récemment prononcés, mais — je le répète — le nouveau dispositif n'entrant véritablement en vigueur qu'en 1978, nous devons, pour l'année qui vient, nous attendre à doubler un cap difficile, tant du fait des insuffisances du système actuel de financement que des difficultés économiques dont nous avons tous conscience.

Pourtant, je suis persuadé que les constructeurs sociaux sauront faire face à cette situation, d'autant plus énergiquement qu'un certain nombre de moyens nouveaux seront mis à leur disposition.

Avant même d'envisager une quelconque rallonge budgétaire, tant pour l'accession à la propriété que pour le locatif, il convient de s'assurer que la totalité des crédits actuellement proposés puisse effectivement être employée. Pour ce faire, je me permettrai, monsieur le secrétaire d'Etat, de présenter quelques propositions dans trois domaines différents.

Concernant la construction neuve, il apparaît que le maintien des taux de prêts actuellement consentis ainsi que le financement de la totalité des révisions de prix et de certains travaux supplémentaires aux conditions du prêt principal sont de nature à permettre le lancement d'opérations nouvelles dans des conditions beaucoup plus satisfaisantes pour les constructeurs sociaux. De même, un relèvement rapide des prix plafonds de la construction permettrait sans nul doute le démarrage de nombreux projets provisoirement abandonnés.

Le projet de budget ne comprend pas d'allusion au nouveau financement qui doit être mis en place si la réforme est adoptée. Pouvez-vous apporter quelques renseignements complémentaires à ce que vous nous avez dit le 18 novembre, tant pour l'accession que pour le locatif ?

Le parc existant devra, lui aussi, faire l'objet d'un effort particulier afin de contrer l'effet dissuasif de la limitation des loyers sur le lancement d'opérations d'amélioration. Aussi paraît-il souhaitable, d'une part, de relever sensiblement les taux de subventions allouées pour les opérations d'amélioration et, d'autre part, de permettre l'accès aux crédits de réhabilitation aux organismes désireux de rénover leur patrimoine le plus ancien, parfois totalement amorti financièrement.

Enfin, nous connaissons tous les difficultés que rencontrent certains de nos locataires disposant de ressources modestes et dont la plupart bénéficient de l'allocation de logement.

Cette allocation, qui leur est remise directement, est considérée par nombre d'entre eux comme un appoint venant s'ajouter aux ressources familiales et ils en disposent pour les besoins de la vie quotidienne. Lorsque le loyer vient à échéance, l'allocation est absorbée et ils ne peuvent plus le payer. Or, c'est un mauvais service à rendre à un locataire que de le laisser accumuler les retards dans le paiement de son terme et il est utopique d'espérer qu'après quelques mois il sera en mesure de les combler.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande donc instamment d'envisager la création d'un « chèque logement » qui serait remis directement aux organismes de constructions sociales chargés d'assurer la gestion. Cela pourrait constituer la première phase de la mise en œuvre du système du « tiers payant » retenu par notre assemblée pour la liquidation de l'aide personnalisée au logement et dont nous ne pouvons qu'espérer qu'il fonctionnera dès la mise en place expérimentale du nouveau dispositif d'aide. Vous aviez bien voulu me promettre l'année dernière d'envisager cette question à l'occasion de la discussion de votre budget.

Je ne doute pas d'ailleurs que, dans le cadre d'un collectif budgétaire qui suivra l'adoption de la réforme, nous trouverons les réponses aux nombreuses questions que nous nous posons tous en la matière.

Pourtant, il en est que je souhaite poser dès aujourd'hui.

Dans le secteur locatif, les nouveaux prêts seront complétés par des aides pour surcharge foncière, qui devront permettre d'implanter des logements sociaux en milieu urbain et de lutter contre la ségrégation par l'habitat.

Est-il possible, monsieur le secrétaire d'Etat, à quelques semaines de la mise en place des nouveaux modes de financement, de définir, d'une part, quel type de logement et combien bénéficieront de ces aides et, d'autre part, de préciser dans quelle mesure ces dernières pourront être accordées à des logements situés dans des zones d'intervention foncière ?

En ce qui concerne le secteur de l'accession à la propriété, est-on certain que les nombreux prêts aidés présenteront des caractéristiques propres à encourager les ménages modestes, plus particulièrement les jeunes ménages accédants ? Ceux-ci pourront-

ils acquérir au centre des villes ou devront-ils aller à la périphérie ? Ne faudrait-il pas, à cette fin, envisager une réduction des premières annuités, ainsi que des modalités spécifiques de financement de l'apport personnel, comme j'ai déjà cru devoir le dire au moment de la discussion de la loi sur l'aide personnalisée ?

Enfin, il paraît souhaitable que s'opère, préalablement à la mise en place de la nouvelle aide et à son extension, la dévolution d'une part importante du patrimoine des grands offices inter-départementaux situés sur les départements de la région parisienne au bénéfice des organismes départementaux nouvellement créés, de façon à rétablir une unité géographique indispensable dans la gestion du patrimoine existant, conformément à l'esprit de la loi du 10 juillet 1964 réorganisant la région parisienne et tendant à rapprocher les administrés de leur administration. C'est ce que tend à instituer une proposition de loi déposée devant l'Assemblée nationale, la logique voulant que ceux qui garantissent les emprunts aient la maîtrise de l'objet de cette garantie.

Puisque vous avez évoqué cette question tout à l'heure, je voudrais savoir qui paiera Qualitel pour les organismes sociaux. Pour ma part, je connais et j'apprécie cet organisme, mais son intervention n'est pas comprise dans nos prêts spéciaux et elle entraîne une charge difficile à supporter sans justifier l'imputer à la qualité de l'immeuble.

Si vous pouviez donner, monsieur le secrétaire d'Etat, une réponse positive à ces différentes questions et réserver un accueil favorable aux quelques propositions que je me suis permis d'avancer, les organismes de construction sociale vous en seraient d'autant plus reconnaissants que ces mesures leur permettraient d'aborder dans des conditions plus satisfaisantes une réforme que nous souhaitons tous et de participer plus activement à sa réussite. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P. et de l'U. D. R. ainsi qu'à droite.*)

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

**M. Paul Caron.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans le cadre de la discussion budgétaire concernant les crédits du secrétariat d'Etat au logement, je voudrais présenter un certain nombre d'observations, les premières étant plus spécialement consacrées à la situation présente de l'activité du bâtiment.

Après une reprise manifeste à la suite des mesures de relance de septembre 1975, le bâtiment semble se diriger, depuis deux mois, vers une seconde crise. Bien sûr, des incertitudes existent en ce qui concerne la réforme. Le vote récent par le Sénat du projet de loi relatif à l'aide personnalisée au logement doit contribuer à lever ces incertitudes et nous espérons fermement que l'adoption définitive du projet de loi au cours de la présente session vous donnera, monsieur le secrétaire d'Etat, les armes de persuasion nécessaires. Il vous restera à mettre en application dans les meilleurs délais et sans à-coup cette importante réforme.

Les indices d'un recul et d'une menace de recul d'activité sont nombreux. Les livraisons d'acier, comme celles de ciment, sont inférieures pour les neuf premiers mois de 1976 à celles des neuf premiers mois de 1974. Nous remarquons le même clignotant orange pour la réduction des effectifs. Dans son enquête de conjoncture du 15 novembre 1976, la Banque de France note que « l'équilibre entre l'emploi et les plans de charge est désormais bien précaire ».

Cependant, il est dans cette annonce de marasme possible un élément réconfortant : la demande d'ouvriers qualifiés demeure toujours pressante ; pour la seconde année consécutive, les jeunes ouvriers sortis en juin dernier des filières de formation propres à la profession ont pour la plupart trouvé un emploi dans les entreprises du bâtiment.

Le chiffre des défaillances d'entreprises est aussi supérieur pour le premier semestre de 1976 à celui de 1974 pour la même période.

En raison de la crise et des incertitudes, il est évident que toute prévision, en matière de construction et d'activité du bâtiment, devient de plus en plus malaisée. C'est pourquoi les indications que je voudrais vous soumettre, monsieur le secrétaire d'Etat, sont sujettes à interprétation prudente et elles n'ont pour but que de donner aux professionnels de ce secteur des motifs d'espérer, donc d'entreprendre.

En ce qui concerne la construction de logements neufs, les perspectives d'activité à terme dépendent des mises en chantier. Or celles-ci ont chuté, pour les neuf premiers mois de 1976, à 364 000, contre 385 000 en 1975 et 411 000 en 1974. Pour 1977, les observations les plus sérieuses font état d'un chiffre compris entre 450 000 et 470 000, légèrement en recul par rapport à ceux de 1976, soit 549 000, ou de 1975.

Les motifs de ce fléchissement sont sans doute imputables au ralentissement de la demande qui fait suite aux mesures de restriction fiscale et monétaire, d'encadrement du crédit ou du maintien de taux d'intérêts élevés.

La raréfaction des terrains à construire disponibles comme le blocage des loyers ne sont pas non plus des éléments qui peuvent inciter les investisseurs potentiels à se lancer dans l'aventure de la construction. Il n'est pas jusqu'au secteur de la maison individuelle, soit environ 50 p. 100 de la construction neuve, qui, en 1977, ne risque lui aussi de connaître une conjoncture moins favorable, compte tenu des possibilités des acquéreurs potentiels sur le plan financier.

Quant aux investissements immobiliers à caractère économique, il ne semble pas qu'ils puissent progresser beaucoup en 1977, bien que les capacités de production, notamment de constructions industrielles, soient actuellement sous-utilisées.

Dernier secteur qui intéresse l'activité économique du bâtiment : l'entretien et la réhabilitation de l'habitat. Nous notons avec plaisir que le projet de budget pour 1977 prévoit des crédits pour ce secteur, mais ces crédits exigent un apport financier préalable des bénéficiaires, en particulier des organismes d'H. L. M., et les difficultés de trésorerie rencontrées par les uns et par les autres ne comportent-elles pas le risque de ne voir en ce domaine qu'une croissance très modérée ?

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, des propos qui vous paraîtront peut-être pessimistes, mais nous sommes tout prêts à entendre votre réponse, souhaitant qu'elle soit de nature à lever les incertitudes qui entourent cette profession du bâtiment où patrons et ouvriers sont pourtant déterminés à maintenir le plein emploi et à ouvrir, aussi largement que possible, l'emploi aux jeunes.

Dans cette dernière perspective, nous souhaitons vivement des mesures nouvelles publiques d'accompagnement en ce qui concerne l'emploi des jeunes, tout d'abord pour alléger le coût d'adaptation de la main-d'œuvre, voire conforter et accélérer le mouvement d'embauche. Nous souhaitons que la prime d'incitation à la création d'emploi soit accordée aussi largement que possible, tout comme la mise en œuvre des contrats « emploi-formation ».

Afin de faciliter le développement de l'emploi nécessaire, le carcan des prix ne doit pas enfermer les entreprises d'une manière trop stricte et nous pensons que d'autres dispositions seraient de nature à mieux assurer la régulation de l'activité du bâtiment et le maintien de la continuité des carnets de commande : le maintien des crédits annuels et l'engagement pris par l'Etat de les reconduire à un niveau constant ; l'aménagement des procédures d'attribution des travaux de manière que toutes les entreprises, notamment au niveau local, connaissent suffisamment tôt, pour leurs programmes, la liste des travaux à engager ; la décision de mettre fin à une modification trop souvent renouvelée de la réglementation qui gêne les entreprises et ne leur permet pas de programmer suffisamment à l'avance leurs actions.

Après ces observations, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, formuler un certain nombre de questions relatives aux conséquences de l'adoption des crédits qui nous sont proposés.

Tout d'abord, en notant que le budget comprend une enveloppe de 133 millions de francs pour la mise aux normes et l'amélioration de la qualité des logements H. L. M. locatifs et en soulignant que vient d'être créé un groupe interministériel « habitat et vie sociale » chargé d'intervenir dans les zones des grands ensembles périphériques et disposant d'une partie des crédits d'amélioration de la qualité des logements H. L. M., je voudrais vous demander dans quelle mesure il sera possible de distinguer les travaux de mise aux normes et ceux d'amélioration de la qualité.

D'autre part, existe-t-il un si grand nombre d'H. L. M. locatives qui ne soient pas aux normes de confort ? Quelle est la part de crédits d'amélioration de la qualité qui sera réservée aux opérations « habitat et vie sociale » ? Enfin, si celles-ci sont engagées, seront-elles jumelées ou, à tout le moins, coordonnées, comme cela nous paraît souhaitable, avec conventionnement du parc H. L. M. prévu par la loi portant réforme de l'aide au logement ?

Ma seconde question a trait au fait que votre budget marque une évolution nouvelle et heureuse en faveur de l'habitat ancien privé en centre urbain, avec, notamment, la création de primes pour les propriétaires occupants. Ces primes viendront utilement compléter le système d'aides de l'A. N. A. H. réservées aux propriétaires bailleurs, mais cette association nationale pour l'amélioration de l'habitat agit surtout dans le cadre d'opérations groupées qui imposent des travaux aux propriétaires bailleurs. Or, dans le cas des propriétaires occupants qui sont souvent des personnes âgées disposant de faibles ressources, on

ne peut imposer une procédure autoritaire. Quelles assurances, monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous nous donner sur ce sujet en ce qui concerne les nouvelles opérations programmées ?

Dans le même ordre d'idée, la réhabilitation de l'habitat ancien exigera, à n'en pas douter, des entreprises du bâtiment des interventions d'un type très différent de la construction neuve — exigence par exemple d'une plus forte proportion de main-d'œuvre qualifiée — et je vous serais reconnaissant de m'indiquer s'il est prévu de réorganiser les structures de production de manière à obtenir un coût plus raisonnable de réhabilitation de l'habitat ancien.

Enfin, ma dernière question d'ordre général a trait à la création, par arrêté, d'un fonds d'aménagement urbain qui coordonne, sans les réunir, des crédits inscrits à divers chapitres budgétaires — crédits de rénovation, de restauration, de résorption de l'habitat insalubre — ainsi que les crédits nouveaux d'amélioration de l'habitat ancien. Les objectifs d'aménagement urbain sont-ils compatibles avec les objectifs de la réforme du logement, notamment en ce qui concerne la protection des locataires et des propriétaires occupants modestes ? La destination sociale des crédits de résorption de l'habitat insalubre, en particulier, sera-t-elle bien conservée ?

Il me reste, monsieur le secrétaire d'Etat à vous poser trois questions concernant particulièrement les organismes d'habitat rural.

Dans de nombreux départements, on enregistre des retards qui peuvent dépasser un an dans la notification des primes à l'amélioration de l'habitat, ce qui m'amène à vous demander si des moyens ont été prévus pour éponger ces retards.

Quel sera le sort des dossiers déjà déposés s'il y a une réforme des modalités de l'aide au printemps de 1977 ? Pouvez-vous préciser les modalités nouvelles envisagées ? Y a-t-il une concertation à cet effet entre votre ministère et celui de l'agriculture ?

Ma deuxième question concerne également les organismes d'habitat rural et plus particulièrement les sociétés de crédit immobilier rurales.

Un certain nombre de ces sociétés sont engagées dans des programmes d'amélioration du patrimoine existant. Est-il envisagé des dotations spécifiques en 1977 pour les acquisitions, réparations, améliorations et agrandissements ? Y aura-t-il des modalités d'application plus souples et des plafonds de prêts plus importants ?

Enfin, concernant la réalisation des petits programmes locaux ruraux de moins de vingt logements, il me paraît indispensable que ces réalisations soient continuées au bénéfice des jeunes ménages et des familles aux ressources modestes en milieu rural.

La dispersion des chantiers et la faiblesse de ces programmes les rendent difficilement réalisables sans peser sur les budgets communaux de ces communes rurales. Elles découragent l'intervention des organismes H. L. M.

Enfin, je pense que votre ministère devrait étudier des modalités spécifiques pour les petits programmes ruraux en ce qui concerne les plafonds de prêts et les prix-plafonds.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les observations et questions que, en accord avec mes collègues du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, je voulais vous poser à l'occasion de votre budget. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne voudrais pas trop allonger ce débat mais je voudrais néanmoins essayer de répondre aux questions principales posées par les intervenants que je remercie pour leur participation dans ce débat.

Monsieur Chatelain, j'ai cru percevoir dans vos propos un certain nombre de contradictions. Vous vous plaignez que le 1 p. 100 soit utilisé parfois par des personnes qui touchent des hauts salaires et s'il en est ainsi, je le déplore avec vous. Mais, précisément, il s'agit d'un risque inhérent à l'aide à la pierre. Et c'est pourtant un système que vous nous proposez de renforcer, en sachant précisément qu'il a conduit, dans bien des cas, à la ségrégation ! C'est encore lui qui a créé des rentes de situation et des bavures comme celles que vous déplorez !

Vous voulez bloquer les loyers ; vous voulez interdire les coupures d'électricité pour ceux qui ne paient pas leurs quittances ; vous voulez exonérer de T. V. A. tous les combustibles. Mais alors, on va tout droit au logement gratuit ! Et le logement gratuit coûtera cher à l'Etat. De plus, on ne pourra pas en offrir à tout le monde. Monsieur Chatelain, à qui réserverons-nous ces logements gratuits ou ces logements très fortement aidés ? Où passera la ligne de démarcation ? Nous ne sommes

pas plus partisans que vous des expulsions ou des sanctions, je crois l'avoir démontré à travers une circulaire que j'ai rédigée au cours de l'année, et qui renouvelait un certain nombre de recommandations à l'adresse des organismes H. L. M. Mais nous différons sur les moyens...

**M. Fernand Chatelain.** C'est juste !

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** ... et c'est ce qui nous sépare. Nous avons choisi d'aider chaque famille proportionnellement à ses besoins : c'est l'objet de l'aide personnalisée au logement. Vous avez évoqué, monsieur Chatelain, le taux de participation, d'effort personnel, demandé : 4 p. 100 pour une famille très aisée, dans un beau quartier, mais par contre 40 p. 100 pour une famille populaire. Précisément, cette distorsion résulte, d'une certaine manière, du système d'aide à la pierre, qui ne nous a pas permis d'adapter les taux d'effort aux ressources des ménages. Et c'est pour y remédier que nous entreprenons une réforme basée sur l'aide personnalisée. Aussi, progressivement — on ne fait pas tout en un jour — arriverons-nous à inverser les taux d'effort et à les proportionner aux revenus des ménages.

Dans la mesure où une famille a reçu l'aide personnalisée dont elle avait besoin, nous estimons — et je crois qu'aucun président, aucun directeur d'office H. L. M. conscient et responsable ne nous contredirait — qu'il est naturel que cette famille paie sa quittance, ses charges, ses notes d'électricité et de gaz. Il n'est pas possible de laisser, dans notre pays démocratique, chacun se faire justice soi-même.

J'ai entendu ce matin même des présidents d'office craindre que les mauvais payeurs ne mettent en péril les gens honnêtes.

Nous sommes bien d'accord pour réfléchir sur les cas sociaux et pour les aider, mais il n'est pas possible de laisser croire, dans ce pays, qu'aucun effort personnel n'est nécessaire pour se loger. Encore faut-il adapter cet effort aux ressources de chaque famille. C'est ce que nous avons engagé et, sur ce point, nous ne sommes pas d'accord, monsieur Chatelain.

Monsieur Belin, vous avez énoncé un certain nombre d'objectifs qu'il faudrait atteindre, qui sont l'objet de ma propre action en tant que secrétaire d'Etat au logement. S'il y a malentendu, c'est peut-être que nous n'avons pas encore assez expliqué ce qui avait été entrepris.

Vous avez fort bien parlé de l'information des usagers. La qualité de l'habitat, il est bien certain qu'on ne la fera progresser que dans la mesure où les usagers — je reprends votre formule — seront des partenaires actifs d'une politique de l'habitat. Vous avez raison. A cet égard, Qualitel est un exemple, de même que les centres d'information logement en sont un autre et les expériences « habitat et vie sociale » dont j'ai dit qu'il y en avait eu trois en 1975, qu'il y en aura dix à partir de l'année prochaine.

Dans ces expériences, on apprécie d'abord ce dont la population a besoin, les facteurs qui lui donnent le sentiment qu'elle est « enfermée » dans ces grands ensembles et qu'elle voudrait s'en échapper. Sur le plan de la participation, ces opérations sont vraiment tout à fait exemplaires et elles rejoignent certainement les expériences que vous souhaitez encourager.

Il faut souligner le rôle important des commissions départementales. Le président Chauvin connaît bien leur fonctionnement puisqu'il en existe une dans le Val-d'Oise qui a commencé à faire un travail fructueux en introduisant en son sein des présidents d'associations de résidents et en mettant face à face les gestionnaires et les propriétaires. Voilà ce qu'il nous faut développer.

Vous avez, à juste titre, souligné la nécessité d'améliorer le cadre de vie et de refuser l'univers de béton. Nous avons pris une circulaire et des mesures toutes récentes pour lutter contre l'envahissement des tours et des barres. Nous pouvons maintenant financer des locaux collectifs résidentiels et nous avons créé le fonds d'aménagement urbain, précisément, monsieur Belin, pour sortir de ce centralisme qui ne nous permet pas effectivement d'envisager vraiment une politique de la ville. Nous pensons que seules les municipalités sont en mesure de la définir et de l'arrêter dans ses grandes lignes. Vous voyez donc que sur un certain nombre de points, les intentions passent dans les actes.

Vous avez déploré ce que vous avez appelé « une diminution des logements sociaux », logements H.L.M. et P.L.R. Je n'ai jamais caché que le budget du logement, comme les autres budgets, devait participer à l'effort de rigueur demandé au pays pour son redressement économique. Au demeurant, je vous confirme que si nous utilisons les crédits du fonds d'action conjoncturelle — je dirai à M. Parenty et à M. Caron que les 250 millions de francs de ce fonds d'action conjoncturelle sont là précisément pour soutenir éventuellement le secteur du bâtiment — il est évident que nous apporterons ces crédits en

priorité aux organismes d'H. L. M., peut-être d'ailleurs en vue de la réhabilitation du parc ancien d'H.L.M. qui est considérée par beaucoup d'offices comme une priorité. Peut-être pourrions-nous également financer de nouveaux logements locatifs. Mais nous suivons, pas à pas, si je puis dire, le rythme d'engagement des crédits. En effet, ce rythme d'engagement varie beaucoup. Il progresse beaucoup à certaines périodes, moins à d'autres, et surtout, il varie énormément de région à région. Certaines régions demandent des crédits de logements H.L.M. locatifs, alors que d'autres régions connaissent un tassement.

Telles sont, monsieur Belin, les réponses que je tenais à apporter à certaines de vos questions. Je n'ai probablement pas répondu à toutes. En tout cas, effectivement, un certain nombre des intentions que vous avez formulées et que je partage se traduisent dans les faits.

M. Miroudot, qui a remplacé M. Terré, a bien voulu rendre hommage aux efforts qui ont été réalisés.

Il a soulevé un certain nombre de questions importantes, notamment la nécessité de ne pas privilégier exclusivement l'amélioration des centres villes au détriment des opérations rurales. Nous y avons fait très attention, dans le cadre de l'action de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat. Les opérations groupées seront privilégiées, mais ce concept sera adapté à la spécificité des opérations d'amélioration de l'habitat rural.

Je vous confirme, monsieur Miroudot, que les primes à l'amélioration de l'habitat rural sont, cette année, en accroissement, ce qui me permettra de dire à M. Caron que nous essaierons d'éponger ces files d'attente dont je vous accorde qu'elles sont trop longues. Mon désir, en consultant les organismes compétents, est de voir si nous ne pourrions pas modifier la réglementation en vigueur selon laquelle il suffit de déposer une demande et d'attendre ensuite un ou deux ans l'arrivée de la prime. Ce système a pour résultat un allongement des files d'attente et ne permet pas de privilégier ceux qui ont en fait le plus besoin de la prime.

Certaines personnes demandent à bénéficier de la prime alors qu'elles n'en ont pas absolument besoin. Elles commencent les travaux et les achèvent même sachant que, de toute manière, la prime viendra. N'y a-t-il pas une moralisation à apporter à ce système ? Je la ferai en concertation avec les représentants des organismes qui s'occupent du logement en milieu rural.

Je vous confirme, monsieur Miroudot, que le Crédit agricole intervient pour 700 millions de francs environ, sous forme de prêts bonifiés, pour l'amélioration de l'habitat rural.

Vous avez également posé le problème de l'apport personnel pour l'accession à la propriété. C'est un des points que nous allons examiner. Nous relevons, dans le cadre de la réforme, la quotité du prêt principal à 80 p. 100 pour les ménages qui ne disposent pas d'un certain revenu, le montant de leur apport personnel étant ainsi de 20 p. 100. Certes, ils peuvent avoir recours à la procédure du 1 p. 100 patronal ou aux prêts de la caisse d'allocation familiales ou de la caisse d'épargne. L'épargne logement joue un rôle très utile. Néanmoins, une amélioration du système s'impose, car si le problème de l'apport personnel n'était pas résolu, la possibilité pour certaines familles de bénéficier des dispositions que nous avons prévues serait remise en cause.

Car si le problème de l'apport personnel n'était pas résolu, la possibilité pour certaines familles de bénéficier des dispositions que nous avons prévues serait remise en cause.

Vous avez parlé, ainsi que M. Caron, des opérations concernant les petits logements individuels. Nous élaborons actuellement un projet de texte qui relève légèrement les prêts pour tenir compte, d'une part, du caractère individuel de ces opérations locatives et, d'autre part, du petit nombre de logements concernés : souvent pas plus de dix ou douze.

Je reste cependant conscient des problèmes ainsi posés aux municipalités qui devront incontestablement se constituer des réserves foncières afin de réaliser ces opérations.

Il nous faut absolument avancer dans notre dispositif de protection contre les spéculateurs dans le locatif privé, qui achètent des immeubles et qui, en les modernisant, en font fuir les occupants modestes. Je suis en train de faire dresser un bilan de la loi que le Sénat et l'Assemblée nationale ont votée à la fin de l'année dernière pour voir si vraiment les mesures que nous avons adoptées se sont révélées efficaces.

Quant à la protection des acquéreurs de maisons individuelles, il faut très vite faire venir en discussion le texte soit de M. Daillet, soit de M. Parenty, ces deux textes étant très proches l'un de l'autre.

M. Parenty et M. Caron ont bien voulu se faire l'écho des problèmes concernant le secteur du bâtiment. Je leur rappelle que le rythme d'engagement des crédits s'est amélioré ces

derniers mois. Il est du même niveau qu'en 1975 pour les H. L. M. accession et pour les P. S. I. En outre, les dotations que nous avons en réserve sont épuisées.

Pour les H. L. M. locatives, le rythme d'engagement était de 50 p. 100 à la fin octobre, mais il s'était très largement amélioré au cours de ce même mois. Ainsi que je l'ai expliqué tout à l'heure, nous avons opéré des transferts de crédits de certaines régions vers d'autres pour tenir compte des disparités régionales. Des problèmes spécifiques se posent à la région parisienne, nous en sommes très conscients, mais nous les résoudrons dans le cadre de la réforme.

Lorsque des immeubles situés à la périphérie de Paris accueillent des ménages de condition très modeste, ces immeubles peuvent faire l'objet de conventions. Nous résoudrons par l'aide personnelle la situation de ces ménages dont je n'ai jamais caché qu'elle était socialement alarmante.

Cela étant, il y a le court terme. Nous y travaillons, monsieur Parenty, et nous continuerons à y travailler, je puis vous en donner l'assurance. Nous serons particulièrement attentifs à la situation des offices. Vous vous êtes inquiété, à juste raison, de savoir si l'effort demandé, dans le cadre de l'austérité et de la rigueur nécessaire pour le redressement de notre économie, n'allait pas encore aggraver la situation financière des offices. Ces mesures étaient indispensables, au nom de la solidarité nationale. J'ai toujours dit et je répète que nous surveillerons de près les organismes pour voir si, dans tel ou tel cas de figure, ils ne se trouvent pas confrontés à des difficultés spécifiques.

De plus, il faut essayer de continuer à appliquer la péréquation et nous tiendrons compte, le jour venu, lorsque nous passerons des conventions, de l'effort qui aura été fait. Nous ne manquons pas alors de constater que, dans certains cas, les organismes seront allés jusqu'aux limites de la péréquation.

Il ne faut pas non plus dramatiser à l'excès la situation financière moyenne des offices. Les informations synthétisées récemment par la Cour des comptes ne sont pas aussi alarmantes qu'on aurait pu le craindre. Mais la situation générale peut cacher des situations particulières difficiles.

Je répète, par ailleurs, que 133 millions de francs seront consacrés dans ce budget à l'amélioration de l'habitat ancien. Les subventions accordées seront de l'ordre de 20 p. 100. Ce taux n'est certes pas très favorable ; néanmoins, ces subventions permettront de financer des opérations valables, comme les travaux d'isolation thermique, de nature à engendrer des économies. Les contrats de chauffage, qui résulteront d'un projet de loi qui vous sera soumis à la prochaine session, permettront aux offices de proposer à leurs locataires des programmes cohérents.

Monsieur Parenty, vous avez déclaré que, dans un certain nombre de cas, il serait préférable, pour éviter aux familles des difficultés, que l'organisme puisse disposer de l'allocation de logement. Il existe bien une procédure de recouvrement par saisie-arrêt ou opposition sur l'allocation de logement, mais elle est difficile à mettre en œuvre.

Vous avez parlé du chèque logement. Peut-être l'expérience que nous allons tenter avec la réforme donnera-t-elle le sentiment aux milieux familiaux que ce n'est pas pour attenter à la liberté des familles que, dans certains cas, le chef de famille aura la possibilité de choisir, même pour l'allocation de logement, le système du chèque logement. Les réalités de la réforme plaideront pour le système que vous souhaitez.

Vous m'avez demandé ce qu'il en était de l'aide aux surcharges foncières. Elle devrait toucher un tiers du parc locatif, soit environ 40 000 logements par an pour une surcharge foncière moyenne égale à la moitié de la charge foncière de référence.

Pourquoi, effectivement, ne pas privilégier plus particulièrement les zones d'intervention foncière ? C'est une suggestion que je retiens.

Vous avez parlé, monsieur Parenty, de la dévolution du patrimoine des grands offices. Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit. Je suis favorable, dans toute la mesure du possible, au rétablissement d'un certain équilibre entre les organismes.

Vous savez aussi — ce n'est pas à vous que je l'apprendrai — que de nombreux problèmes sont encore à l'étude. Il a fallu mettre au point une concertation entre les différents organismes. Si vous le voulez bien, monsieur Parenty, maintenant qu'un certain nombre de choses ont été réglées, nous pourrions reprendre cette discussion.

Qui paiera Qualitel ? Qualitel sera compris dans le prêt qui est accordé dans le cadre du prix-plafond, mais celui-ci sera majoré de façon relativement minime par logement, puisque nous ne rendons Qualitel obligatoire que pour les logements d'une certaine dimension, ce qui permet de répartir les frais d'établiss-

sement du profil sur un nombre de logements suffisamment grand. Dans ces conditions, la dépense moyenne peut être estimée à 70 francs par logement.

Je terminerai, monsieur le président, en faisant une réponse d'ensemble à MM. Caron et Parenty sur le bâtiment, car, à juste titre, ils ont souligné l'importance de ce secteur et la nécessité d'être très attentifs à son évolution au cours des mois à venir.

On peut dire, certes, que nous assistons à une bonne tenue du secteur de la maison individuelle, mais il est vrai qu'en ce qui concerne les logements collectifs, en particulier en région parisienne, la situation évolue et pose des problèmes à certaines entreprises.

Tout au long de mon exposé, j'ai expliqué que certaines entreprises pouvaient opérer une conversion vers l'amélioration de l'habitat ancien, le grand problème étant de leur offrir des chantiers suffisamment importants pour qu'elles s'y engagent valablement et puissent y réaliser un véritable plan de travaux.

Au demeurant, la réforme de l'aide au logement devrait solvabiliser une clientèle qui, actuellement, ne peut accéder aux H. L. M., et ainsi apporter aux constructeurs sociaux l'assurance que leurs logements seront bien loués. La réforme jouera donc dans un sens favorable.

Mais il y a une période de soudure délicate au cours de laquelle il faudra que nous fassions attention. J'ai l'intention, et je le confirme, d'utiliser le fonds d'action conjoncturelle, si les possibilités nous en sont données, dans le sens que vous souhaitez. A cet égard, nous serons très attentifs, d'une part, aux nécessités du logement locatif social et, d'autre part, aux problèmes qui se poseraient éventuellement dans l'industrie du bâtiment.

Monsieur Caron, vous m'avez demandé combien de logements H. L. M. existants n'étaient pas encore mis aux normes actuelles. Il y en a environ 100 000. Ce chiffre m'a personnellement étonné. Cependant, nous ne voulons pas nous enfermer uniquement dans la mise aux normes de ces logements. Nous menons en même temps, je l'ai dit en commençant mon exposé, des opérations d'amélioration de la qualité, qui sont définies de façon moins stricte et plus globale qu'une simple mise aux normes de confort.

Vous m'avez également demandé si les crédits à l'habitat insalubre seraient maintenus. Je vous réponds par l'affirmative. Toutefois, ces crédits viennent désormais s'insérer dans le fonds d'aménagement urbain. Il n'est pas exclu que certaines opérations présentées par un maire relèvent effectivement de cette procédure. Dans ce cas, elles seront bien entendu traitées comme telles. C'est une priorité que nous gardons.

Je vous ai répondu en ce qui concerne la prime d'amélioration à l'habitat rural.

Pour les sociétés de crédit immobilier, nous avons, cette année, individualisé leurs dotations destinées à l'acquisition et à la réhabilitation de l'habitat ancien. A ce sujet, M. Parenty s'est inquiété du sort des ménages qui voudraient accéder à la propriété en centre ville. Très souvent, l'accession en centre ville ne se traduit pas par l'acquisition de logements neufs, notamment d'H. L. M. accession, ou aidées par l'Etat. Mais elle peut intervenir dans le cadre d'opérations de réhabilitation. Il va donc falloir combiner les aides pour permettre aux communes de préempter dans le cadre des Z. I. F. et de confier les logements à des sociétés de crédit immobilier qui pourront les réparer et ensuite les revendre. Cette politique paraît quelque peu complexe, mais nous ne pouvons pas faire autrement que d'y recourir.

Monsieur Caron, vous vous êtes préoccupé de l'emploi des jeunes dans le secteur du bâtiment. L'année dernière, j'ai négocié avec la fédération du bâtiment, qui s'était engagée à embaucher un certain nombre de jeunes sortant des écoles de travaux publics ; cette année, elle a tenu sa promesse, ce dont je la remercie. Bien entendu, je resterai en contact avec le ministère du travail à ce sujet. La réforme de l'apprentissage devrait également faciliter l'entrée d'un certain nombre de jeunes dans les entreprises du bâtiment.

Telles sont mes réponses ; elles sont sans doutes incomplètes eu égard à la richesse des interventions.

Cependant, monsieur le président, mesdames, messieurs, ce budget a le mérite, malgré les difficultés de l'heure, de ne pas perdre de vue la nécessité de favoriser la construction. Nous savons bien qu'au-delà des mécanismes financiers les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage sociaux doivent être épaulés dans leurs efforts. C'est avec eux que nous menons la politique : il ne saurait être question, dans le domaine du bâtiment, d'une politique qui serait dictée par les pouvoirs publics, tandis qu'on négligerait les contraintes des intervenants.

La politique du logement ne se réussit que grâce à une consultation permanente et quotidienne avec ceux qui la mènent sur

le terrain. C'est à cela, aussi, que je voudrais m'engager pour une année qui, compte tenu du contexte général, ne peut pas ne pas être difficile. Mais j'ai confiance; nous arriverons à traverser cette période. Ensuite, forts des nouveaux mécanismes mis en place, nous donnerons au monde du bâtiment et des maîtres d'ouvrage des raisons de poursuivre les efforts remarquables qui leur ont permis, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, de faire en sorte que notre pays occupe une place remarquable en Europe en matière de politique du logement. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P. et de l'U. D. R. ainsi qu'à droite.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'équipement (logement) et figurant aux états B et C ainsi que les articles 46, 47 et 48.

Les dotations concernant l'équipement et les ports ayant été discutées précédemment, mais réservées, le Sénat va pouvoir voter sur l'ensemble des titres du ministère de l'équipement.

#### ETAT B

**M. le président.** « Titre III : + 1 505 285 555 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit du titre III.

(*Le crédit est adopté.*)

**M. le président.** « Titre IV : — 82 295 000 francs. — (*Adopté.*)

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V : autorisations de programme : 1 438 324 000 francs. — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 701 219 000 francs. — (*Adopté.*)

« Titre VI : autorisations de programme : 10 887 240 000 francs. — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 2 169 608 000 francs. — (*Adopté.*)

« Titre VII : autorisations de programme : 7 230 000 francs. — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 4 230 000 francs. » — (*Adopté.*)

#### Article 46.

**M. le président.** « Art. 46. — I. — Une prime peut être accordée aux bailleurs, personnes physiques ou morales, pour l'amélioration de l'habitat locatif achevé avant le 1<sup>er</sup> septembre 1948.

« Les locaux doivent être occupés à titre de résidence principale et loués nus par bail écrit. Les ressources annuelles des nouveaux locataires qui souscrivent ce bail ne pourront être supérieures à un plafond fixé chaque année par décret. La convention devra, en outre, prévoir un plafonnement des loyers.

« Le bailleur doit conclure une convention, ayant pour objet l'exécution des travaux d'amélioration et la gestion des locaux, avec un organisme habilité et contrôlé par l'Etat.

« L'inobservation par les propriétaires des dispositions du présent paragraphe et de celles prises pour son application entraînera le remboursement du montant de la prime majorée de 100 p. 100 et indexée sur l'indice du coût de la construction publié par l'I. N. S. E. E.

« Quiconque aura usé de fausses déclarations ou de manœuvres frauduleuses pour obtenir ou faire obtenir la prime, en infraction aux dispositions du présent article et aux textes pris pour son application, sera puni d'une amende de 2 000 à 20 000 F.

« II. — Il est inséré dans la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948 un article 3 septies, ainsi rédigé :

« Art. 3 septies. — Les dispositions du présent titre cessent d'être applicables aux logements ayant fait l'objet de travaux d'amélioration et gérés dans des conditions fixées par l'article 46 de la loi de finances pour 1977. Toutefois, les locataires ou occupants de bonne foi dans les lieux lors de la notification des travaux bénéficieront d'un bail satisfaisant aux conditions fixées en application de l'article 46 de la loi de finances pour 1977 susvisée.

« Les dispositions du présent titre sont applicables, pour des logements améliorés dans les conditions prévues ci-dessus, aux locataires ou occupants de bonne foi, âgés d'au moins soixante-cinq ans, ou d'au moins soixante ans en cas d'incapacité au travail, et dont les ressources annuelles imposables sont inférieures à une fois et demie le montant annuel du S. M. I. C. calculé sur la base de la durée légale du travail. Il est tenu compte, pour le calcul des ressources du locataire ou de l'occupant, de

celles des personnes vivant avec lui d'une manière effective et permanente. L'ensemble de ces conditions est apprécié à la date de la notification de travaux. »

« III. — Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du paragraphe I et notamment :

- les rapports entre les parties ;
- les conditions d'exécution des travaux ;
- les modalités de gestion des locaux ayant donné lieu à l'octroi de la prime, par les organismes mentionnés au paragraphe I et celles de leur location ;
- les plafonds des ressources imposés aux locataires. »

Par amendement n° 93, M. Monichon propose de rédiger comme suit cet article :

« I) Une prime peut être accordée aux bailleurs, personnes physiques ou morales, pour l'amélioration de l'habitat locatif achevé le 1<sup>er</sup> septembre 1948.

« A compter de la date d'achèvement des travaux et pendant une période de neuf ans, les locaux doivent être occupés à titre de résidence principale et loués nus par un bail écrit, d'une durée équivalente.

« II) Les occupants de bonne foi des locaux d'habitation locatifs ayant donné lieu à octroi de la prime ne pourront plus se prévaloir des dispositions de la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948, six mois à compter de la notification par le bailleur du bail précité. Les dispositions de la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948 cessent de s'appliquer aux logements qui auront été loués aux conditions fixées par le présent article.

« Toutefois, à la date d'expiration de la période de neuf ans, les dispositions des chapitres I<sup>er</sup>, II, IV, V et VI de la loi susvisée s'appliquent aux logements situés dans les communes entrant dans le champ d'application de cette loi et occupés par des personnes dont les ressources annuelles imposables sont inférieures à une fois et demie le montant annuel du Smic, calculé sur la base de la durée légale du travail. Il est tenu compte, pour le calcul des ressources du locataire ou de l'occupant, de celles des personnes vivant avec lui d'une manière effective et permanente. Cette condition est appréciée à la date de l'expiration du bail.

« Le loyer exigible de ces personnes sera celui fixé par le bail à la date de son expiration ; il sera révisé dans les conditions prévues initialement au bail.

« III) L'inobservation par le propriétaire des dispositions du présent article et de celles prises pour son application entraîne le remboursement du montant de la prime, majoré de 100 p. 100 et indexé sur l'indice du coût de la construction publié par l'I. N. S. E. E.

« Quiconque se rend coupable de fraude ou de fausse déclaration pour obtenir ou faire obtenir la prime et quiconque aura volontairement méconnu les dispositions du présent article et les décrets pris pour son application sera puni d'une amende de 2 000 à 20 000 F.

« En cas de non-respect par le bailleur des conditions de location fixées par le présent article, sous réserve des obligations prévues à l'article 1728 du code civil, les locataires et les occupants des logements n'ayant pas fait l'objet d'une décision judiciaire devenue définitive prononçant leur expulsion bénéficient de plein droit et sans l'accomplissement d'aucune formalité jusqu'à la date initialement prévue pour le terme du bail, du maintien dans les lieux aux clauses types du bail.

« IV) Un décret fixera les modalités d'application du présent article et notamment :

- les caractéristiques techniques des logements améliorés ;
- les modalités de location des locaux ayant donné lieu à l'octroi de la prime, le montant maximum des loyers et leur évolution, la nature des charges incombant aux locataires et le montant maximum du cautionnement ;
- le montant maximum de ressources imposé aux locataires qui n'étaient pas dans les lieux au moment de la notification des travaux ;
- les modalités du contrôle du respect des engagements du bailleur. »

Cet amendement est assorti de trois sous-amendements :

Un sous-amendement n° 102 rectifié de M. Parenty propose, dans l'amendement n° 93, de rédiger comme suit le paragraphe II :

« II. — Il est inséré dans la loi n° 48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948 un article 3 septies ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent titre cessent d'être applicables aux logements ayant fait l'objet de travaux d'amélioration et loués dans des conditions fixées par l'article 46 de la loi de



finances pour 1977. Toutefois, les locataires ou occupants, de bonne foi dans les lieux lors de la notification des travaux, bénéficieront d'un bail satisfaisant aux conditions fixées en application de l'article 46 de la loi de finances pour 1977 susvisée.

« Les dispositions du présent titre sont applicables pour des logements améliorés dans les conditions prévues ci-dessus, aux locataires ou occupants de bonne foi, âgés d'au moins soixante-cinq ans ou d'au moins soixante ans, en cas d'inaptitude au travail, et dont les ressources annuelles imposables sont inférieures à une fois et demie le montant annuel du Smic, calculé sur la base de la durée légale du travail. Il est tenu compte, pour le calcul des ressources du locataire ou de l'occupant, de celles des personnes vivant avec lui d'une manière effective et permanente. L'ensemble de ces conditions est apprécié à la date de la notification de travaux. »

Un sous-amendement n° 104 du Gouvernement propose de rédiger comme suit la fin du troisième alinéa du paragraphe III de l'amendement n° 93 :

« ... jusqu'à l'expiration de la période de neuf ans prévue au I ci-dessus, du maintien dans les lieux aux conditions fixées par le décret visé au IV ci-dessous. »

Un sous-amendement n° 103 de M. Parenty propose, au quatrième alinéa du paragraphe IV du même amendement, de supprimer le membre de phrase : « qui n'étaient pas dans les lieux au moment de la notification des travaux ».

La parole est à M. Bouneau, pour soutenir l'amendement n° 93.

**M. Pierre Bouneau.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le président Monichon, souffrant, étant retenu dans son département, il m'a prié de l'excuser de ne pas présenter lui-même cet amendement et m'a demandé de le défendre à sa place.

Cet amendement propose une rédaction nouvelle de l'article 46 dont les caractéristiques sont les suivantes.

Il harmonise le texte tel qu'il ressort du projet de loi de finances avec celui qui résulte de la discussion à l'Assemblée nationale.

Il tient également compte des dispositions de la loi sur l'aide personnalisée au logement, qui a été votée par le Sénat le 18 courant.

Il comporte également plus de simplifications, plus de souplesse et de libéralisme dans l'aide nouvelle et supplémentaire à l'habitat créée par ledit article, et qui s'ajoute à l'aide de l'A. N. A. H.

Il répond ainsi à la politique d'incitation sans contrainte que le Gouvernement veut réaliser pour mieux permettre à l'habitat ancien, par sa rénovation et sa modernisation, de participer plus rapidement à la solution du problème du logement puisque l'habitat ancien représente en France plus de 50 p. 100 de l'habitat total.

**M. le président.** La parole est à M. Parenty, pour défendre son sous-amendement n° 102 rectifié.

**M. Robert Parenty.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai apprécié à sa juste valeur le souci du président Monichon de rédiger de meilleure façon le texte qui nous était soumis.

Dans l'ensemble, je suis pleinement d'accord avec lui. Toutefois, il m'a paru préférable, par mon sous-amendement, de rédiger différemment le paragraphe II.

En effet, la protection prévue semble insuffisante, notamment pour les personnes âgées qui, en vertu du texte proposé, sont obligées d'accepter un nouveau bail. Dans certains cas, l'allocation de logement peut ne pas suffire pour leur permettre de rester dans leur logement.

Il convient de retenir le texte initial en tenant compte cependant de la rédaction nouvelle du paragraphe I. C'est là une disposition habituelle quand certaines catégories de la population cessent de bénéficier de la loi de 1948.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déposé un sous-amendement n° 104 à l'amendement n° 93 de M. Monichon et c'est votre droit le plus strict. Mais vous l'avez fait très tardivement et je ne puis manquer de vous faire observer combien cela est fâcheux, l'amendement étant, lui, connu depuis longtemps.

Cela étant, je vous donne la parole.

**M. Jacques Barrot** secrétaire d'Etat. Je vous remercie, monsieur le président, et je fais en quelque sorte amende honorable.

En réalité, il s'agit d'un sous-amendement de pure forme, car le Gouvernement approuve le texte élaboré par M. Monichon, qui a le grand mérite d'adapter cet article 46 au nouveau texte relatif à l'aide personnalisée au logement.

En outre, les précisions apportées par M. Parenty sont de nature à sécuriser les locataires âgés qui répondent à un certain nombre de conditions.

Par conséquent, je donne mon approbation à l'amendement n° 93 de M. Monichon modifié par le sous-amendement n° 102 rectifié de M. Parenty.

**M. le président.** La parole est à M. Parenty, pour défendre son sous-amendement n° 103.

**M. Robert Parenty.** Monsieur le président, les conditions d'application du plafond de ressources seront précisées par voie réglementaire. Il n'est pas souhaitable de prévoir dans la loi qu'un tel plafond ne sera retenu qu'à l'égard des locataires qui n'étaient pas dans les lieux au moment de la notification des travaux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 93 ainsi que sur les sous-amendements n° 102 rectifié, 104 et 103 ?

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Monsieur le président, la commission a donné un avis favorable à l'amendement n° 93 de M. Monichon.

En revanche, elle n'a pas eu à connaître des sous-amendements déposés par M. Parenty et moins encore, pour une raison évidente, du sous-amendement que le Gouvernement vient de déposer. Dans ces conditions, elle s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 103 ?

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est favorable à ce sous-amendement de M. Parenty pour les raisons qu'il a exposées précédemment.

**M. Maurice Coutrot.** Je demande la parole contre les amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Coutrot.

**M. Maurice Coutrot.** Les auteurs de cet amendement et de ces sous-amendements préjugent que le projet de loi sur l'aide au logement sera adopté alors qu'il doit être soumis en première lecture à l'Assemblée nationale puis de nouveau au Sénat en deuxième lecture. Cet amendement et ces sous-amendements se réfèrent, en effet, à un texte de loi qui n'est pas encore voté par les deux assemblées. Dans ces conditions, je considère qu'ils ne sont pas recevables et le groupe socialiste ne pourra les voter.

**M. le président.** Monsieur Coutrot, je considère votre déclaration comme une explication de vote. Je comprends votre point de vue. L'amendement de M. Monichon tient compte de l'esprit de la loi mais je ne la vois mentionnée nulle part dans son texte.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, vous venez de très bien analyser le problème. Je voudrais cependant donner des explications à M. Coutrot. Il ne s'agit nullement de préjuger le vote du projet de loi en question car l'article 46 de la loi de finances, même si le texte sur l'aide personnalisée n'était pas voté, s'appliquerait.

Nous pouvons améliorer aujourd'hui l'article 46 parce que, au cours de la discussion sur le titre III du projet de loi sur l'aide personnalisée, nous avons mis au point un système qui, dès maintenant, peut être utilisé et qui précise très clairement les obligations du propriétaire bailleur bénéficiaire de l'aide de l'Etat.

Nous ne prévoyons pas le cumul de cette prime, qui constitue une aide à la pierre renforcée, et de l'aide personnalisée au logement.

J'ai expliqué les procédures que nous envisageons pour des petits bailleurs qui, ayant reçu la subvention de l'A. N. A. H., bénéficieront en plus d'une aide supplémentaire. Ayant reçu cette aide, ils signeront une convention qui fixera leurs obligations vis-à-vis des locataires et de l'Etat.

Il n'y a pas de référence au texte d'un projet de loi qui n'est pas encore voté. L'amendement se situe dans l'esprit du titre III de la loi. Mais, encore une fois, nous pouvons appliquer cet article 46, même si l'aide personnalisée au logement n'est pas instituée.

C'est un mécanisme intéressant, même s'il est un peu difficile à mettre en place, car il constitue le seul moyen pour nous de sortir de l'impasse que je résumerai ainsi : ou bien des loyers bloqués et pas de confort, ou bien les normes de confort atteintes, mais des loyers trop élevés pour les personnes modestes.

C'est par cette aide supplémentaire aux travaux que le propriétaire, même s'il n'a pas de grands moyens financiers, pourra faire réparer son immeuble et, ensuite, augmenter légèrement ses loyers, sans doute, mais dans la limite de ce qui est supportable pour ses locataires modestes.

L'amendement de M. Monichon, complété par le sous-amendement de M. Parenty, institue un mécanisme totalement distinct du projet de loi sur l'aide personnalisée au logement en ne préjugant pas son vote.

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

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

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Je reprends les propos de M. Coutrot. Il me semble, en effet, que nous improvisons en ce moment sur la notion de conventionnement qui est une définition nouvelle du projet de loi sur l'aide personnalisée au logement. examinée voilà quinze jours par le Sénat.

M. Monichon, dans son exposé des motifs, écrit que le présent amendement tient également compte des dispositions de la loi sur l'aide personnalisée au logement qui a été votée par le Sénat le 18 courant.

Nous devons donc faire preuve d'une certaine prudence et c'est pourquoi je demande à la commission des finances, qui est saisie au fond dans ce débat, d'être attentive aux arguments qui viennent d'être développés à propos de cet amendement.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Josy-Auguste Moinet, rapporteur spécial.** Dans le texte de l'article 46, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale et tel qu'il a été transmis à la commission des finances, il n'est fait aucune référence au projet de loi sur l'aide personnalisée actuellement en cours de discussion devant le Parlement.

Il est vrai que, dans l'exposé des motifs de l'amendement présenté par M. le président Monichon, une telle référence est faite. La question doit donc être posée à M. le secrétaire d'Etat de savoir s'il y a cohérence entre les dispositions de l'article 46, telles qu'elles nous sont présentées, et éventuellement amendées, et celles qui portent création de ce mécanisme de conventionnement dans le projet de loi instituant une aide personnalisée au logement.

Il me semble que, sur le plan juridique, il ne se pose pas de problème dans la mesure où le texte de loi en cause, c'est-à-dire l'article 46, ne fait aucune référence au projet en cours de discussion devant le Parlement.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** La nouvelle rédaction proposée pour l'article 46 permet d'éviter tout manque de cohérence entre cet article lui-même et les dispositions du projet de loi sur l'aide personnalisée, si celui-ci est voté. Mais, s'il ne l'était pas, l'article 46 s'appliquerait tout de même. C'est cela que je voudrais bien faire comprendre au Sénat.

On pourrait nous demander pourquoi nous n'avons pas attendu l'institution de l'aide personnalisée au logement pour élaborer cet article 46.

A la vérité, cette politique de l'habitat ancien peut être conduite dans un certain nombre de cas, comme je l'ai expliqué, par une aide aux travaux éventuellement renforcée, sans aide personnalisée.

Nous avons besoin de ce mécanisme. Par conséquent, je dis clairement, en réponse à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, que nous procédons à une harmonisation, c'est vrai, avec la future loi si elle est votée ; mais, si elle ne l'est pas, l'article 46 amendé pourra être appliqué sans problème.

**M. Fernand Chatelain.** Monsieur le secrétaire d'Etat, que deviendraient alors les droits des locataires ?

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur Chatelain, le mécanisme mis en place tend à renforcer l'aide de l'Etat aux petits bailleurs qui, malgré celle de l'A.N.A.H., n'ont pas la possibilité financière d'entreprendre des travaux d'amélioration. Nous leur accordons une aide supplémentaire, mais, en contre-

partie, nous leur créons un certain nombre d'obligations vis-à-vis de leurs locataires. Il s'agit, en quelque sorte, d'un système contractuel.

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

Je consulte d'abord le Sénat sur la prise en considération de l'amendement n° 93.

(La prise en considération est ordonnée.)

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 102 rectifié, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat et qui est accepté par le Gouvernement.

(Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 104, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 103, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat et qui est accepté par le Gouvernement.

(Le sous-amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 93, ainsi modifié, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** L'article 46 est donc ainsi rédigé.

#### Articles 47 et 48.

**M. le président.** « Art. 47. — Pour l'année 1977, 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<sup>er</sup> du décret n° 69-142 du 6 février 1969 sont applicables aux emprunts émis ou contractés par les organismes d'habitation à loyer modéré dans la limite de 13 800 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. 48. — A. — Programme biennal d'H. L. M.

« 1° Le programme de construction des H. L. M. en 1977 comprend notamment les logements de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 46 de la loi n° 74-1129 du 30 décembre 1974 et ceux de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 54 de la loi n° 75-1278 du 30 décembre 1975.

« 2° Le ministre de l'équipement est autorisé à établir un programme biennal de construction d'H. L. M. destiné à la location ou à l'accession à la propriété et dont le total n'excédera pas 40 000 logements à réaliser par tranches annuelles de :

« — 20 000 logements en 1977 ;

« — 20 000 logements en 1978.

« La première tranche de ce programme biennal s'imputera sur le programme global de construction d'H. L. M. pour 1977.

« B. — Programme biennal de logements primés.

« Le ministre de l'équipement est autorisé à établir un programme biennal 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 300 millions de francs. Les tranches annuelles sont les suivantes :

« — 150 millions de francs en 1977 ;

« — 150 millions de francs en 1978.

« Les engagements pris au titre de la première tranche de ce programme ainsi que ceux pris au titre de la troisième tranche du programme triennal institué par l'article 56 de la loi n° 74-1129 du 30 décembre 1974 et de ceux pris au titre de la deuxième tranche du programme triennal institué par l'article 56 de la loi n° 75-1278 du 30 décembre 1975 s'imputeront sur les autorisations de programme ouvertes au titre de 1977. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec les dispositions du projet de loi de finances concernant le logement.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Monsieur le président, d'après notre horaire de travail, notre séance de demain doit s'ouvrir à neuf heures trente ; il a été

prévu une heure et demie de débat pour le budget de l'information, après quoi le budget des affaires étrangères doit venir en discussion.

Dans l'incertitude où nous sommes, puisque le conseil des ministres se tient demain à Lille, de savoir si le ministre des affaires étrangères sera présent en fin de matinée, je ne voudrais pas que la commission des finances prenne la responsabilité de convoquer nos collègues à neuf heures trente pour risquer, à onze heures quinze, d'avoir à suspendre la séance. Je me pose la question et je me demande si elle ne devrait pas être posée au Sénat.

Si nous risquons de ne pas pouvoir commencer la discussion du budget des affaires étrangères avant quinze heures, il serait préférable de nous réunir seulement à dix heures. Si, au contraire, le ministre des affaires étrangères peut être parmi nous en fin de matinée, nous avons intérêt à maintenir l'ouverture de la séance à neuf heures trente. La question mérite d'être posée au Sénat pour qu'il se détermine.

**M. le président.** Monsieur le président, il suffit que vous souhaitiez poser une question au Sénat pour qu'elle lui soit effectivement posée.

Si vous n'avez pas eu d'information concernant la présence du ministre des affaires étrangères, je n'en ai pas eu non plus. Mais mercredi dernier, malgré la réunion du conseil des ministres, M. Durafour était présent parmi nous.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Le conseil des ministres n'avait pas lieu à Lille !

**M. le président.** Je constate qu'il n'assistait pas au conseil des ministres.

Le Sénat est donc fondé à penser que, faute de s'être excusé en temps utile, le ministre des affaires étrangères sera demain au banc des ministres.

Cela dit, je suis à votre disposition pour poser la question au Sénat.

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Je tiens effectivement à ce qu'elle soit posée ; mais je m'inclinerai devant la décision du Sénat.

**M. Adolphe Chauvin.** Je demande la parole.

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le président, je pense que le Gouvernement vous aurait prévenu s'il avait souhaité une modification de l'horaire de notre séance de demain.

J'estime que le Sénat n'a pas à prendre la responsabilité d'une séance de nuit peut-être très prolongée demain. En effet, si nous ne commençons qu'à dix heures ou dix heures trente...

**M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances.** Dix heures.

**M. Adolphe Chauvin.** ... cela signifie que le débat sur le budget des affaires étrangères ne commencera que l'après-midi. Personnellement, je pense qu'il vaut mieux conserver l'horaire qui a été arrêté par la conférence des présidents.

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

Je consulte le Sénat sur la proposition formulée par M. le président de la commission des finances.

*(Cette proposition n'est pas adoptée.)*

**M. le président.** En conséquence, le Sénat se réunira demain à neuf heures trente.

— 7 —

#### NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que la commission des affaires sociales a présenté deux candidatures pour un organisme extraparlémentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame MM. Marcel Souquet et Bernard Lemarié membres du conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, en application de l'article R. 323-82 du code du travail.

— 8 —

#### 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. Edgard Pisani, considérant les déclarations faites au Sénat le 29 novembre 1976 par M. le ministre de l'équipement, lui demande de bien vouloir préciser suivant quelles priorités et au gré de quelles méthodes il entend orienter la gestion des sociétés nationales de transport dans le double souci du service public et de l'efficacité (n° 56).

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.

— 9 —

#### RENOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission des affaires culturelles demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au régime fiscal de la presse (n° 81, 1976-1977) dont la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 10 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 1<sup>er</sup> décembre 1976, à neuf heures trente, à quinze heures et à vingt et une heures trente.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1977, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 64 et 65 (1976-1977). — M. René Monory, 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.

— Services du Premier ministre :

I. — Services généraux :

— Information :

M. Jean Francou, rapporteur spécial (rapport n° 65, tome III, annexe n° 24) ;

M. Henri Caillaud, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 66, tome IX, 1<sup>re</sup> partie).

— Affaires étrangères :

M. Gustave Héon, rapporteur spécial (rapport n° 65, tome III, annexe n° 1) ;

MM. Claude Mont et Francis Palmero, rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (avis n° 68, tomes I et II) ;

M. Jacques Habert, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 66, tome III).

— Qualité de la vie :

I. — Environnement :

M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial (rapport n° 65, tome III, annexe n° 19) ;

M. Hubert Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 66, tome X).

M. Pierre Croze, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 67, tome XII).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt-trois heures trente-cinq minutes.)*

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOT.

**Organisme extraparlémenaire.**

Dans sa séance du mardi 30 novembre 1976, le Sénat a nommé MM. Marcel Souquet et Bernard Lemarié pour le représenter au sein du Conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, en application du décret n° 59-954 du 3 août 1959.

**QUESTIONS ECRITES**

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 30 NOVEMBRE 1976

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. »

**Protection des espaces littoraux : bilan de l'étude.**

21999. — 30 novembre 1976. — M. Joseph Yvon demande à M. le premier ministre, ministre de l'économie et des finances, quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur la protection et l'aménagement des espaces littoraux.

**Equitation scolaire : bilan des expériences.**

22000. — 30 novembre 1976. — M. Raoul Vadepied demande à M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances, quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 concernant les expériences effectuées en matière d'équitation scolaire.

**Automobiles : bilan de l'étude sur les odeurs émises.**

22001. — 30 novembre 1976. — M. Raoul Vadepied demande à M. le ministre de la qualité de la vie quelle suite a été donnée aux études préliminaires réalisées à sa demande en 1975 sur les odeurs émises par les véhicules automobiles.

**Installations de traitement des ordures ménagères : bilan de l'étude.**

22002. — 30 novembre 1976. — M. Pierre Vallon demande à M. le ministre de la qualité de la vie quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 concernant l'élaboration des plans-types d'installations de traitement des ordures ménagères.

**Zones récentes d'urbanisation : bilan de l'étude sur les effectifs scolaires.**

29003. — 30 novembre 1976. — M. Pierre Vallon demande à M. le ministre de l'éducation quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande, en 1975, et portant sur l'évolution des effectifs scolaires dans les zones récentes d'urbanisation.

**Catalogue de l'U. G. A. P. : bilans des études.**

29004. — 30 novembre 1976. — M. Pierre Vallon demande à M. le ministre de l'éducation quelle suite a été donnée aux études réalisées à sa demande, en 1975, et portant, d'une part, sur la conception du catalogue de l'union du groupement d'achat public (U. G. A. P.) et, d'autre part, sur l'informatisation du catalogue de ce même organisme.

**Agriculteurs de sexe féminin : congés de maternité.**

29005. — 30 novembre 1976. — M. René Tinant demande à Mme le ministre de la santé de bien vouloir préciser si elle compte mettre à l'étude la possibilité d'accorder à toutes les personnes de sexe féminin exerçant la profession d'agriculteur un congé de maternité sous la forme d'une indemnité forfaitaire représentative des frais de remplacement, selon des critères objectifs. La personne reconnue comme « agriculteur » bénéficierait des avantages liés à l'exercice de cette profession moyennant bien évidemment la création d'une cotisation spécifique.

**Stages de recyclage professionnel : calcul des indemnités.**

22006. — 30 novembre 1976. — M. René Tinant attire l'attention de M. le ministre du travail sur la situation des cadres, des ouvriers ou des employés effectuant des stages de recyclage professionnel à l'association pour l'emploi des cadres (A. P. E. C.) pour les premiers ou de formation professionnelle pour adultes en ce qui concerne les autres. Il semblerait, en effet : que les cotisations sociales versées pendant la durée de ces stages soient basées sur le taux le moins élevé, que les indemnités journalières soient égales aux 3/5 du demi-salaire, que les indemnités soient calculées sur un salaire forfaitaire correspondant au précompte de stage, soit environ 270 francs par mois et qu'à la fin de celui-ci, une personne demandeur d'emploi touche très exactement 12 francs par jour et qu'une personne accidentée ou malade après un stage identique ne touche plus que 4 francs par jour. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir préciser les dispositions que le Gouvernement compte prendre afin de remédier à cette situation dans les délais les plus brefs possible.

**Pays anglo-saxons : développement des exportations littéraires françaises.**

22007. — 30 novembre 1976. — M. René Tinant demande à Mme le secrétaire d'Etat à la culture de bien vouloir préciser la suite qu'elle envisage de réserver à une proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social sur l'exportation des productions littéraires et artistiques françaises suggérant que des efforts particuliers pour le développement du plurilinguisme soient entrepris en priorité dans les pays anglo-saxons où la concurrence de l'anglais en deuxième langue ne semble pas être à redouter.

**Problèmes posés par les locaux destinés aux spectacles : bilan de l'étude.**

22008. — 30 novembre 1976. — M. Pierre Schiélé demande à Mme le secrétaire d'Etat à la culture quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 pour mettre au point une brochure destinée à informer les collectivités sur les problèmes de construction et d'aménagement de locaux destinés aux spectacles et aux activités culturelles.

**Décentralisation qualitative : développement des dessertes aériennes entre les grandes villes.**

22009. — 30 novembre 1976. — M. Pierre Schiélé demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Transports) de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social sur la décentralisation qualitative, suggérant, outre une amélioration des liaisons autoroutières et ferroviaires transversales, d'assurer d'une manière urgente le développement des dessertes aériennes rapides, tant avec Paris qu'avec les grandes villes françaises et européennes.

*Abattoirs et ateliers de transformation des viandes : bilan d'étude.*

22010. — 30 novembre 1976. — **Mlle Gabrielle Scellier** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur les abattoirs et ateliers de transformation des viandes de volaille.

*Exploitations agricoles : bilan de l'étude sur le remembrement.*

22011. — 30 novembre 1976. — **M. André Rabineau** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle suite a été donnée à l'étude entreprise en 1975 à son initiative et concernant l'influence du remembrement sur le revenu des exploitations agricoles.

*Bilans sociaux : résultats de l'étude sur le point de vue des représentants du personnel.*

22012. — 30 novembre 1976. — **M. André Rabineau** demande à **M. le ministre du travail** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur le point de vue des représentants du personnel sur les bilans sociaux (imputation budgétaire sur le chapitre 36-72 Travail et emploi : subvention aux organismes chargés des conditions de travail, agence pour l'amélioration des conditions de travail.

*Reclassement des handicapés immigrés : bilan de l'étude.*

22013. — 30 novembre 1976. — **M. Robert Parenty** demande à **M. le ministre du travail** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et concernant l'amélioration du reclassement professionnel des handicapés immigrés dans la région parisienne.

*Aides éducatrices : état actuel des études.*

22014. — 30 novembre 1976. — **M. Robert Parenty** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir préciser l'état actuel des études entreprises à son ministère concernant la création d'un corps d'« aides éducatrices » rémunérées par l'Etat, lesquelles seraient susceptibles, au demeurant, d'améliorer la qualité du service des garderies pré et postcolaires, les communes conservant la charge du personnel d'entretien des locaux scolaires et du service de restauration des enfants.

*Personnes âgées (développement des liaisons radio-téléphoniques).*

22015. — 30 novembre 1976. — **M. Louis Orvoën** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin de développer les opérations menées à l'heure actuelle à Rueil-Malmaison et à Poitiers et tendant à permettre les liaisons par radio-téléphone entre les personnes âgées vivant seules et un centre de surveillance privé ou un service géré par la municipalité, permettant à une population, dont la crainte profonde est d'être oubliée, de bénéficier le cas échéant et le plus rapidement possible des secours dont elle aurait besoin.

*Toxicologie alimentaire (crédits de recherche).*

22016. — 30 novembre 1976. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin de favoriser, particulièrement par l'ouverture de crédits suffisants, la recherche toxicologique alimentaire. A cet égard, il lui demande si, pour l'année 1977, une enveloppe « Technologie alimentaire et diététique » sera effectivement ouverte, laquelle permettrait de promouvoir la recherche dans le domaine des comportements alimentaires, la toxicologie alimentaire et les relations aliments, tube digestif.

*Milieu rural (protection maternelle et infantile).*

22017. — 30 novembre 1976. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **Mme le ministre de la santé** de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre ou proposer afin de renforcer en milieu rural la protection maternelle et infantile et de redéfinir, éventuellement, la politique des directions départementales d'action sanitaire et sociale en fonction des besoins en révisant les implantations de centres fixes et les circuits de centres itinérants, en renforçant le

dépistage scolaire, en organisant la préparation à l'accouchement en dehors des maternités à l'aide de formatrices agréées et en revalorisant l'exercice du métier de puéricultrice dans le cadre départemental.

*Sécurité des automobilistes.*

22018. — 30 novembre 1976. — **M. Edouard Le Jeune**, particulièrement préoccupé par la recrudescence des accidents de la circulation pour l'année 1976 et du nombre de personnes blessées ou tuées dans ceux-ci, demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Transports)** de bien vouloir préciser les dispositions que le Gouvernement compte prendre afin d'améliorer la sécurité des automobilistes et de tous les autres usagers sur les routes françaises.

*Aménagement des Z. A. C. : bilan de l'étude.*

22019. — 30 novembre 1976. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de l'équipement** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et portant sur la conception et le contenu de l'exécution des plans d'aménagement de zones dans les zones d'aménagement concerté (Z. A. C.) et soulignant les faiblesses du système actuel.

*Conditions de traitement des ordures ménagères : bilan de l'étude.*

22020. — 30 novembre 1976. — **M. Bernard Lemarié** demande à **M. le ministre de l'équipement** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée en 1975 à son initiative et portant, selon les indications fournies par l'administration, sur les conditions de collecte et de traitement des ordures ménagères dans les villes.

*Quotient familial : attribution d'une demi-part supplémentaire aux familles de trois enfants et plus.*

22021. — 30 novembre 1976. — **M. Michel Labéguerie**, particulièrement préoccupé par la crise de la natalité que traverse la France depuis un certain nombre d'années, demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser s'il compte mettre à l'étude la possibilité d'accorder à terme une demi-part aux familles dans le calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, jusqu'à la fin de la vie du couple ou, éventuellement, au survivant ayant élevé trois enfants au moins. Cette mesure pourrait, par ailleurs, être examinée dans le cadre plus large des dispositions mises à l'étude en faveur des familles de trois enfants et plus.

*Concours du cadre A : ouverture jusqu'à quarante-cinq ans.*

22022. — 30 novembre 1976. — **M. Michel Kauffmann** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique**, de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture jusqu'à quarante-cinq ans des concours du cadre A de la fonction publique comme l'ont été, par le décret du 14 août 1975, ceux des cadres B, C et D et ce, dans un souci de promotion sociale pour les fonctionnaires de l'Etat.

*Décentralisation qualitative : implantation des grandes écoles.*

22023. — 30 novembre 1976. — **M. Louis Jung** demande à **Mme le secrétaire d'Etat aux universités** de bien vouloir lui préciser la suite qu'elle envisage de réserver à une proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social sur la décentralisation qualitative suggérant que de nouvelles implantations régionales soient prévues à l'égard des grandes écoles dont la très grande majorité demeure, à l'heure actuelle, à Paris, à l'image de l'Université, laquelle a déjà opéré sa décentralisation.

*Responsables d'associations d'intérêt général : prise en charge par l'Etat de leur formation.*

22024. — 30 novembre 1976. — **M. Louis Jung** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la santé (Action sociale)** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin que la formation de volontaires responsables d'associations d'intérêt général soit prise en compte et organisée par l'Etat à travers les ministères auxquels se rattache l'activité de ces associations.

*Charcuterie : bilan de l'étude sur les additifs.*

**22025.** — 30 novembre 1976. — **M. René Jager** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur les additifs alimentaires utilisés en charcuterie.

*Télé-informatique :*

*bilan de l'étude sur la mise en place des réseaux.*

**22026.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** demande à **M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances**, quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur la détermination des politiques de mise en place des réseaux de télé-informatique en France.

*Adaptation des entreprises artisanales : bilan de l'étude.*

**22027.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** quelle suite a été donnée à l'étude entreprise à sa demande en 1975 sur les mécanismes spontanés d'adaptation des entreprises artisanales à l'évolution démographique et économique.

*Disparités géographiques de l'équipement commercial : bilan de l'étude.*

**22028.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur les disparités géographiques de l'équipement commercial.

*Distribution commerciale : bilan de l'étude.*

**22029.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'économie et des finances** quelle suite a été donnée aux études réalisées à sa demande en 1975 et portant d'une part, sur les formes modernes de la distribution commerciale et d'autre part, sur l'évolution des structures commerciales.

*Inventaire des festivals : bilan de l'étude.*

**22030.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie (Tourisme)** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et concernant l'inventaire des festivals prévus en France pendant la saison 1976 et la mise au point de propositions de promotion touristique.

*Crues inexplicables de la Durance : mise en cause des ouvrages d'E. D. F.*

**22031.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** sur les faits suivants. A la suite de très importantes précipitations atmosphériques, la Durance a connu les 12 et 13 octobre dernier, une rapide montée des eaux dans les parties moyennes et basses de sa vallée. Ces crues ont occasionné de graves dégâts dans les plaines agricoles riveraines. La rapidité constatée dans l'augmentation du volume d'eau dans le lit de la Durance a paru surprenante et inexplicable par les phénomènes naturels. Il lui demande si la soudaineté et la violence du courant enregistrées lors de ces crues ne sont pas dues à des causes liées à la succession d'ouvrages construits par E. D. F. qui s'échelonnent dans la vallée de la Durance.

*Travail à mi-temps des femmes : retraite complémentaire.*

**22032.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Francou** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur les faits suivants. Il n'est pas permis aux femmes salariées occupant un emploi à mi-temps de cotiser auprès d'une caisse de retraite complémentaire lorsque leur salaire ne dépasse pas le plafond de la sécurité sociale. Il est donc fait, dans ces cas-là, application du plafond de sécurité sociale calculé pour un travail à plein temps sur un travail à mi-temps. Or, l'expérience montre que dans la vie professionnelle d'une

femme la période de travail à mi-temps correspond à celle pendant laquelle elle élève ses jeunes enfants. Par la suite, dans la plupart des cas, cette femme reprendra un travail à temps complet. N'ayant pas eu la possibilité de cotiser à une caisse de retraite complémentaire pendant cette période de travail à mi-temps, le montant de sa pension de retraite sera donc amputé d'autant. L'application de ces dispositions semble aller à l'encontre de la politique du Gouvernement mise en place pour aménager le travail des femmes, car elle risque d'inciter un certain nombre d'entre elles à ne pas recourir au travail à mi-temps. Il lui demande, en conséquence, si un aménagement de cette réglementation ne pourrait permettre aux femmes accomplissant un travail à mi-temps, de maintenir leur cotisation aux organismes de retraite complémentaire.

*Agents auxiliaires contractuels des communes : couverture des accidents du travail.*

**22033.** — 30 novembre 1976. — **M. Gabriel Calmels** expose à **M. de ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, que les agents auxiliaires contractuels des communes se trouvent défavorisés, en cas d'accident de travail, par rapport à leurs collègues titulaires, alors qu'ils exercent des fonctions similaires et sont exposés aux mêmes risques. En effet, soumis au régime général de la sécurité sociale, les intéressés ne perçoivent en cas d'arrêt de travail dû à un accident imputable au service, que les indemnités journalières servies par cet organisme, ce qui représente pour eux une sérieuse perte de salaire. Il lui demande dans quelles conditions un maire peut continuer à maintenir leur traitement intégral à ces agents lorsqu'ils sont victimes d'accident en service et doivent de ce fait, interrompre momentanément leur travail.

*Aspects sociaux de la pêche : bilan de l'étude.*

**22034.** — 30 novembre 1976 — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre de la qualité de la vie** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et imputée sur le chapitre budgétaire 57-01 (études, acquisitions et travaux d'équipement pour la protection de la nature et de l'environnement) concernant un sondage auprès des associations de pêche et de pisciculture sur les aspects sociaux et économiques de la pêche.

*Chauffage des ateliers de certains établissements scolaires : bilan étude.*

**22035.** — 30 novembre 1976. — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 portant sur les problèmes généraux de chauffage et de ventilation des ateliers des établissements scolaires de deuxième degré.

*Membres bénévoles de certaines associations : bénéfice de la législation sur les accidents du travail.*

**22036.** — 30 novembre 1976. — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin de faire bénéficier les membres bénévoles d'associations d'intérêt général, de la législation sur les accidents du travail.

*Instauration d'un « congé de garde ».*

**22037.** — 30 novembre 1976. — **M. Charles Ferrant** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser s'il compte mettre à l'étude un congé de garde non rémunéré susceptible d'être pris à l'issue du congé légal de maternité et dont la durée devrait être au minimum de deux années et lequel serait susceptible d'être suspensif du contrat de travail et non interruptif comme cela semble être le cas à l'heure actuelle.

*Durée du travail : bilan de l'étude.*

**22038.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre du travail** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 sur les principales implications d'une baisse significative de la durée du travail (imputation budgétaire sur le chapitre 37-61 Etudes et statistiques).

*Travail à temps partiel pour certains agents.*

**22039.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique** de bien vouloir préciser s'il compte mettre à l'étude la possibilité, dans la fonction publique et dans les organismes para-publics, de permettre à certaines catégories de personnels le choix du travail à temps partiel (trois quarts temps), à l'image de ce qui vient d'être acquis pour les agents hospitaliers.

*Aide aux étudiants : bilan de l'étude.*

**22040.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et portant sur l'efficacité du système d'aide aux étudiants.

*« Prêt étudiant » : mise à l'étude.*

**22041.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de l'éducation** s'il compte mettre à l'étude la possibilité de consentir, à toute personne poursuivant des études, un prêt remboursable par l'étudiant dans les dix années suivant son entrée dans la vie active.

*Politique des loisirs en milieu urbain : bilan de l'étude.*

**22042.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de la qualité de la vie** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 concernant le regroupement des nouvelles données du loisir urbain pour orienter une politique opérationnelle de loisirs actifs et passifs en milieu urbain.

*Pollution automobile : bilan de l'étude.*

**22043.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de la qualité de la vie** quelle suite a été donnée aux études réalisées à sa demande en 1975 relatives, d'une part, aux émissions de polluants dans les gaz d'échappement des véhicules et, d'autre part, aux bruits des véhicules (études imputées sur le chapitre 57-01 Etudes, acquisitions et travaux d'équipement pour la protection de la nature et de l'environnement).

*C. H. S. : participation féminine.*

**22044.** — 30 novembre 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte proposer aux employeurs et aux représentants du personnel et tendant à développer la participation féminine au sein des comités d'hygiène et de sécurité (C. H. S.), notamment dans les entreprises appartenant aux branches d'activités les plus féminisées.

*Médecine du travail : effectifs des médecins.*

**22045.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur le déficit en médecins relativement important que connaît à l'heure actuelle la médecine du travail. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre afin que la médecine du travail puisse jouer plus efficacement son rôle préventif grâce à une meilleure organisation des services interentreprises et un renforcement des effectifs de médecins.

*Patrimoine architectural des collectivités locales : bilan de l'étude.*

**22046.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Cauchon** demande à **Mme le secrétaire d'Etat à la culture** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975, et visant à déterminer la perception qu'ont les collectivités locales françaises de leur patrimoine architectural.

*Investissements étrangers dans les industries agricoles : bilan de l'étude.*

**22047.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 concernant les investissements étrangers dans les industries agricoles et alimentaires.

*Propos tenus par certains inspecteurs généraux sur la finalité de l'école.*

**22048.** — 30 novembre 1976. — **M. Paul Caron** expose à **M. le ministre de l'éducation** que, particulièrement intéressé par la lecture du numéro 39 du *Courrier de l'éducation*, bulletin d'information publié par les services de son ministère, li s'étonne cependant d'une remarque publiée en page 4 de cette publication concernant les réflexions de certains inspecteurs généraux de l'enseignement sur l'école et la société et, particulièrement, celle-ci : « Ainsi l'école revendique-t-elle, comme objectif et besoin spécifique, le libre développement de la personnalité de l'enfant fût-il en opposition avec le système de valeurs en usage ». Il lui demande de bien vouloir lui préciser s'il s'associe à cette revendication et si celle-ci lui paraît compatible avec les idéaux de la société libérale avancée.

*Fonctionnaires de police : intégration dans leur traitement de l'indemnité de sujétion spéciale.*

**22049.** — 30 novembre 1976. — **M. Roger Boileau** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin d'intégrer, dans le traitement des fonctionnaires de la police nationale soumis à retenue pour pension, l'indemnité de sujétion spéciale versée à ces personnels.

*Traitements des fonctionnaires de la police : parité avec ceux de la gendarmerie.*

**22050.** — 30 novembre 1976. — **M. Roger Boileau** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin de faire bénéficier les fonctionnaires de la police nationale de toutes les catégories, y compris les retraités, des mesures prises en faveur de l'armée et de la gendarmerie à la suite du vote de la loi concernant la réforme de la condition militaire. Il lui demande en particulier de préciser s'il compte établir un calendrier de mise en application de ces dispositions.

*Mise au point d'un système d'alarme dans les établissements scolaires : bilan de l'étude.*

**22051.** — 30 novembre 1976. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelle suite a été donnée à l'étude réalisée à sa demande en 1975 et portant sur la mise au point d'un système d'alarme applicable aux établissements d'enseignement et à l'établissement des définitions réglementaires dans le cadre de la refonte du règlement de sécurité.

*Lorraine : émissions télévisées destinées à l'information des consommateurs.*

**22052.** — 30 novembre 1976. — **M. André Bohl** demande à **Mme le secrétaire d'Etat à la consommation** les raisons qui interdisent la diffusion d'émissions télévisées destinée à l'information des consommateurs de Lorraine. Toutes les régions françaises bénéficient d'émissions d'information dont le financement est assuré par le ministère des finances. Il souhaiterait savoir quelles sont ces intentions pour les établir.

*Bénéficiaires de l'allocation spéciale vieillesse : couverture maladie.*

**22053.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **M. le ministre du travail** s'il ne conviendrait pas d'assurer une couverture maladie gratuite pour les bénéficiaires de l'allocation spéciale vieillesse par analogie avec toutes les autres retraites et pensions de sécurité sociale.

*Dérogations d'affiliation pour certains stagiaires de la formation professionnelle : publication du décret.*

**22054.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances de publication du décret prévu à l'article 5 de la loi n° 74-1171 du 31 décembre 1974 modifiant certaines dispositions du code du travail relative à la formation professionnelle continue prévoyant des dérogations à l'affiliation au régime général de sécurité sociale pour certains stagiaires.

*Industries textiles : développement des exportations.*

**22055.** — 30 novembre 1976. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances**, de bien vouloir préciser les mesures que le Gouvernement compte prendre pour permettre à l'industrie textile de faire face aux importations de plus en plus importantes de produits en provenance des pays en voie de développement et favoriser les exportations de cette branche, notamment vers les pays extérieurs à la Communauté économique européenne. Il lui demande en outre quelle politique il compte voir suivie dans ce domaine par les instances communautaires.

*Titularisation d'auxiliaire : modalités.*

**22056.** — 30 novembre 1976. — **M. Jacques Maury** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique)** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre afin d'assurer la validation, lors de la titularisation, des services auxiliaires, sur la base du traitement qu'auraient eu, à l'origine de leur carrière, les agents des services publics ou des collectivités locales s'ils avaient débuté comme titulaires.

*Ratification des pactes internationaux.*

**22057.** — 30 novembre 1976. — **M. André Méric** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que le pacte international, relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, adopté le 16 décembre 1966 par l'assemblée générale des Nations Unies, est entré en vigueur le 3 janvier 1976 après avoir été ratifié et fait l'objet d'une adhésion de trente-cinq Etats. Il lui rappelle également que le pacte international relatif aux droits civils et politiques, adopté par les Nations Unies à la même date, est entrée en vigueur le 23 mars 1976. A ce jour, la France n'a toujours pas ratifié ces

deux pactes alors que ses délégués aux Nations Unies les ont votés il y a dix ans. Considérant les buts généreux de ces textes, il lui demande de mettre fin à cette carence et de réparer dans les moindres délais une telle omission qui n'honore pas notre pays.

*Testaments-partages.*

**22058.** — 30 novembre 1976. — **M. André Méric** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de la justice**, que sa réponse à la question écrite n° 21334 (*Journal officiel* Débats Sénat du 29 octobre 1976, p. 2999) ne l'a pas convaincu. En effet, les raisons précédemment fournies pour tenter de justifier la réglementation extrêmement choquante appliquée lors de l'enregistrement des testaments sont artificielles et contradictoires. D'après certaines de ces réponses (*Journal officiel* Débats A. N. du 31 janvier 1976, p. 437), des legs faits à des héritiers autres que des descendants directs auraient pour objet d'opérer un transfert de propriété tandis que des legs faits à des descendants directs auraient pour objet de procéder à un partage. Cette explication, basée sur des considérations juridiques très discutables, est incompréhensible, car d'autres réponses ministérielles (*Journal officiel* Débats A. N. du 2 octobre 1976, p. 6270) précisent que les legs opèrent dans tous les cas un transfert de propriété. Au surplus, un acte ayant pour objet de procéder à un partage ne doit pas être assujéti à un régime fiscal plus rigoureux que celui auquel est soumis un acte ayant pour objet d'opérer un transfert de propriété. Personne n'a affirmé que si l'on prend en compte l'ensemble des droits perçus à l'occasion des successions, la somme à payer est plus importante en ligne directe qu'en ligne collatérale, mais le fait de se référer aux dispositions de l'article 1079 du code civil pour taxer un testament plus lourdement sous prétexte que les bénéficiaires des legs qu'il contient sont des enfants du testateur au lieu d'être des ascendants, des frères, des neveux ou des cousins, est sans aucun doute contraire à la plus élémentaire équité. Il lui demande si, compte tenu de ces observations, il est disposé à déposer un projet de loi afin de faire cesser la grave injustice sur laquelle son attention a été attirée à maintes reprises.

ABONNEMENTS			VENTE au numéro.
	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER	FRANCE et Outre-Mer.
	Francs.	Francs.	Francs.
<b>Assemblée nationale :</b>			
Débats .....	22	40	0,50
Documents .....	30	40	0,50
<b>Sénat :</b>			
Débats .....	16	24	0,50
Documents .....	30	40	0,50

**DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION**  
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone ..... } Renseignements : 579-01-95.  
Administration : 578-61-39.

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.