

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 37^e SEANCE2^e Séance du Mardi 3 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1971 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5045).

Services du Premier ministre (suite).

Section VIII. — Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité (suite).

Section I. — Services généraux (suite) : Crédits concernant la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

MM. Poncelet, Godefroy, de Rocca Serra, Triboulet, Dumas.
M. Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

Section VIII :

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Section I (suite).

Etat B.

Titre IV. — Adoption.

Etat C.

Titre VI. — Adoption.

Vote réservé sur les crédits des titres II. et V.

Equipement et logement : crédits concernant l'équipement.

MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Boudet, Benoist, Védrières, Valleix, Catalifaud, Mercier, Barberot, Moron, Berthoulin.

Renvoi de la suite de la discussion.

2. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 5065).

3. — Ordre du jour (p. 5066).

PRESIDENCE DE M. RENE LA COMBE,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— I —

LOI DE FINANCES POUR 1971
(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n^{os} 1376, 1395).

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

Section VIII. — Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

Section I. — Services généraux : Crédits concernant la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

(Suite.)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du commissariat général du plan d'équipement et de la productivité, ainsi que des crédits concernant l'aménagement du territoire et l'action régionale (services du Premier ministre, section VIII et partie de la section I).

La parole est à M. Poncelet.

M. Christlan Poncelet. Monsieur le ministre, ces dernières années, y compris celle qui s'achève, des résultats intéressants ont été obtenus dans la plupart des zones de conversion. Sur le volume des investissements engagés dans ces régions et sur les conséquences sociales de ces programmes, les rapporteurs ont donné dans leurs excellents rapports des renseignements chiffrés qui illustrent éloquemment la vigueur des actions entreprises. Le dernier recensement de la population de notre pays a enregistré de sérieux renversements de tendance à mettre à l'actif de la politique d'aménagement du territoire. Nul doute, en définitive, qu'une volonté gouvernementale suffisamment sûre d'elle-même et constante ne produise des effets considérables.

Je saisis cette occasion, monsieur le ministre, pour rendre hommage à votre action et à celle de M. le délégué à l'aménagement du territoire.

Ce ne sont pas les résultats atteints ou sur le point de l'être que l'on peut contester en fait. Ce qu'il convient en revanche de relever, si l'on ne veut pas se contenter d'applaudir ce qui réussit, ce sont les menaces qui paraissent planer sur l'œuvre qui s'accomplit dans ce domaine.

Ces menaces, qui se précisent d'ailleurs, sont de nature diverse. Certaines sont issues de la région parisienne dont la congestion ne cesse d'accroître le coût des investissements et les inconvénients pratiques. D'autres menaces qui visent la politique traditionnelle d'expansion régionale résultent d'une conception assez particulière de l'avenir régional. La troisième série de menaces intéresse directement les mécanismes d'aide.

S'agissant des menaces propres à la région parisienne, je dirai que les coups plus ou moins durs portés à l'expansion régionale viennent de différents côtés, tous bien intentionnés d'ailleurs. Il y a d'abord ce qui se fait et surtout ce qui se dit en faveur des villes nouvelles, et qui est la conséquence logique du fameux schéma directeur de la région parisienne.

Sur le principe créateur des villes nouvelles, il n'y a certes rien à redire. Mais, il ne faut pas s'étonner qu'ayant retenu des hypothèses élevées de croissance démographique en région parisienne, en raison notamment de l'importance attachée à l'évolution des villes nouvelles, les responsables de l'équilibre de l'emploi insistent vigoureusement sur la nécessité d'augmenter considérablement la part de l'emploi secondaire et tertiaire en région parisienne et, de ce fait, accablent d'accusations la

politique de décentralisation. Il ne faut pas s'étonner non plus de la publicité faite en faveur des zones industrielles de la région parisienne. Ce que je comprends moins, c'est la part que les pouvoirs publics prennent parfois dans la commercialisation de ces zones.

En outre, la demande d'agrément pour l'extension des surfaces industrielles en région parisienne tend à ne devenir qu'une simple formalité, et cette mesure va être encore assouplie puisque le seuil d'agrément va être porté de 500 à 1.500 mètres carrés pour les ateliers.

J'ignore les raisons pour lesquelles le Gouvernement a estimé opportun de relâcher dans de telles proportions les contrôles en région parisienne. Les succès obtenus dans diverses régions y justifient peut-être une pause dans le domaine de la dissuasion. C'est fort possible. J'estime cependant que le triplement de la surface autorisée sans agrément risque fort d'avoir des conséquences psychologiques plus graves qu'on ne le suppose.

Un autre signe de revirement apparent, sinon réel, réside dans la suppression de la prime de démolition qui a été annoncée. Cette prime est accordée aux industriels qui détruisent leurs installations situées en région parisienne, soit pour les reconstruire dans la même région, soit pour se décentraliser. Les raisons de cette suppression m'échappent. Je sais que ce n'est pas une mesure prise intentionnellement à l'encontre de la décentralisation, mais elle en aura malheureusement les mêmes effets.

Voyons maintenant les menaces que j'appellerai d'origine doctrinale.

Il n'y a pas que ce qui se passe ou se prépare en région parisienne qui me paraît affecter la poursuite, au meilleur rythme, du courant d'expansion régionale.

Il faut parler aussi des prévisions que certains font à propos de l'évolution des diverses régions et auxquelles ils ne craignent pas de donner une publicité excessive. Au nom d'une prospective encore bien discutable et bien fragile dans ses méthodes, on s'ingénie depuis plusieurs années à dresser des cartes de France futuristes où la cause des diverses régions est assez catégoriquement entendue. A en croire certains, la France de demain n'aura pas grand-chose à voir avec la France des zones critiques de l'Est et de l'Ouest. C'est une France dans laquelle les régions les plus fortes, y compris naturellement la région parisienne, se tailleront la part du lion. Les autres parties du territoire, à l'exception de quelques îlots de prospérité relative, sont vouées aux formes évoluées du ruralisme.

Sur quoi se fondent de telles spéculations territoriales ? Je vous le demande, monsieur le ministre.

A force d'expliquer la vigueur des économies voisines par leur degré de concentration géographique, on en vient tout naturellement à défendre la croissance indéfinie des zones les plus denses.

S'agissant du problème des aides, il convient de souligner que les moyens financiers mis à la fin de 1969 au service de la politique d'expansion régionale pour lui permettre de se poursuivre en 1970 ont été si sévèrement calculés que les mécanismes d'aide n'ont pas cessé de fonctionner par a-coups tout au long du premier semestre 1970 et ont failli tomber purement et simplement en panne à la fin de juillet, la dotation budgétaire étant alors épuisée.

C'est ainsi que, dans les zones II dites d'adaptation industrielle, on a pu observer que deux entreprises pouvaient recevoir, pour des implantations de même nature et de même importance, des primes à des taux fort différents, selon que le dossier de demande de prime d'adaptation industrielle avait été ou non examiné par la commission I ter du F. D. E. S. dans une période où le montant des crédits disponibles était plus ou moins élevé. Comment expliquer à un industriel cette différence qui n'est guère compréhensible ?

Je sais qu'une substantielle rallonge a permis récemment de remettre les procédures en route. N'aurait-il pas été préférable de faire dès le début des estimations plus réalistes des besoins à satisfaire, plutôt que de s'efforcer de faire une politique avec la moitié seulement des moyens strictement nécessaires ? En opérant de la sorte, on aura à la fois réalisé des économies illusives et compromis gravement l'efficacité des procédures au lieu de les accélérer comme le Gouvernement en avait lui-même exprimé le désir il y a juste un an. Il y a là, sans aucun doute, monsieur le ministre, un dispositif de « blocage » — je reprends l'expression de M. le Premier ministre — qu'il faut faire disparaître.

Je souhaite vivement que l'année 1971 ne connaisse pas les mêmes difficultés de procédure, car je reste persuadé de la nécessité pour la nation de continuer avec vigueur les efforts entrepris en faveur de nos régions à développer. Je crains cependant que nous ne nous soyons par encore donné tous les moyens dont nous avons besoin pour réussir. Les résultats obtenus ne doivent pas faire oublier tout ce qui reste à faire.

Je voudrais enfin appeler votre attention sur la situation inquiétante du département des Vosges dans le domaine de l'emploi, et cette inquiétude est partagée par tous mes collègues vosgiens.

L'équilibre entre l'offre et la demande est rompu et le chômage total ou partiel menace, ce fléau toujours inadmissible, mais encore plus inacceptable lorsqu'il s'agit de travailleurs comme ceux des vallées vosgiennes qui, ayant toujours vécu dans des régions fortement industrialisées, ont toujours fait preuve non seulement de ténacité et d'ardeur au travail, mais aussi d'une grande et bonne volonté d'adaptation aux conditions de l'économie moderne, ainsi que d'un attachement sans faille au destin national. Grâce à leurs qualités reconnues de tous, les travailleurs vosgiens sont armés pour faire face à la reconversion de l'industrie textile qui fut longtemps l'industrie dominante de leur département.

Hier, des fermetures d'usines ont été annoncées ; elles ont d'ailleurs donné lieu à des manifestations regrettables que nous devons bien vite oublier. Aujourd'hui, d'autres licenciements sont prévisibles, et je ne serais pas surpris que certains chefs d'entreprise aient déjà prévu des dates pour l'arrêt de leurs usines.

Monsieur le ministre, les nouvelles difficultés que traverse l'industrie textile et que vous ne pouvez nier font que les Vosges doivent plus que jamais être classées par vos services en zone prioritaire.

Le taux des primes d'adaptation industrielle qui seront accordées aux entreprises créatrices d'emplois doit être le plus élevé possible si l'on veut espérer une relance de l'économie de ce département. Je suis persuadé que vous aurez à cœur de démontrer que les travailleurs vosgiens peuvent avoir foi dans l'avenir sans pour cela compter sur l'hypothétique intervention de je ne sais quelle société cosmopolite dite de développement économique lorrain. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Godefroy. Où en est la région ? On l'avait oubliée depuis le dernier référendum, mais le discours de Lyon l'a remise au premier plan de l'actualité.

Comment M. le Président de la République l'envisage-t-il ? Comme « l'union de départements permettant la réalisation et la gestion rationnelle des grands équipements collectifs ».

Le département reste le cadre privilégié et la région devient ainsi une sorte de syndicat interdépartemental.

Cinq départements — que vous connaissez bien, monsieur le ministre — ne demandent pas mieux que de regarder vers le même avenir.

« Normands, unissez-vous dans l'action ! » Telle fut la devise d'Arcis de Caumont au XIX^e siècle. Grâce à son impulsion fut fondée le herd-book normand, qui a associé les éleveurs de nos cinq départements dans une œuvre commune. La chambre régionale d'agriculture de Normandie a complété et poursuit cet élan initial.

Mais, comme l'avait fait remarquer Edouard Herriot, c'est la mer qui a fait l'unité de la haute et de la basse Normandie ; c'est la mer qui a dessiné cette région qu'on retrouve telle quelle depuis l'époque gallo-romaine, puisque ni la mer ni la Seine n'ont depuis lors changé de place.

L'Angleterre non plus n'a pas changé de place et, à l'heure où elle s'apprête à entrer dans le Marché commun, nous devons nous souvenir que notre région constitue la façade maritime du Nord-Ouest de la France. Façade maritime en effet, avec la presqu'île du Cotentin qui l'abrite des houles atlantiques et avec l'embouchure de la Seine tournée vers le grand large.

Il serait aussi absurde de dire qu'il y a deux Normandie que de prétendre qu'il y a deux Paris, sous prétexte que la Seine coule en son milieu ! (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. de Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris que, dans ce débat, j'évoque le cas particulier de la Corse. Mon intervention se bornera d'ailleurs à cela, puisque, au demeurant, j'approuve les grandes orientations de la politique gouvernementale en matière d'aménagement du territoire, telles que vous les avez exposées cet après-midi devant nous, notamment en ce qui concerne le développement régional, les loisirs et le tourisme, la lutte contre la pollution et la protection de la nature.

De plus, il est désormais reconnu que les problèmes posés par mon département ont atteint une dimension nationale.

En effet, celui-ci a été érigé en circonscriptions d'action régionale, la vingt-deuxième, et, pour la première fois, la région corse est considérée dans ce budget comme une région touristique d'importance nationale et fait l'objet d'une ligne budgétaire.

A ce propos, j'ai le devoir de marquer ma satisfaction, ainsi que celle de mes collègues, et de remercier le Gouvernement, plus particulièrement vous-même, monsieur le ministre.

Mais il ne suffit pas de reconnaître le caractère spécifique des problèmes que pose ce département, ni même d'affirmer qu'il représente un potentiel de développement touristique exceptionnel. Encore faut-il lui fournir tous les moyens de réaliser son infrastructure et de rattraper le retard inouï de son équipement.

Nous avons constaté avec plaisir que le Gouvernement manifestait son intention d'aménager la façade méditerranéenne de notre pays et qu'il consacrait à cet objectif des investissements considérables dans les domaines de l'agriculture, du tourisme et de l'industrialisation.

Mais peut-on ignorer que la longueur des côtes de notre île dépasse la distance de Port-Vendres à Menton, que l'attrait de ses sites et de son climat la place en tête des îles méditerranéennes, que ses ports et ses plages sont parmi les plus sûrs et les plus accueillants, qu'enfin elle bénéficie dans le *Mare nostrum* d'une position privilégiée entre la Côte d'Azur et le Latium, c'est-à-dire entre les deux régions d'Europe qui connaissent la plus grande fréquentation touristique ?

C'est pourquoi vous estimerez sans doute avec moi que la part qui lui est faite dans ce budget est nettement insuffisante et qu'elle n'est pas à la mesure des objectifs que l'on pourrait raisonnablement s'assigner.

Sans vouloir comparer des chiffres qui seraient sans doute apparaitre que la Corse est la Cendrillon des régions touristiques, et tout en reconnaissant que le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire a consacré à son développement, depuis le 1^{er} janvier 1965, plus de vingt millions de francs de crédits, je dois regretter que la dotation de la « mission corse », relevant de votre propre autorité, ait été fixée d'une façon aussi parcimonieuse.

Certes, un premier pas a été franchi : mais il n'est pas suffisant. Il ne sera pas possible, à moins que les crédits ne soient fortement majorés en cours d'exercice et tout au long de l'exécution du VI^e Plan, de se rapprocher de l'objectif qui, semble-t-il, sera retenu pour le tourisme dans le schéma directeur de l'aménagement du territoire, à savoir 150.000 lits.

A l'heure où le littoral provençal et la Côte d'Azur connaissent une certaine saturation et où le Languedoc-Roussillon ne semble pas connaître encore un essor touristique qui soit à la mesure des investissements réalisés, j'estime qu'il y a lieu d'accélérer l'équipement de la Corse. Or cela ne pourra, en aucun cas, être obtenu sans une intervention plus considérable du F. I. A. T. et des crédits de mission.

Une politique d'aménagement du territoire doit atténuer les disparités et les déséquilibres. J'espère, j'ai même la conviction, monsieur le ministre, que vous avez l'intention de le faire et que vous en aurez la volonté.

C'est pourquoi je veux vous rappeler ce qui nous paraît essentiel et qui est absolument prioritaire.

D'abord, il convient de moderniser très rapidement le réseau routier et, à cet égard, un plan de dix ans devrait être arrêté. Ce réseau ne devrait, en aucun cas, se limiter, comme cela est indiqué dans le schéma directeur routier, à une simple liaison de deuxième ordre entre les deux principales villes ; il conviendrait alors de prévoir, notamment sur la côte Est, un réseau de premier ordre, avec des pénétrantes vers l'intérieur.

Ce réseau pourrait avoir un jour le caractère d'une véritable liaison internationale, lorsque seront développées les liaisons aériennes et maritimes rapides — peut-être par naviplane — avec la Côte d'Azur et la côte italienne qui l'intégreraient, en somme, au réseau autoroutier européen.

La deuxième priorité est celle des équipements hydrauliques qu'il faut développer par la réalisation de nombreux ouvrages de retenue et de distribution en commençant par ceux qui sont polyvalents et qui intéressent, à la fois, l'irrigation et la desserte des zones touristiques.

J'indique ici, pour illustrer cette insuffisance des équipements, que E. D. F. vient de nous faire savoir qu'en raison de la sécheresse, elle devrait décider des délestages et se contenter de desservir les principales villes de la Corse.

Il faut assigner à cet effet à la Somivac — Société pour la mise en valeur agricole de la Corse — de nouvelles missions afin que son action, concentrée jusqu'à présent dans un secteur trop limité, soit enfin diversifiée, afin qu'elle concoure davantage à l'aménagement de l'espace rural dans son ensemble et à un meilleur équilibre agro-sylvo-pastoral. Encore faut-il, bien entendu, qu'on lui en donne les moyens, ce qui n'a pas été le cas au cours de l'exercice budgétaire écoulé.

Sans vouloir étaler ici un catalogue de propositions ni entrer dans tous les détails des interventions souhaitables, j'ajouterai que l'aménagement véritable de mon département ne peut s'accommoder de l'absence totale d'industrialisation.

Il convient donc de majorer le taux des primes et d'essayer d'implanter dans notre île des activités de recherche, notamment pour l'exploration des problèmes posés par la mer. Il convient aussi de prévoir dès maintenant un institut universitaire de technologie.

Nos compatriotes insulaires, qui ont désormais la notion de leur communauté d'intérêts, sont décidés à participer à l'œuvre de modernisation des structures administratives, sociales et économiques de leur région.

Je sais qu'ils saisiraient la chance qui leur serait offerte si le Gouvernement appliquait pleinement à la Corse la politique de développement régional, telle que vous l'avez définie. (*Applaudissements.*)

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

M. Raymond Triboulet. Monsieur le président, mes chers collègues, mes amis de l'union des démocrates pour la République m'ont demandé de présenter deux séries d'observations.

Mon cher ministre, nous attachons aux fonctions que vous exercez une importance toute particulière : vous êtes le ministre de l'avenir. On dit bien que l'avenir n'appartient qu'à Dieu, mais il vous appartient au moins en partie, si bien que nous accordons à cette discussion des crédits de votre ministère une valeur exceptionnelle.

Or, les deux observations que je suis chargé de vous présenter portent, d'une part, sur les méthodes d'élaboration du Plan et, d'autre part, sur l'esprit qui vous anime.

Quant aux méthodes, nous sommes persuadés, bien entendu, que vous êtes en accord avec les grandes lignes de la politique indiquée par le Premier ministre : cette « nouvelle société », cette concertation, cette participation que l'on doit retrouver à tous les niveaux.

Certes, vous avez entrepris un effort de déconcentration en remettant, cette fois-ci, lors des travaux préparatoires du VI^e Plan, une enveloppe régionale à la discrétion du préfet régional, moyennant certaines consultations.

C'est certainement un moyen de rapprocher l'étude et la discussion de la base, si je puis dire. Or, monsieur le ministre, je suis chargé de vous exprimer l'opinion de beaucoup d'entre nous qui estiment sans doute ne pas faire partie de la base puisque l'amélioration de ces méthodes, « la promotion de la vie régionale et locale », indiquées par M. Ansquer dans son rapport, ne sont pas parvenues encore jusqu'à la fonction de député.

Bien que désormais ils soient députés d'un arrondissement — participant donc à la vie locale et régionale — bien qu'ils soient souvent maires de communes et conseillers généraux, il faut bien reconnaître que ces députés ne participent que de très loin et dans des conditions extrêmement difficiles aux travaux du Plan.

S'ils n'ont pas le bonheur d'appartenir à la Coder — une minorité de députés appartient à la Coder — il leur est quasiment impossible de connaître ces schémas particuliers d'aménagement dont nous avons appris l'existence, pour certains, avec grand plaisir, dans le rapport de M. Duval et dans les deux autres excellents rapports présentés.

Schéma directeur des télécommunications, réseau des observatoires économiques régionaux, schéma directeur des liaisons ferroviaires, routières et autoroutières, schéma directeur des aéroports, schémas d'aménagement des quatre aires métropolitaines, directives d'aménagement du bassin parisien, tout cela a échappé à la plupart du temps, à nos collègues députés.

J'avoue que, en ce qui concerne les enveloppes régionales — j'aurai l'occasion d'y revenir dans un instant — nous avons appris qu'elles étaient signifiées à nos régions par les travaux des conseils généraux, pour ceux d'entre nous qui étaient conseillers généraux. Sinon, les enveloppes régionales ont été signifiées à des autorités administratives sans que jamais les députés de la région aient pu intervenir, alors que leurs électeurs étaient persuadés qu'ils étaient dans le secret des dieux — vous voyez que je continue à vous accorder de grands pouvoirs, mon cher ministre ! (*Sourires.*)

Enfin, la discussion de ces crédits, de cette enveloppe régionale, est réservée à la Coder. Or s'il n'est pas de la Coder, je le répète, un député ne connaît vraiment aucun des éléments de la décision. S'il est conseiller général — ne parlons plus du député, parlons du conseiller général — il participe à une session — elle vient de se tenir en ce qui concerne mon département — où on lui présente une esquisse du plan régional. A dire vrai, cette esquisse de plan régional, monsieur le ministre, qui nous est remise dans des conditions de précipitation et d'obscurité exceptionnelles, ne permet guère au conseiller général de se faire une idée sur les choix opérés par son préfet régional.

Déjà, sur l'enveloppe régionale, il n'a pas la moindre notion précise venant de vos services et, au niveau du conseil général, il n'obtient de son préfet que des chiffres prétablis, extrêmement difficiles à discuter, et j'en appelle sur ce point à tous mes collègues conseillers généraux. (*Applaudissements.*)

Je suis persuadé que de bien des côtés, à la suite de ces discussions, vous aurez des réclamations d'élus cantonaux qui feront savoir que, vraiment, la discussion devant l'assemblée départementale s'est faite dans la confusion et l'obscurité.

MM. Henri Lavielle et Georges Carpentier. Très bien !

M. Raymond Triboulet. Enfin, j'ai le bonheur, ayant été désigné par mon conseil général, de faire partie d'une Coder. Cependant, il faut que vous sachiez, mon cher ministre, comment ces Coder fonctionnent à la base, car vous, vous les voyez fonctionner de haut. Dans le sous-groupe auquel j'ai participé, celui des aménagements pour les villes peu importantes et les campagnes, ce qu'on nous a demandé de faire, c'était le total des besoins. Encore ai-je demandé qu'on nous fournisse les chiffres qui avaient été promis au V^e Plan et ceux qui avaient été effectivement réalisés par le V^e Plan. On m'a répondu que les nomenclatures avaient changé du V^e au VI^e Plan. Les chiffres étaient donc difficilement comparables...

M. Henri Lavielle. Exact !

M. Raymond Triboulet. ... ainsi les comparaisons n'ont pu être réalisées à la Coder.

Ayant élevé cette protestation à la Coder, nous avons pu, au conseil général, obtenir certaines comparaisons, nomenclature pour nomenclature, ce qui nous a permis de travailler dans de meilleures conditions. Mais devant la Coder ce fut la nuit totale. Qui donc, en fin de compte, a eu, à la Coder, une idée approximative des choix accomplis par le préfet de région et de l'évolution qu'il entendait donner aux crédits régionaux ? Uniquement les membres de la commission dite de synthèse, c'est-à-dire, sauf erreur, cinq ou six personnes en ce qui concerne ma région. En sorte que cinq ou six personnes seulement ont pu comprendre exactement ce qui se passait.

Je m'excuse de ce tableau qui peut vous sembler trop critique, mais, hélas ! qui est conforme à la réalité.

Mon cher ministre, il faut absolument modifier ces méthodes. Vous êtes entouré de collaborateurs éminents, vous faites des travaux excellents, et il n'y a aucune raison pour qu'on ne les connaisse pas, qu'on ne les comprenne pas, qu'ils ne soient pas exposés clairement, de façon que tous les élus, depuis les élus cantonaux jusqu'aux députés, puissent clairement savoir de quoi il s'agit et comment le VI^e Plan est préparé en ce qui concerne leur région et leur département.

Ma seconde observation porte sur l'esprit. Nous nous demandons, mon cher ministre, comment vous concevez le Plan et son utilité. Bien entendu, dans le Plan, il y a une part de prévisions, prévisions économiques qui, souvent, ne sont pas très exactes — mais c'est le caractère de toutes les prévisions économiques car, hélas ! à l'heure actuelle, les choses changent rapidement. On y trouve aussi et surtout une part d'investissements publics.

C'est là où vous pouvez agir ; c'est là, véritablement, que se situe la partie constructive du Plan, dans ces investissements publics que devraient traduire, d'ailleurs, les budgets annuels. Certes, il y a peut-être hiatus, hélas ! entre le Plan et certains budgets annuels, mais en gros le Plan traduit bien l'engagement que l'Etat prend de faire des investissements publics dirigeants et entraînants.

Eh bien, dans quelle direction allez-vous ? Comment voulez-vous que nous ayons une idée exacte de cette direction ? Nous ne savons pas quelles sont les enveloppes régionales dans l'ensemble de la France, par rapport au V^e Plan, par rapport aux enveloppes régionales du V^e Plan et par rapport à ce qui a été donné effectivement pour chaque région au V^e Plan.

Si vous voulez nous indiquer exactement, en dehors des mots et des discours qui sont fort intéressants à entendre, quelles sont les réalités, c'est-à-dire quelles sont les options que vous avez prises réellement pour le VI^e Plan, il faut que vous publiez l'ensemble des enveloppes régionales en comparaison avec les enveloppes du V^e Plan et en comparaison avec ce qui a été obtenu par chaque région pour le V^e Plan.

M. Hervé Laudrin. Très bien !

M. Raymond Triboulet. L'évidence, les crédits de rénovation rurale viendront gêner l'étude de ces problèmes. Il faut que vous les restituiez à chaque région pour que la comparaison soit valable ; il faut que vous réintégriez, aussi, les crédits bretons ou les crédits de montagne, bref tout ce qui crée des plans annexes, collatéraux et parallèles.

J'ai critiqué, à titre personnel, il y a longtemps, cette méthode. De toute façon, pour une comparaison valable, il faut réintégrer ces efforts particuliers par région, de façon que nous puissions comparer ce que vous avez fait au V^e Plan et ce que vous voulez faire au VI^e, et il faut nous indiquer quels sont vos critères, quels sont vos choix.

D'après ce que nous avons entendu dire — mais ce ne sont que des bruits — certaines régions auraient obtenu beaucoup plus au V^e Plan, d'autres nettement moins, et d'autres seraient à peu près au niveau du V^e Plan.

Alors, il faut exposer pourquoi. Quelle est l'option que vous avez faite ? En effet, nous craignons, je vous le dis très franchement, que votre option du Plan ne soit qu'une option d'accom-

pagnement du courant économique naturel : « on ne prête qu'aux riches », si bien que vous viendriez aider les régions déjà naturellement en expansion à connaître une expansion plus brillante encore. Est-il besoin de vous dire que cela nous inquiéterait singulièrement, car ce serait alors accroître les déséquilibres. Nous voulons alors vous dire quelle est notre philosophie du Plan.

Nous pensons que la rentabilité ne peut pas en être la règle, car la rentabilité, qui est déjà une règle insuffisante pour l'économie et la politique, est en tout cas exclue, en ce qui concerne l'Etat, comme seule règle de conduite. Il n'est pas possible que l'Etat soit conduit seulement par un désir de rentabilité.

Je voudrais vous donner un certain nombre d'exemples. L'Université, par exemple. Lorsqu'il s'est agi de fixer des universités, de les développer, l'option qui avait été prise à un moment par la direction de l'enseignement supérieur était tout à fait conforme à cette mauvaise tendance. On disait : « Une ville puissante, à grande démographie, c'est celle-là qu'il faut favoriser au point de vue universitaire ». Or, on sait que (notes les grandes universités du monde — c'est un problème de climat spirituel — se sont d'ordinaire fixées dans des villes petites, mais jouissant d'un grand capital spirituel.

Il en est de même pour les financements privés d'autoroutes. Bien entendu, il s'agit de chercher la rentabilité. Mais l'Etat a son rôle à jouer. S'il ne fixe pas le tracé, il connaît quelques ennuis politiques. Il semble que vous pnievez vous en souvenir. (Sourires.)

Quant à l'urbanisme — nous en parlerons demain — il est trop évident qu'il est fait pour donner aux hommes plus d'air, plus de verdure, plus de beauté ; il n'est pas fait uniquement pour accorder des dérogations rentables aux promoteurs.

M. Jacques Delong. Très bien !

M. Raymond Triboulet. Dans ces conditions, le rôle de l'Etat n'est pas de rechercher uniquement la rentabilité.

Vous me direz : il y a la rénovation rurale ; il y a la Bretagne ; il y a la montagne ! Mais, mon ami M. Offroy l'a dit tout à l'heure excellentement, il y a les régions pauvres ; vous les aidez...

M. Georges Carpentier. A peine !

M. Raymond Triboulet. ... et vous remplissez votre devoir. Il y a les régions riches ; vous les aidez parce que vous voulez faciliter leur expansion. Mais il y a toutes celles qui restent entre les deux et qui méritent néanmoins parce qu'elles présentent des problèmes humains, votre intérêt.

Voici ma conclusion. Il n'y a pas que des problèmes de chiffres, mon cher ministre. Je vous le rappelle cette année encore parce que c'est vraiment une doctrine qui nous est très chère. Il y a surtout des problèmes humains. Bien entendu, l'urbanisme doit tendre à un développement harmonieux, l'aménagement du territoire également.

Il faut que tout cela soit harmonieux, c'est-à-dire juste. Le premier rôle de l'Etat, c'est la justice. C'est cela qui passionne les Français. Si vous voulez que les Français se passionnent pour le Plan, pour cette « ardente obligation » dont parlait le général de Gaulle, il faut les convaincre que le Plan travaille pour le mieux-être de l'homme, dans l'ensemble du pays, et dans le respect de la justice.

Voilà vraiment ce qu'il faut dire et c'est ce que vous tentez de faire, je veux le croire. Car c'est ce qui peut, seul, intéresser la jeunesse, qui nous suit, à cette magnifique tâche qui consiste à aménager la France. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Pierre Dumas. Mesdames, messieurs, la politique d'aménagement du territoire, à laquelle je consacrerai ma brève intervention, ne peut nécessairement pas connaître d'achèvement. C'est une volonté de progrès constant ; ce doit être un souci d'un équilibre à corriger sans cesse, comme vient de le souligner si brillamment M. Triboulet.

Cette politique doit se manifester par des efforts toujours renouvelés. Il n'est donc pas surprenant que, chaque année, à l'occasion de la discussion du budget, les élus présentent des recommandations nouvelles et demandent des ajustements. Nous nous prions de ne pas y voir une critique négative ni une méconnaissance des résultats obtenus. Bien au contraire, notre attitude est le témoignage de notre confiance dans l'efficacité de l'outil qui est entre vos mains.

En effet, la politique d'aménagement du territoire a vraiment pris forme avec la création de la D. A. T. A. R. et du F. I. A. T. par l'actuel Président de la République, alors qu'il était Premier ministre, et il serait contraire à l'objectivité, donc à l'honnêteté intellectuelle, de ne pas souligner l'impulsion que vous-même lui donnez avec l'appui de M. Jérôme Monod et de toute son équipe.

C'est dans cet esprit qu'aux nombreuses observations déjà formulées — et fort bien, telles celles de l'orateur qui m'a précédé — je désire ajouter quelques remarques relatives aux régions de montagne dont ce sera le tour dans ce véritable cours de géographie humaine et économique que représente traditionnellement la discussion du budget de l'aménagement du territoire.

Je ferai ces remarques au nom de divers collègues des nombreux départements intéressés et à propos des crédits concernant ces régions de montagne qui figurent à votre budget soit pour l'aménagement touristique, soit pour les zones de rénovation rurale.

En ce qui concerne les aménagements touristiques, les choix ne sont pas seulement votre fait, mais vous assumez en la matière une responsabilité particulière.

Les services du tourisme peuvent légitimement considérer que toutes les régions de France sont belles et qu'il est partout utile ou agréable de créer des zones d'accueil et de loisirs pour les populations des villes voisines. Mais, vous, qui avez la responsabilité de l'aménagement du territoire, vous n'intervenez pas seulement pour le plaisir de ces populations; vous voulez que les aménagements auxquels vous avez procédé soient générateurs d'activités et d'emplois.

Et, pour éviter que ces aménagements n'entraînent finalement déception et amertume, vous devez choisir, ou demander aux ministres responsables de choisir, ce qui est peut-être rentable — s'agissant d'activités et d'emplois, je pense que M. Triboulet en conviendra — et porteur d'avenir, c'est-à-dire choisir ce qui est compétitif.

En d'autres termes, il faut exiger le choix de sites et de formules capables de triompher de la concurrence des pays voisins sur un marché du tourisme devenu international pour les masses et non plus seulement pour quelques privilégiés.

A cet égard, la montagne vous offre une série de garanties que je serais tenté de dire à nulles autres pareilles.

D'abord, la croissance régulière de la clientèle des sports d'hiver et de ski d'été, ce qui nous assure un marché en plein développement; ensuite, le fait qu'une mission interministérielle, constituée il y a plusieurs années, ait pu procéder à un inventaire exhaustif des sites compétitifs sur le plan européen, sinon sur le plan mondial, et l'évaluation de la capacité de ces sites — travail qui a révélé que la France était la mieux placée en Europe, pour ne pas dire dans le monde, pour cette forme de tourisme, ce qui n'est pas toujours le cas pour toutes les autres — enfin, la connaissance des techniques d'aménagement des stations, la possession d'une méthode de ski célèbre dans le monde entier et les champions qu'il faut pour l'illustrer.

En bref, le tourisme des sports d'hiver paraît être une carte gagnante. Dans l'intérêt général, il nous paraît donc normal que cette carte soit jouée.

Or, dans la répartition des crédits des autres ministères, qui figure en annexe du budget du tourisme, nous avons pu constater que la montagne est traitée en parent pauvre. M'adressant à vous comme au régulateur, à celui qui a la charge de rétablir les équilibres et la justice, ainsi qu'on l'a si bien dit tout à l'heure, je vous demande, en premier lieu, avec une insistance toute particulière d'intervenir dans tous les sens du terme, c'est-à-dire d'exercer une pression à l'intérieur du Gouvernement, au nom des principes et des options qui guident votre aménagement du territoire, pour que, dans les prochains budgets, l'équipement touristique de la montagne et la mise en valeur de notre patrimoine neige soient considérés à leur juste mesure.

En second lieu, je vous demande d'intervenir dès cette année pour des opérations au coup par coup afin de tenter d'atténuer ce déséquilibre, cette disparité en soutenant notamment la création de voies d'accès qui sont à l'origine de tous les aménagements.

Mais, comme l'a très bien dit dans son remarquable rapport M. Anquetin, comment traiter de l'aménagement du territoire sans parler de la rénovation rurale ?

En cette matière, la politique entreprise me paraît, ainsi qu'à nombre de mes collègues, excellente et urgente. Vous avez souligné cette après-midi, monsieur le ministre, l'augmentation globale des crédits destinés à promouvoir cette politique. Nous nous en réjouissons et nous vous en félicitons.

Cependant, là encore, il nous faut constater que la montagne, ou du moins une grande partie de la montagne, est négligée. Je veux parler des zones de montagne diffuses, celles qui ne font partie ni de l'Auvergne ni du Limousin — régions qui, dans leur intégralité, sont zones de rénovation — et qui représentent 29 départements placés sous la tutelle du commissaire à la rénovation rurale en montagne. Cela va des Vosges aux Pyrénées en passant par le Jura et les Alpes du Nord et du Sud.

Faut-il abandonner ces vastes morceaux de la France, ce tiers-monde de l'hexagone? Toutes les études qui ont été faites ont

conclu par la négative, du point de vue de l'intérêt général. Parce qu'il s'agit d'abord de préserver un précieux milieu naturel et biologique; ensuite, de maintenir, en conservant la vie dans la montagne, la sécurité de nombreux ouvrages, notamment de production d'énergie hydroélectrique, de communications et, du même coup, la sécurité des vallées, des usines et des villes qui s'y trouvent; enfin, d'assurer une bonne gestion du patrimoine.

En effet, le coût de la réinstallation et de la reconversion des migrants que deviendraient les montagnards si on ne leur permettait pas de vivre chez eux, le coût de la reconquête de la montagne par les services chargés de son entretien dès lors qu'il n'y aurait plus d'agriculteurs pour l'assurer, dépasseraient de loin le prix du concours demandé pour permettre une urgente et nécessaire mutation.

N'est-ce pas typiquement le rôle de la délégation à l'aménagement du territoire, chargée d'atténuer les différences et de sauver les régions où la vie est en péril, que d'intervenir vigoureusement dans ces zones? Vous le savez si bien que, déjà, vous le faites, monsieur le ministre. Mais je désire vous rendre attentif à une situation nouvelle qui frappe tous ceux qui vivent dans les régions de montagne.

Les montagnards semblent en être au dernier quart d'heure de leur persévérance pourtant proverbiale.

M. Christian Poncelet. Très juste!

M. Pierre Dumas. Les populations prennent conscience de leurs problèmes et de la disparité de leur mode de vie avec celui d'autres secteurs de la nation. L'heure de vérité deviendra aussi celle du découragement si l'on ne prend pas très vite des mesures positives et significatives. Certes, nous sommes des réalistes. Les montagnards savent qu'on progresse pas à pas et, par conséquent, ne demandent pas tout partout à la fois.

La politique entreprise dans les zones de montagne que j'évoque est rigoureusement sélective. Elle consiste à concentrer les moyens sur un nombre réduit de secteurs où l'on voudrait démontrer qu'il est possible de rénover la vie à la montagne, de lui rendre un équilibre et d'assurer un avenir à ceux qui demeurent sur ses pentes. Mais si, par malheur, l'absence de moyens suffisants interdisait de soutenir l'effort, de le porter jusqu'à son terme, alors c'est la démonstration inverse qui serait faite, mais il serait bien grave d'avoir définitivement et officiellement prouvé aux montagnards qu'il leur faut renoncer à tout espoir.

Or, dans les efforts de rénovation rurale dont l'importance pour d'autres régions est parfaitement légitime et nous réjouit, nous qui connaissons les problèmes des régions relativement déshéritées, il me semble que les nombreux secteurs montagnards dépourvus que j'ai évoqués ont été, là encore, sévèrement négligés. Ils représentent vingt-neuf départements, je l'ai dit, deux mille communes, 1.200.000 habitants. Cependant, je vois dans le tableau qui figure dans l'excellent rapport pour avis de M. Duval que, pour 1968, 1969 et 1970, l'effort en faveur de ces régions de montagne a été inférieur à celui consenti pour le Limousin — quatre départements, 800.000 habitants — la moitié de celui consenti pour l'Auvergne — cinq départements et demi — le tiers de celui consenti pour la Bretagne — cinq départements et demi.

Loin de moi l'idée d'opposer ces régions entre elles. Notre souci est au contraire de les rapprocher et de dire: ce sont là d'excellentes références; nous nous en réclamons et demandons à être traités comme ces régions dans lesquelles vous avez entrepris un effort bien nécessaire.

Après mûre réflexion et ample débat entre représentants des régions de montagne, je suis donc amené à vous indiquer qu'il vous faut consentir davantage, y compris pour les zones périphériques et les parcs nationaux qui se multiplient. C'est 80 millions de francs qui, chaque année, seraient nécessaires et le soutien de ce rythme est indispensable à la réussite des expériences entreprises dans ces zones.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous dire. Je ne l'ai pas fait sans une certaine gêne, d'abord parce qu'il n'est pas dans mes habitudes de monter à la tribune pour évoquer un problème sectoriel — mais ce secteur est si vaste et se répartit entre tant de points en France qu'il ne me semblait pas déroger à la règle en le faisant — ensuite parce qu'il est difficile de tendre la main au nom des populations montagnardes.

Tout au long des siècles, ces populations, bien plus qu'à quémander ont été amenées à donner, nourriture ou asile au passant ou au réfugié, secours au voyageur ou au touriste en difficulté, à donner des soldats solides et braves quand le pays était en danger.

Ce que nous demandons pour elles, c'est tout simplement l'égalité de traitement avec d'autres régions non moins dignes d'intérêt. Et comme vous savez que ces populations n'ont jamais rechigné devant l'effort, vous pouvez être assuré qu'elles sauront tirer pleinement parti des moyens que vous mettez

à leur disposition. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Mesdames, messieurs, pour beaucoup d'entre vous, le ministre du Plan et de l'aménagement du territoire devrait être à même de répondre à tout. C'est ce qui explique que, notamment à l'occasion des débats budgétaires, bien des questions lui soient posées qui ne ressortent pas directement de sa compétence ou pour lesquelles il ne peut prendre de décision qu'avec l'un de ses collègues du Gouvernement. C'est ce qui s'est passé aujourd'hui.

Je m'efforcerais de répondre à un maximum de questions, mais je ne peux pas garantir de satisfaire tous les orateurs avec ce que je vais leur dire.

Tout d'abord, le Plan. M. d'Ornano s'est inquiété de la lourdeur de la procédure. Je ne saurais lui dire qu'il a totalement tort. Il est vrai que la préparation du Plan implique la réunion de nombreuses commissions, la participation de beaucoup de responsables, la mise au point de tableaux économiques ou de statistiques qui constituent dans l'ensemble un travail important.

Mais c'est aussi ce qui fait la valeur de notre Plan qui doit être avant tout le fruit d'une concertation très large. Car c'est ainsi qu'on pourra obtenir le consensus indispensable qui fait du Plan, ou qui fera du Plan *in fine*, le document essentiel de nos ambitions à travers les travaux des commissions, à travers les nombreuses réunions qui président à l'élaboration du Plan; c'est un dialogue qui s'ouvre entre les diverses catégories professionnelles, entre l'Etat et ses administrés; c'est en un mot toute notre démocratie économique qui est en jeu.

Dans le souci exprimé par M. d'Ornano, le Gouvernement a allégé la procédure au niveau national, sans écarter toutefois à ce niveau — je le dis plus spécialement à l'intention de M. Triboulet — les membres du Parlement. Car, après tout, mesdames, messieurs, vous et moi sommes ici présents et nous allons nous retrouver dans quelques mois pour discuter ensemble de toute cette affaire.

Mais le Gouvernement ira plus loin que précédemment, en associant les conseils généraux à la planification, et ce pour la première fois.

Je n'ignore pas que pareille procédure a pu jeter quelque trouble dans les esprits, car on ne travaille bien que dans un cadre familial.

Du moins, en associant pour la première fois ces collectivités locales à la planification, avon-nous, me semble-t-il, œuvré pour une meilleure élaboration du VII^e ou du VIII^e Plan. Des habitudes seront désormais à prendre et bien des détails devront être mis au point — j'en conviens entièrement.

M. Carpentier a formulé quelques critiques au sujet de l'exécution du V^e Plan. J'aurais pu cet après-midi citer certains chiffres. Je ne l'ai pas fait et ne le ferai pas davantage ce soir, de peur d'allonger le débat. Je renverrai simplement M. Carpentier au rapport très précis et fort détaillé qui sera publié sur l'ensemble du V^e Plan; il y trouvera tous les chiffres nécessaires.

J'ajouterai — et ceci n'est pas une clause de style — que, compte tenu des événements que notre pays a connus au cours des dernières années, les résultats auxquels nous sommes parvenus me paraissent assez satisfaisants pour que nous puissions considérer le V^e Plan, dont l'essentiel a été exécuté, comme un document réaliste.

M. Carpentier a aussi évoqué le VI^e Plan, disant que ses objectifs sacrifiaient les exigences du niveau de vie à celles de l'industrialisation. Je répète que l'industrialisation n'est qu'un moyen d'améliorer le niveau de vie et l'un des objectifs indispensables au demeurant pour corriger favorablement la distribution des revenus et accroître l'emploi.

On ne saurait à la fois insister sur le problème démographique et critiquer l'option d'industrialisation, comme l'a fait M. Carpentier. D'ailleurs, l'amélioration des conditions de vie, affirmée comme l'une des trois ambitions majeures du VI^e Plan, se trouve confirmée par le taux d'accroissement des enveloppes financières. Les deux secteurs les plus favorisés à cet égard sont celui des équipements culturels, dont le taux d'accroissement annuel devrait être compris entre 12,3 et 18,1 p. 100 — il est vrai qu'ils partent d'assez bas — et celui des équipements d'action sociale dont le taux d'accroissement annuel devrait être compris entre 12 et 14,8 p. 100.

En outre, on se rappellera ce que M. le Premier ministre a déclaré à la tribune de l'Assemblée nationale en présentant les grandes options du VI^e Plan : la production augmentera, au cours

du VI^e Plan, de 33 p. 100 environ, les investissements des entreprises de 38 p. 100, les prestations sociales de 42 à 44 p. 100, les équipements collectifs de 45 à 50 p. 100.

Voilà quand même des chiffres qui, s'ils sont réalisés, parleront d'eux mêmes.

M. Carpentier estime, d'autre part, que les élus locaux ne délibèrent pas sur la répartition des crédits. J'y reviens. Le Plan, il faut insister sur ce point, rassemblera aussi bien les équipements financés par l'Etat que ceux qui sont financés par les collectivités locales et qui relèvent directement d'elles.

Dans le VI^e Plan, et pour la première fois, les collectivités locales disposent d'un véritable pouvoir d'initiative, y compris pour des équipements de caractère national. Les collectivités locales et les départements en particulier ont donc aujourd'hui, grâce au décret du 13 janvier 1970, le pouvoir de transcrire dans leur budget les programmes qu'ils auront préparés.

Je me permets de rappeler à l'Assemblée qu'il était infiniment plus facile, après la guerre, de faire un plan, car à cette époque on ne consultait personne. Cela a prévalu durant plusieurs législatures. C'était uniquement l'administration qui établissait un plan et qui le mettait à la disposition du Gouvernement.

Or, selon les procédures nouvelles, de plan en plan — et je me demande ce qui se passera la prochaine fois et jusqu'à quelle concertation nous n'irons pas — nous arrivons à questionner tant de gens et dans des conditions telles que nous devrions obtenir la concertation la plus merveilleuse. (Sourires.)

Mais il me semble bien que, pour l'instant, nous ne donnons pas encore pleine satisfaction pour la raison assez simple que le décret auquel j'ai fait allusion n'est pas vieux et que, par conséquent il n'était pas prévu, il y a quelques mois encore, que nous demanderions l'avis des conseils généraux. En vérité, de nombreux conseils généraux ont été à même de répondre d'une manière assez précise aux questions posées et d'indiquer des choix ou des préférences dans la mesure où le préfet de région et ses collaborateurs ont pu renseigner exactement les conseils généraux intéressés, même s'il n'en a pas été ainsi dans la totalité de nos départements, comme je l'ai reconnu à cette tribune au début de l'après-midi.

Mais les Coder, beaucoup plus au fait de ces problèmes, dotées d'un état-major, d'un président qui n'ignorent rien de ces procédures, secondées par le personnel préfectoral, seront, elles, parfaitement à même d'émettre un avis des plus qualifiés et du même coup de participer véritablement à l'élaboration du Plan.

Quant aux députés qui ne seraient pas membres d'une Coder en tant que conseillers généraux, ils auront tous, évidemment la possibilité de se faire entendre en dernière instance à l'échelon national.

Je suis moi-même conseiller général depuis vingt-cinq ans et, en tant que tel, j'étais membre de la Coder de ma région jusqu'au jour où, devenu membre du Gouvernement chargé plus spécialement de l'aménagement du territoire, j'ai alors donné ma démission pour ne pas être à la fois juge et partie. Je sais donc par expérience que lorsqu'une Coder est bien menée elle est parfaitement à même d'effectuer les choix que nous lui demandons de faire.

Certes la tâche est compliquée et il faut s'y habituer. J'admets volontiers que pour les conseils généraux à qui on demande pour la première fois de se prononcer de la sorte, elle paraisse ardue. Mais on peut espérer que dans cinq ans elle leur sera plus aisée si évidemment n'a pas été éprouvée d'ici à une procédure convenant définitivement à tout le monde.

Je répondrai maintenant aux interventions qui portent sur l'aménagement du territoire, ce qui me conduit d'abord à préciser certains des grands axes de cette politique, notamment les instruments de la politique industrielle.

L'un des thèmes les plus importants évoqués à juste raison par divers orateurs est celui de l'industrialisation. Celle-ci est en effet l'une des principales préoccupations du plan en cours d'élaboration. J'ai noté avec une particulière attention ce que M. Lebas a dit dans son rapport sur cet objectif. Les suggestions qu'il a faites doivent être examinées dans le cadre des travaux préparatoires du VI^e Plan.

L'un des problèmes soulevés est celui des investissements étrangers. M. Rossi et M. Lebas m'ont demandé où en était l'harmonisation des différents régimes d'aides européennes.

Cette harmonisation est activement discutée au niveau de la Communauté économique européenne. J'ai assisté, il y a quelques jours, à une réunion sur ce point des ministres responsables de l'aménagement du territoire des six pays et j'espère que nous arriverons à un résultat qui marquera d'ailleurs le souci de la France d'approfondir le Marché commun.

J'ajoute que, parmi les Six, la France a été le premier pays à vouloir cette discussion sur la politique des investissements étrangers et sur le régime des aides. Nous avons été très heureux que nos partenaires répondent enfin, cette année, à notre demande. La récente conversation a été très intéressante et a

déjà permis de préciser les positions et les préoccupations des uns et des autres. Je souhaite très vivement que nous arrivions, tous ensemble, dans les semaines à venir, à mettre au point un dispositif commun précisément en ce qui concerne ce régime des aides, au sujet duquel divers orateurs m'ont interrogé.

Je sais mieux que quiconque que tout n'est pas parfait dans ce régime et que le problème doit être réglé non seulement sur le plan national, mais aussi sur le plan international, je veux dire dans le cadre des Six.

En effet, des problèmes de frontières et de surenchères existent toujours entre pays voisins. C'est à qui accordera le plus — vous le savez bien — pour que s'implante chez lui telle ou telle industrie internationale. Celle-ci ne manque pas nécessairement de crédits, mais elle bénéficie ainsi de l'argent de nos propres contribuables. C'est d'ailleurs une bonne chose, dans la mesure où cette implantation peut aller de pair avec la création d'activités nouvelles. Encore faut-il que des surenchères exagérées ne s'exercent pas à l'intérieur de la Communauté.

Mais des problèmes de frontières existent aussi à l'intérieur de notre propre pays, à l'intérieur de la France, d'une région à l'autre, comme certains orateurs l'ont souligné, de même qu'ils ont souligné les lenteurs administratives. Et comment prétendre qu'il n'y en ait pas ?

Monsieur Cornet, monsieur Denis, le régime des aides sera réexaminé au cours de 1971, puisque c'est à la fin de cette année que devra être mis en place un nouveau système.

A. M. Hinsberger, qui s'inquiétait de la lenteur du règlement des primes, j'indique que des dispositions ont été prises pour accélérer le règlement des dossiers. Certes, des problèmes budgétaires ont pu retarder ces règlements. Mais aujourd'hui, grâce aux crédits accordés, tout doit rentrer dans l'ordre assez vite.

Toujours sur le plan des aides accordées, j'ai noté aussi avec attention les propositions de MM. Cornet et Cassabel pour faciliter le financement des opérations industrielles, en particulier pour les petites et moyennes entreprises. Leur souci ne nous échappe pas et leurs propositions méritent certainement une étude très attentive.

MM. Cornet, d'Ornano et Rossi ont évoqué des questions qui tiennent au régime du contrôle et des redevances en région parisienne et à l'affectation du produit de ces redevances. Bien que cet après-midi je crois m'être expliqué à ce sujet assez clairement, je tiens à y revenir.

Le système de contrôle et de redevance institué depuis plusieurs années en région parisienne est efficace non seulement parce qu'il est contraignant mais surtout parce qu'il donne l'occasion de démontrer aux entreprises que, dans bien des cas, leur intérêt bien compris est de se décentraliser. Un projet de loi, vous le savez, a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale pour en modifier certaines dispositions importantes. Il sera soumis, je crois, dans quelques semaines à votre examen.

Je suis persuadé que pour l'aménagement du territoire il présente de grands avantages. Même s'il tient compte des besoins d'aménagement propres à la région parisienne, le nouveau régime qui est proposé est avant tout un instrument de la politique de décentralisation industrielle : non seulement l'agrément subsiste mais l'impact de la redevance est augmenté puisque le taux en est majoré fortement ce qui, dans mon esprit, équilibre très largement les assouplissements consentis en faveur des petites entreprises, assouplissements d'ailleurs justifiés et conformes à la politique du Gouvernement.

D'autre part, et pour moi c'est la disposition la plus importante, les sommes affectées à la prime de démolition, qui n'était pas une forme d'aide vraiment incitative puisqu'elle représentait peu de chose à côté du prix du terrain et qu'elle revenait au propriétaire, donc pas forcément à l'industriel, serviront à bonifier le prix des terrains industriels — la création d'un nouveau chapitre est envisagée dans le budget — si mes propositions sont adoptées. La mise à la disposition des entreprises de sites industriels bien équipés, à des prix compétitifs, est l'une des conditions fondamentales de la décentralisation industrielle.

On a beaucoup parlé de la rénovation rurale et, bien sûr, de la modification des limites de zone. De nombreux députés sont intervenus, mais presque tous les membres de cette Assemblée pourraient prendre la parole sur un tel sujet.

Mise en œuvre pour faire face aux mutations rapides et profondes de l'agriculture, la politique de rénovation rurale a été lancée en 1967 à titre expérimental dans les zones à économie rurale dominante : la Bretagne avec la Manche, le Limousin avec le Lot, l'Auvergne avec l'Aveyron. Elle a été ensuite étendue aux zones d'économie montagnarde.

Cette politique, à laquelle ont été consacrés 700 millions de francs de crédits de l'Etat correspondant à 1.400 millions de francs de travaux, a permis de réaliser, sur les secteurs prioritaires de chacune de ces zones, des travaux d'équipements comme le réseau routier breton et les équipements agricoles de l'Auvergne

et du Limousin, ainsi que des mesures d'ordre général telles que l'élargissement des conditions d'octroi de l'indemnité viagère de départ et l'assouplissement des critères d'attribution de la prime de développement industriel.

Les résultats de ces interventions, qui commencent à porter leurs fruits, ont incité le Gouvernement à prolonger jusqu'à la fin du VI^e Plan cette expérience qui devait au départ s'achever à la fin de 1972.

L'effort consenti sera donc accentué au cours des prochains exercices tant dans le domaine des investissements publics que dans ceux de l'adaptation et de la modernisation agricole, de l'industrialisation, du tourisme et surtout de la formation des hommes.

L'efficacité de l'action entreprise exige que ces efforts restent concentrés dans les zones, peu nombreuses, caractérisées par la dominante d'économie rurale. Il paraît donc inopportun, dans l'immédiat, d'étendre à d'autres régions le bénéfice de ces dispositions.

Il reste, je le sais, que des problèmes de limites ont pu se poser et se posent encore aujourd'hui. Je pense notamment aux circonscriptions administratives de l'Ardèche et de la Mayenne, sur lesquelles MM. Cornet et Bertrand Denis ont, à juste titre, attiré tout à l'heure mon attention.

Nous verrons, au cours du VI^e Plan, ce que nous pourrons faire pour ces « régions frontalières », si l'on peut les appeler ainsi, en essayant de leur étendre les dispositions qui ont été jusqu'ici réservées aux zones de rénovation rurale.

Qu'ils ne m'en veuillent pas de ne pas prendre ce soir un engagement absolu qui ne serait pas raisonnable de ma part.

A. M. Dumas, comment ne dirais-je pas que nous faisons beaucoup pour la montagne ? Pas assez, me dira-t-il, mais nous ne pouvons, hélas ! tout faire.

En matière d'environnement, M. Duval a fait allusion à la politique des cent fleurs. Je le remercie pour cet hommage à des fleurs qui, a-t-il dit, ont le parfum des qualités de la vie. Il y a cependant un parfum moins discret que je voudrais isoler : rien ne s'obtient sans larmes ni peine. Disons que rien ne s'obtient non plus sans argent.

L'apport de moyens budgétaires en cours d'année pour le programme d'environnement lancé au mois de juin était, on le sait, impossible. Cependant, je compte bien que les prochains rendez-vous budgétaires introduiront les impératifs et les nécessités de l'environnement en bonne place parmi les choix budgétaires de notre pays.

Pour ce qui est des épines, je souhaite qu'elles soient les moins nombreuses possibles, c'est-à-dire que l'incitation l'emporte sur la contrainte. Je souhaite qu'il y ait en ce domaine le moins de lois et de règlements nouveaux possibles, et je crois que tout doit être mis en œuvre pour appliquer au mieux les textes existants.

Mais que c'est difficile, et pour nous et pour vous, de ne jamais faire une loi, ou un règlement ou un décret de plus !

M. Ollivro a fait allusion ensuite aux villes moyennes. Je veux dire tout d'abord que les métropoles d'équilibre existent, qu'elles ont leurs problèmes et leurs destinées et que nous les aiderons en cela. Il faut cependant remarquer que notre pays possède un remarquable tissu de villes petites et moyennes, à l'échelle humaine, dont la croissance est remarquable, et qu'il faut préserver et développer. Je suis tout à fait d'accord avec les orateurs qui sont intervenus dans ce sens.

Ces villes petites et moyennes ont aussi leurs problèmes, mais je crois qu'une bonne entente entre elles et une harmonisation concertée peuvent alors apporter des solutions valables. Un réseau de villes moyennes, en l'absence de métropoles d'équilibre, ne pénalisera en rien ces régions, bien au contraire. Je ne crois pas qu'il soit hon que les villes petites et moyennes puissent se sentir ouhliées. Elles ne le sont pas, et font partie du tissu indispensable de l'économie de notre pays.

M. Hervé Laudrin. Très bien !

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Les services de l'aménagement du territoire savent cependant que les possibilités d'emploi et du logement préoccupent les villes moyennes. Avec les intéressés, ils tentent de les résoudre dans le respect de la qualité du cadre de vie qu'elles ont justement su préserver et qu'elles doivent continuer à préserver.

M. Ansquer a parlé de l'aménagement du temps. Cela préoccupe aussi les responsables de la politique de l'environnement. On sait les problèmes que posent les aménagements des périodes de pointe. Le Gouvernement étudie actuellement le rapport que lui a remis M. de Chalendar. Il sera bientôt, je l'espère, en mesure de faire des propositions quant à l'aménagement des vacances : étalement, tourisme, utilisation des hôtels, etc.

Certes, parmi toutes les propositions qui nous sont faites, les unes, très vraisemblablement, sont à mettre de côté, d'autres

doivent être regardées de très près, certaines sûrement doivent être étudiées dans des conditions telles qu'elles puissent être retenues et apporter, à notre avis, une amélioration évidente.

Pour ce qui est du temps hebdomadaire et quotidien, le problème essentiel est celui des encombrements. Le Gouvernement a pris des mesures dans le cadre du programme de l'environnement, entre autres pour les jeunes et les sportifs, afin qu'ils puissent exercer leur sport ou bien accéder à la nature par une adaptation des transports en commun — billets S. N. C. F. par exemple.

En ce qui concerne l'aménagement du temps quotidien, le Gouvernement sera en mesure, avant la fin de l'année, de proposer l'extension de l'activité des comités d'aménagement des horaires de travail et de loisirs, qui fonctionnent actuellement dans la région parisienne, aux métropoles d'équilibre où le problème maintenant se pose à son tour avec gravité.

Enfin, M. Ribes et M. d'Ornano ont abordé deux points particuliers.

M. Ribes pose le problème des carrières et sablières qui, effectivement, touche la politique du paysage en général. Cela est lié étroitement à l'économie, car l'exploitation de ces matériaux demeure indispensable.

En ce domaine il faut prévoir, soit par des interdictions — interdiction d'arasement, par exemple — soit par une adaptation, il faut surtout, je crois, savoir tirer parti des paysages ainsi nouvellement modelés. Il faut ainsi prévoir, après les exploitations, une reforestation ou bien l'utilisation des plans d'eau et c'est ce qui va se faire dans de nombreux endroits.

Dans les régions marseillaise, parisienne ou rurales particulièrement touchées, des programmes sont en cours, en liaison avec les usagers, les exploitants, les collectivités locales et tous les intéressés.

M. d'Ornano a abordé le problème du port d'éclatement pétrolier du Havre et des conséquences qu'une telle implantation peut avoir sur l'environnement régional et local.

Les services du port autonome étudient actuellement ces problèmes, particulièrement les conséquences sur les cours d'eau et celles de la création d'une station de pompage. Les responsables de la politique de l'environnement feront en sorte que la pollution ne soit pas la contrepartie inéluctable d'une telle opération.

Je puis dire à M. d'Ornano qu'étant moi-même l'élue d'une circonscription située en face de la sienne et à proximité de laquelle, selon toute vraisemblance, sera édifié ce port en eau profonde, j'y aurai tout spécialement l'œil, ayant comme lui le souci de protéger et de défendre les populations dont je me sens quelque peu en charge.

On a beaucoup parlé des infrastructures de liaison. De nombreux orateurs m'ont fait part de leurs vœux en matière d'infrastructures de communications. Certains, notamment MM. Denis et Duval, m'ont présenté des remarques sur le schéma directeur routier.

À cet égard, nous avons volontairement soumis le schéma directeur des routes à une consultation régionale, afin que les régions puissent examiner comment les projets qui les intéressent s'insèrent dans l'ensemble du dispositif national. Nous attendons donc les observations qui seront formulées par les Coder pour soumettre au Gouvernement l'état définitif du schéma directeur qui nous permettra de mener, dans les années qui viennent, une action cohérente.

Je n'oublie pas, en effet, que les communications routières constituent un instrument essentiel pour l'aménagement du territoire.

M. Duval a souligné le problème très important de l'axe Est-Ouest qui reliera la façade atlantique à la Suisse et au centre de l'Europe. Je ne pourrai que lui redire le souci exprimé par le Président de la République, à Lyon, de voir se développer les axes transversaux pour éviter que notre réseau routier primaire ne soit entièrement dessiné en forme de toile d'araignée autour de Paris. Nous devons engager la réalisation d'un axe transversal dans le cadre du VI^e Plan. D'ores et déjà, il est acquis que la construction de l'autoroute Lyon—Clermont-Ferrand sera engagée, ce qui constituera une amorce de cette transversale.

C'est à ce même souci que répond la préoccupation de M. Cassabel de voir réaliser l'autoroute Toulouse-Narbonne. Là aussi, je pense que les décisions peuvent être prises dans le cadre du VI^e Plan.

M. Lebas a appelé mon attention sur le problème des communications dans la région du Nord. Ils seront examinés par le Gouvernement à l'occasion de l'approbation du schéma directeur de cette région. Là également, nous aurons l'occasion de traduire dans le VI^e Plan les premières réalisations inscrites au schéma.

D'autres parlementaires, MM. Rossi, Hinsberger, Offroy, ont appelé mon attention sur leur souhait de voir réaliser un certain nombre d'équipements, soit dans le domaine des voies navigables, soit dans le domaine des aérodromes.

Là aussi, comme pour les routes, nous travaillons actuellement à la mise au point de schémas directeurs nationaux qui définiront la trame des équipements à réaliser au cours des plans à venir.

Il ne m'est pas possible de répondre directement aujourd'hui à telle ou telle de leurs demandes. Vous savez où nous en sommes de la préparation du VI^e Plan. J'attends moi-même les résultats des travaux régionaux et des commissions de modernisation pour pouvoir me prononcer plus avant sur leurs demandes, dont j'ai pris bonne note.

Mais, l'aménagement du territoire n'est pas seulement la mise en œuvre de certaines grandes politiques. C'est aussi l'attention portée par les pouvoirs publics à la réalité vivante et aux problèmes des régions, petites et grandes.

J'évoquerai d'abord certains problèmes d'aménagement du bassin parisien.

M. d'Ornano craint que les villes nouvelles de la région parisienne ne se développent au détriment de la province. Je crois que ce risque est écarté depuis que la révision du schéma directeur de la région parisienne a conduit à en réduire le nombre à cinq. Celles qui seront édifiées correspondent, je le dis franchement, au nécessaire desserrement de l'agglomération parisienne. C'est dans le cadre du groupe central des villes nouvelles, c'est-à-dire en tenant compte des villes nouvelles de province, que s'effectue la répartition des moyens affectés à cette forme d'urbanisme.

Le fait que certains projets de villes nouvelles n'aient pas été retenus n'implique d'ailleurs pas un manque d'intérêt à l'égard des zones où elles étaient envisagées.

Pour répondre à M. Ribes, je dirai que l'avenir de la ville de Mantes me paraît mieux préservé comme maillon intermédiaire entre la région parisienne et la ville nouvelle du Vaudreuil que comme noyau d'une ville nouvelle qui en aurait effacé la personnalité.

MM. Rossi et Bricout ont évoqué des problèmes relatifs à la Picardie.

Je redis que le Gouvernement est décidé à ce que les activités induites par l'aéroport de Roissy servent à développer les zones d'appui des vallées de l'Oise et de l'Aisne et non à congestionner davantage la région parisienne.

Je suis bien au courant de la situation de Saint-Quentin. Ses divers développements sont suivis attentivement par les pouvoirs publics et à un triple titre : Saint-Quentin est une zone d'appui de l'organisme d'études et d'aménagement des vallées de l'Oise et de l'Aisne ; il s'y pose des problèmes de conversion ; la situation conjoncturelle actuelle y est médiocre, je le sais.

C'est pourquoi des négociations se poursuivent depuis un certain temps déjà, en vue de promouvoir de nouvelles formes d'industrialisation dans l'agglomération.

Actuellement, des pourparlers sont en cours avec plusieurs entreprises qui seraient à même de créer un nombre important d'emplois. En fonction des résultats obtenus, la situation de Saint-Quentin pourra faire l'objet d'un réexamen dans le cadre de la révision de la carte des aides qui doit intervenir à la fin de 1971.

Ou bien, nous aurons atteint l'objectif dont nous parlons ce soir, et dans ce cas, je pense que satisfaction aura été donnée ; nous n'aurons plus à en reparler. Ou bien, les choses ne se passeront pas comme nous le souhaitons et il faudra bien envisager, comme dans d'autres cas, une révision de la carte des aides.

Je répondrai à M. Offroy au sujet de la région de Dieppe dont il a été aimable de dire que je ne pouvais pas l'oublier. J'y pense, comme lui, bien souvent. Il a raison de dire que si l'on n'y prenait pas garde, elle resterait à l'écart de l'intérêt porté aux régions les plus riches et les plus pauvres. Il est absolument nécessaire de se préoccuper du sort d'une ville comme Dieppe...

M. Raymond Triboulet. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Je vous en prie.

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

M. Raymond Triboulet. Monsieur le ministre, je craignais que l'âge n'eût altéré mon audition.

J'ai consulté des collègues beaucoup plus jeunes que moi qui m'ont assuré que, vraiment, vous parliez un peu bas. Nous perdons la moitié de ce que vous dites. Excusez cette demande : voudriez-vous faire l'effort d'élever un peu la voix ?

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Je vais le faire.

Je réponds aux uns et aux autres que je ne nie pas l'existence des problèmes d'emploi. C'est d'ailleurs pourquoi les deux régions dont je viens de parler sont classées en zone III et bénéficient de l'exonération des patentes, avantage non négligeable, encore qu'il ne porte pas nécessairement toujours ses fruits.

En tout cas, l'objectif est défini et j'ai demandé à mes services de tout mettre en œuvre pour l'atteindre. J'ai parfaitement conscience que certains problèmes économiques, sociaux et humains sont extrêmement difficiles et qu'il nous faut coûte que coûte arriver à les résoudre dans les prochains mois.

On m'a parlé des régions frontalières. Je sais que notre frontière du Nord-Est est une zone sensible. M. Lebas, M. Sourdille, D. n sûr, et M. Hinsberger l'ont rappelé.

La mise en œuvre du Marché commun amène une confrontation de régimes de développement régional différents, rendue évidemment très sensible au niveau des régions frontalières.

C'est pourquoi le développement de ces régions demeure un des objectifs majeurs de la politique d'aménagement du territoire.

A cet égard, l'importance des équipements et des infrastructures est primordiale. Des actions importantes ont déjà été menées en ce sens dans le cadre des organismes d'études et d'aménagement des aires métropolitaines du Nord et de la Lorraine, et des activités des commissaires à la reconversion.

En ce qui concerne la Moselle, dont nous a parlé M. Hinsberger, une récente décision du comité interministériel de l'aménagement du territoire prévoit l'établissement d'une grande zone industrielle à Carling. Cent soixante millions de francs de crédits ont été affectés cette année au financement de l'autoroute Metz-Sarrebruck dont la réalisation doit être achevée en 1971.

Cette action porte ses fruits. On a pu noter ces dernières années, dans la région, des implantations et des extensions d'entreprises qui ont permis de proposer à la main-d'œuvre locale plusieurs centaines d'emplois.

Sur les problèmes plus particuliers de cette main-d'œuvre, j'ai fait prendre des contacts avec le ministre du travail, de l'emploi et de la population.

En tout état de cause, la concurrence que se livrent les régions frontalières d'un pays du Marché commun à l'autre ne doit pas aboutir à des surenchères finalement préjudiciables à l'ensemble. Une harmonie des systèmes d'aides appliqués dans les différents pays — je l'ai dit — fait actuellement l'objet de discussions au sein de la commission des Communautés européennes, et l'attache une grande importance à ces travaux.

Certains pays attachent plus de prix que d'autres aux décisions susceptibles d'être prises. C'est le cas de tous ces pays dont quelques-unes des régions se trouvent au centre même de l'Europe, et dont nombre d'entreprises importantes éprouvent l'envie toute naturelle de se situer à l'intérieur du marché le plus aisé possible.

D'autres pays, au contraire, dont la France et l'Italie, comprennent des régions beaucoup plus éloignées du centre du Marché commun. Leur population est importante. Aussi voudraient-elles meubler ces régions éloignées, d'industries, c'est-à-dire de fournisseurs d'emplois correspondant à l'essor démographique de ces régions.

Pour les Ardennes, j'indique à M. Sourdille que l'effort engagé pour l'industrialisation de ce département sera poursuivi et renforcé.

La circonscription de M. Sourdille bénéficie du régime le plus favorable, puisqu'elle est classée en zone II d'adaptation industrielle. Chaque fois que cela est possible, on y applique systématiquement le taux le plus élevé. Deux entreprises ont ainsi obtenu des primes d'adaptation lors du dernier comité I ter du F. D. E. S., le 12 octobre dernier.

Le 14 octobre dernier, le prêt du F. D. E. S. demandé à Revin a été accordé par le comité I bis du F. D. E. S.

Des négociations se poursuivent activement, en liaison avec les autorités locales, pour amener d'autres implantations et envisager, à cet égard, des solutions variées. Toutes les solutions sont étudiées, qu'il le sache bien.

Dans le cadre de cette action concertée, M. Mattéoli est investi d'une mission officielle d'information et de prospection en vue de dégager des solutions concrètes pour l'ensemble de la région. Nous avons déjà obtenu des résultats. Il faut en obtenir d'autres, plus importants; ceux que M. Sourdille escompte lui-même. Il n'y a pas de raison que nous n'arrivions pas, dans des délais que je souhaite, comme lui, les plus brefs possibles, à une implantation importante d'entreprises.

M. Jacques Sourdille. Merci, monsieur le ministre.

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. En ce qui concerne le Sud-Est, j'ai proposé au Gouvernement de mener une politique d'ensemble qui intègre dans un même développement le centre de la région et ses ailes moins industrialisées.

Pour répondre à M. Anquer, en ce qui concerne le financement de la sidérurgie à Fos, je dirai que les discussions sont en cours, que cette entreprise privée — mais d'intérêt public — sera financée avec des fonds propres, mais aussi avec l'aide de l'Etat. Les modalités de cette aide sont à l'étude, notam-

ment au regard des règlements communautaires. Mais j'imagine mal que nos partenaires contestent le caractère de région à développer de la façade méditerranéenne.

Deux élus des départements intéressés par l'aménagement du littoral du Languedoc et du Roussillon, MM. Couveignes et Cassabel, ont rappelé l'importance de l'aménagement du littoral. Je renouvelle au nom du Gouvernement l'assurance que l'entreprise sera menée à bien.

M. Jean-Pierre Cassabel. Très bien!

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. En ce qui concerne les problèmes de l'Aude, je vous rappelle qu'ils ressortissent à la politique d'industrialisation du Sud-Est et qu'à ce titre ils relèvent de la compétence du commissaire à l'industrialisation.

M. de Rocca Serra a, bien entendu, parlé de la Corse. Comment lui en vouloir? Je ferai d'abord observer, en tant que ministre de l'aménagement du territoire, que je ne peux répondre de façon exhaustive à une question sur la politique agricole des pouvoirs publics en Corse, car cette question relève au premier chef de mon collègue M. le ministre de l'agriculture.

Je puis dire néanmoins que, par le biais des grands aménagements régionaux, des efforts concertés ont été accomplis pour la mise en valeur de la région, notamment de la plaine orientale, grâce à la Somivac — société de mise en valeur de la Corse. Ces efforts prennent en compte la nécessité de remédier aux déséquilibres liés à une production agricole encore trop exclusivement orientée vers la culture de la vigne.

Vingt-deux millions de francs par an de crédits du ministère de l'agriculture sont affectés aux interventions de cette société; c'est tout de même important.

L'action de la Somivac a, pour l'instant surtout porté sur l'achèvement du barrage de l'Alésani et la réalisation de grands ouvrages. Elle doit participer, en outre, au financement du barrage de Calacuccia.

Des efforts importants seront consentis en faveur de l'extension du réseau d'irrigation, afin de permettre des progrès dans la culture des agrumes.

En complément de cet effort, le secteur des améliorations sylvo-pastorales nécessite une attention particulière. Les investissements consentis pour la mise en valeur de la plaine donnent un regain d'acuité au problème de la rénovation de la montagne, qui doit être recherchée dans le reboisement et les améliorations pastorales, en particulier dans le périmètre du parc régional.

Enfin, dans les années 1970 à 1972, et par tranches successives, la conserverie de Casamozza, réalisée grâce à une importante subvention du ministère de l'agriculture et une aide exceptionnelle du F. I. A. T., sera mise en exploitation.

Dans ce même domaine, la création du parc régional est un facteur d'attraction touristique complémentaire du littoral. Mais elle doit permettre aussi de sauvegarder l'intérieur de l'île. L'un des objectifs de la politique d'aménagement est, en effet, de préserver un cadre de vie attrayant pour les habitants de la Corse et aussi pour tous les touristes qui y viennent.

Une association provisoire a préparé, dans cet esprit, un projet de charte qui doit être présenté le plus tôt possible à la commission interministérielle des parcs régionaux. Par la suite, un syndicat mixte sera désigné comme maître d'ouvrage.

Je noterai enfin que 193 des 366 communes corses sont classées en zone d'économie montagnarde, et bénéficient, à ce titre, des avantages accordés au régime des zones de rénovation rurale.

A M. Ollivro et à M. d'Ornano, qui ont évoqué l'industrialisation de l'Ouest, je répondrai que les grandes options pour le VI Plan adoptées par le Parlement confirment la priorité que doivent recevoir les régions de l'Ouest, du massif Central et du Sud-Ouest en matière de développement industriel.

L'industrialisation de l'Ouest français n'est pas un mythe. Depuis plusieurs années déjà, c'est une réalité, qui commence à porter ses fruits.

Et je ne parle pas des grands équipements d'infrastructure — telles les routes et les liaisons téléphoniques — auxquels j'ai déjà fait allusion, réalisés ou dont la réalisation s'étalera sur les années à venir, et qui sont nécessaires à l'accueil des entreprises: les créations d'emplois industriels sont là pour le prouver.

De 1966 à 1970, 85.000 emplois ont été créés dans l'Ouest, dont 24.000 en Bretagne, 13.800 en Aquitaine, 16.400 dans les pays de la Loire, 11.000 dans le Midi-Pyrénées et 9.700 dans le Poitou-Charentes.

Ces créations d'emplois correspondent à des opérations aidées par l'Etat, dont beaucoup sont importantes, et qui intéressent des secteurs en expansion: Citroën à Rennes, C. S. F. à Brest, le C. N. E. T. à Lannion — 4.000 emplois en 1970 — Michelin

à Vannes, Renault à Lorient et à Nantes, Simca à La Rochelle, la S. A. G. E. M. à Fougères — 1.300 emplois d'ici à 1972 — Ford à Bordeaux, Motorola à Toulouse. Je pourrais poursuivre l'énumération.

L'expérience démontre l'aptitude d'établissements industriels modernes et importants à se localiser finalement dans des villes moyennes s'il existe des équipements d'infrastructure suffisants et des disponibilités de main-d'œuvre adaptées.

Compte tenu de leur richesse en hommes et en espace, compte tenu aussi des facteurs qui conditionnent le développement — l'amplitude des mutations du monde rural, l'afflux des jeunes sur le marché du travail, mais aussi le renversement de l'évolution de l'emploi — la quasi-totalité de la croissance de l'emploi industriel, soit 16.000 postes de travail, s'est localisée dans les régions de l'Ouest entre 1962 et 1968.

Les régions de l'Ouest doivent voir leur industrialisation se confirmer dans les prochaines années. Le Gouvernement s'y emploie, qui a adopté en septembre les grandes orientations de l'aménagement du territoire concernant les efforts à fournir quant à la localisation des entreprises. Priorité sera accordée à Cherbourg et Brest, ainsi qu'au régime des aides — classement de Millau en zone II; un effort est prévu en matière de formation professionnelle avec des études d'ensemble.

Cette politique sera, en effet, une politique d'ensemble; elle sera concertée tant sur le plan des programmes et des moyens que sur celui des structures.

Un commissaire à l'industrialisation des régions de l'Ouest a été nommé; ses actions et celles qui sont conduites dans le cadre de la rénovation rurale se conforteront — je le pense — mutuellement.

Ainsi, les différentes actions menées dans les régions de l'Ouest seront intimement associées, tant sur le plan du développement rural et industriel que sur celui de la formation des hommes ou du développement urbain.

A. M. Poncelet, je répondrai que le Gouvernement est conscient des problèmes d'emploi qui se posent actuellement avec plus d'acuité dans les Vosges et qu'il est déterminé à y apporter une solution d'ensemble.

Tout récemment, un comité interministériel permanent pour les problèmes de l'emploi a été créé. Il aura notamment pour mission d'améliorer les procédures imparfaites et de perfectionner les mécanismes d'intervention du fonds national de l'emploi.

A cet égard, le nouveau directeur de l'Agence nationale de l'emploi, M. Quesnel, est très au fait des problèmes de l'emploi, en général, et des problèmes spécifiques de la main-d'œuvre lorraine, en particulier.

Sur un plan plus immédiatement local, les pouvoirs publics et moi-même suivons très attentivement la situation. Nous nous préoccupons de déceler et de prévenir en temps utile les difficultés éventuelles pour éviter les répercussions toujours graves qu'entraînent pour les travailleurs les perturbations de l'emploi.

C'est ainsi qu'à l'occasion de la restructuration de la société Boussac, le commissaire à l'industrialisation de la Lorraine s'attache à trouver des solutions en encourageant de toutes les manières les créations d'emplois dans la région.

A la demande qui m'a été faite par M. Godefroy sur l'opportunité d'une grande région. Normandie englobant la Haute-Normandie et la Basse-Normandie, opportunité qui a fait l'objet de nombreuses questions, je répondrai en normand: pourquoi oui, pourquoi non? (Sourires.)

Y a-t-il quelque chose de commun entre la vallée de la Seine orientée normalement vers Paris, le nord et l'est de la France, et la Basse-Normandie, la Manche et Cherbourg? Après tout, pourquoi en déciderais-je ou pourquoi dirais-je mon sentiment? Il y a toujours du pour et du contre en toute solution. La ville de Rouen sera-t-elle la capitale de cette grande Normandie, ou bien sera-ce la ville de Caen? Ou bien les deux Normandies sont-elles complémentaires, l'une plus forte, l'autre plus faible à ce jour, et l'une pouvant aider l'autre? Pourquoi pas?

M. le Président de la République a lui-même remis dans la mémoire de chacun les lois existantes et la possibilité qu'elles offrent aux conseils généraux, qui le souhaiteraient, de se réunir pour des buts communs dans des syndicats appropriés. Vous avez donc le choix.

Vous voyez, monsieur Godefroy, que je ne veux influencer personne. Les départements intéressés, s'ils étaient vraiment d'accord pour la grande Normandie, ne me verraient sûrement pas m'opposer à eux. Je ne crois pas pouvoir mieux vous répondre ce soir.

M. Dumas a attiré mon attention sur le problème de la montagne et notamment sur l'équipement touristique des stations de sports d'hiver.

Il s'agit de l'intérêt que je porte à ces opérations puisque, dans le budget de 1971, les crédits affectés à ces stations attein-

dront dix-huit millions de francs, accusant ainsi une très nette augmentation. Je continuerai, comme par le passé, à consacrer à ces équipements des crédits du F. I. A. T.

Telles sont, mesdames, messieurs, les explications que je pouvais vous apporter à l'issue de ces débats.

Pour conclure, je reviendrai à la remarque que je formulais au début de mon intervention. Lorsqu'on parle de Plan et d'aménagement du territoire, on a quelque peu le vertige devant l'ampleur des tâches qui existent et des questions qui peuvent vous être posées. J'ai l'impression de ne pas avoir répondu totalement à votre attente, même si je crois avoir répondu à l'essentiel de vos questions.

Le sentiment que je voudrais vous faire partager au terme de cette discussion, c'est celui de ma volonté profonde de mener à bien ces deux grandes ambitions que constituent le Plan et l'aménagement du territoire. Je le dis et je le répète, ce sont deux chartes qui feront que notre pays ira dans le sens de l'expansion, dans le sens du mieux-être pour chacun des Français.

On comprend donc l'intérêt presque passionné que vous apportez à ces problèmes. Vous devez savoir que, comme vous, nous y attachons une grande importance dans l'intérêt supérieur de notre pays. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

J'appelle maintenant les crédits des services du Premier ministre (section VIII. — Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité):

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils. (Mesures nouvelles.)

« Titre III: + 709.040 francs;
« Titre IV: + 10.160.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Henri Védrières. Le groupe communiste vote contre.

M. Georges Carpentier. Le groupe socialiste également. (Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV. (Le titre IV est adopté.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits des services du Premier ministre inscrits aux titres IV et VI de la section I (Services généraux), qui avaient été réservés jusqu'à l'examen des crédits concernant l'aménagement du territoire.

Les crédits inscrits aux titres III et V seront mis aux voix lors de l'examen des crédits concernant la fonction publique.

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre IV: + 118.823.747 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 344 millions de francs;
« Crédits de paiement, 184 millions de francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité, ainsi que des crédits concernant la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Crédits concernant l'équipement.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement et du logement, concernant l'équipement.

La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais me borner à développer quelques considérations essentielles sur un budget qui concerne nos équipements en matière de routes, de ports maritimes et de voies navigables, ainsi que les services communs du ministère.

Les autorisations de programme, dans ce domaine, sont en très forte augmentation par rapport à celles votées en 1969, de près de 60 p. 100.

Force est cependant de constater, pour cette première année du VI^e Plan, qu'il existe un très gros décalage entre les objectifs physiques, tels qu'ils sont discutés par les commissions de modernisation, et les dotations initiales de 1971, compte tenu du taux de croissance de 8,5 à 10 p. 100 des équipements, retenu dans les options du VI^e Plan.

La commission des finances avait déjà souligné cette insuffisance en demandant, de cette tribune, un taux de croissance supérieur, en raison des ambitions d'industrialisation contenues dans ce Plan, mais en vain. Nous allons retrouver ce problème tout au long de cet exposé.

En 1971, les mesures nouvelles intéressant le personnel présenteront une ampleur moindre par rapport à celles du budget de 1970. Les propositions du budget de 1971 traduisent, d'une manière générale, le prolongement d'actions engagées en 1970 ou antérieurement. C'est ainsi que pour le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat et pour celui des techniciens, les transformations d'emploi gagées en postes et en crédits permettront une amélioration sensible de la pyramide des postes.

Les créations d'emplois concernent essentiellement le secteur de l'information et celui des statisticiens. En ce qui concerne les ouvriers des parcs, 200 postes nouveaux seront créés.

Un crédit de 7 millions de francs, correspondant à l'incidence en année pleine des hausses de salaires de 1970 et à une provision pour 1971, a également été prévu en faveur de cette catégorie de personnel.

Par deux décrets récents, le ministre de l'équipement et du logement a entamé une réforme de son administration qui doit aboutir à la restauration de la responsabilité des chefs de service, en confiant les postes de responsabilité aux hommes les plus qualifiés et en supprimant les entraves à la mobilité des fonctionnaires.

Le ministère de l'équipement procède à l'heure actuelle à de très intéressantes études de gestion prévisionnelle. Ces études ne font que mieux préciser que ce ministère va manquer de plus en plus de fonctionnaires de bon niveau et d'hommes ayant les spécialités voulues. Le déséquilibre entre le personnel titulaire et le personnel auxiliaire ne fait que s'accroître.

L'Institut géographique national dispose, sur le plan budgétaire, des crédits provenant de deux chapitres, l'un de fonctionnement, l'autre d'équipement.

La subvention de fonctionnement, de l'ordre de 52 millions de francs, est principalement destinée à couvrir les dépenses d'établissement et de mise à jour permanente de la carte de France.

La subvention d'équipement correspond, pour 1971, à l'acquisition d'un avion permettant les prises de vues à haute altitude pour la réfection de la cartographie des Alpes et l'exécution de travaux scientifiques.

Le transfert d'une partie de l'Institut géographique national à Bordeaux fait toujours l'objet d'études par des commissions spéciales.

En ce qui concerne les subventions d'équipement pour travaux divers, les dotations qui figurent au budget sont essentiellement destinées à contribuer à la réalisation des travaux entrepris par les collectivités locales, notamment pour la défense contre les eaux, contre la mer, et surtout pour la construction du barrage Seine et du barrage Marne. Pour ce dernier, le reliquat des subventions à décaler au cours des exercices ultérieurs atteindra environ dix millions de francs. On trouve également une subvention de quatre millions de francs pour l'équipement des ports de plaisance et des petits ports et 2.650.000 francs pour l'Institut de recherche des transports, qui reçoit aussi des crédits du budget des transports terrestres.

Les routes ont fait l'objet, dans ce budget, d'un effort particulièrement important. Les autorisations de programme sont en augmentation de 0,4 p. 100, en ne considérant que le seul budget de l'équipement, mais de 24 p. 100 en y comprenant les dotations du Fonds spécial d'investissement routier et de 40 p. 100 en y comprenant le financement d'autoroutes privées.

Cependant, les moyens de financement ne sont pas à la hauteur des ambitions exprimées. C'est pourquoi l'action du ministre s'appuie sur quatre principes :

Premièrement, construire davantage de routes en utilisant des financements extrabudgétaires. Cela ne peut avoir lieu qu'avec des autoroutes à péage, qui sont nos autoroutes de liaison ;

Deuxièmement, mieux utiliser l'argent de l'Etat, par la diminution des coûts, la progressivité des aménagements et l'utilisation de procédés et de normes nouveaux. Les réalisations dans ce domaine s'appellent les toboggans, les passages souterrains à gabarit réduit et les créneaux de dépassement sur les routes nationales ;

Troisièmement, sauvegarder le capital investi. Il s'agit des portions du réseau national particulièrement exposées — Nord-Est et Franche-Comté — qui sont en péril de destruction à la suite de l'insuffisance des crédits d'entretien alloués pendant les vingt dernières années. Un plan de renforcement coordonné sur 15.000 kilomètres de chaussée est mis sur pied pour le VI^e Plan et doté au chapitre 53-21 ;

Quatrièmement, concentrer les crédits routiers sur un réseau de liaison qui fait l'objet d'un schéma directeur à l'étude et dont la première ébauche a été soumise aux Coder. Les 15.000 kilomètres du réseau national de rase campagne faisant l'objet de renforcements coordonnés font évidemment partie du réseau prioritaire défini par ce schéma directeur.

On retrouvera dans ce budget la priorité donnée aux crédits de voirie urbaine, ce qui reste une constante de la politique du Gouvernement. Sur l'augmentation de 630 millions des autorisations de programme budgétaires, 560 millions vont à la voirie urbaine.

Il est très important de noter enfin que le programme de sécurité fait l'objet, dans le budget et au Fonds spécial d'investissement routier, d'un chapitre particulier destiné à couvrir les travaux de résorption des points noirs et d'amélioration de la signalisation. Il s'agit, dans ce dernier cas, de la signalisation horizontale.

Ces mesures s'ajoutent, bien entendu, à d'autres qui n'ont pas d'incidence budgétaire et qui sont des mesures réglementaires bien connues telles que la réglementation de la vitesse sur les routes nationales et les actions d'information du public.

Si l'on doit juger ce budget, on doit dire qu'il est bon. Mais j'ai déjà relevé qu'il se trouve éloigné des chiffres et des programmes physiques qui sont discutés en commission de modernisation, et je vais dire rapidement de combien.

En ce qui concerne le programme d'autoroutes, il convient d'examiner si le financement privé, et tout spécialement les emprunts consentis, correspondent à l'importance du programme envisagé.

Le programme engagé ou à engager avant la fin de 1971 comprend le réseau ouest de Poitiers—Le Mans, le réseau sud-est de Nice à la frontière espagnole, le réseau Rhône-Alpes, la liaison Paris—Strasbourg, la côte basque et Aubagne—Toulon.

Neuf cent cinquante millions d'autorisations d'emprunts prévus en 1971 et 1972 suffiront pour exécuter ce programme mais, si l'on veut lancer, en 1971, le réseau Franche-Comté et le réseau Sud-Ouest, il faudra augmenter les autorisations d'emprunt de 400 millions de francs et cela n'est pas encore acquis. Si l'épargne faisait défaut, le ministre envisage de faire appel à des préfinancements et à des emprunts bancaires, en attendant que s'atténue la demande sur le premier réseau que je viens de décrire. Et ceci se produirait avant 1975.

Pour la voirie urbaine, malgré l'importance de l'effort consenti, il ne s'agit que de continuer les opérations en cours et de réaliser les plus importants des engagements pris. Si l'on voulait tous les réaliser, il faudrait une croissance de crédits de 17 p. 100 par an.

Pour le réseau national de rase campagne, dont le programme n'a été réalisé qu'à 59 p. 100 au V^e Plan, il faudrait une augmentation de crédits de 50 p. 100 par an au cours du VI^e Plan et encore pour atteindre seulement les objectifs du V^e Plan, ce qui est exclu.

Enfin, en ce qui concerne les renforcements coordonnés sur les 15.000 kilomètres du réseau national, pour atteindre les objectifs visés et à tout le moins pour lever l'hypothèque d'une ruine qui pèse toujours sur ce réseau, il faudrait porter les crédits à 750 millions de francs par an, en moyenne.

Telles sont les perspectives offertes par ce budget pour lequel il y a lieu de noter, en outre, que les crédits d'entretien

ordinaires restent stationnaires et que les crédits du fonds d'action conjoncturelle soit seulement de 120 millions contre 350 millions en 1970.

Le fait que je fasse allusion aux crédits de ce fonds ne veut pas dire que la commission des finances approuve cette procédure. Elle veut dire simplement que, cette année, il ne faut pas compter sur l'intervention d'un déblocage important d'autorisations de programme pour soutenir telle ou telle partie du programme d'équipement.

Mais sur le fond, la commission des finances a déploré la pratique des régulations budgétaires par le fonds d'action conjoncturelle, des déblocages tardifs, des crédits votés et des grandes variations de crédits d'une année à l'autre, comme sources de désorganisation de la main-d'œuvre et de la trésorerie des entreprises et donc sources de renchérissement des travaux. Elle attire l'attention du ministre sur ce point.

Il y a lieu de constater, à cette occasion, que les inconvénients de la régulation budgétaire par le fonds d'action conjoncturelle s'amenuisent cette année à la mesure où les crédits du fonds sont amenuisés pour le ministère de l'équipement.

J'ai parlé tout à l'heure du schéma directeur du réseau routier. C'est un problème qui va être discuté dans cette enceinte.

Une longue expérience confirme que les divers besoins de ce pays sont tels qu'il est impossible de faire face à l'entretien normal du réseau routier en rase campagne, qui comporte 80.000 kilomètres de routes et que les départements entretiennent mieux leur réseau que l'Etat alors qu'en principe la circulation y est moindre.

C'est pourquoi le Gouvernement envisage, d'accord avec les régions, de concentrer l'effort principal sur un réseau de 30.000 kilomètres comprenant 20.000 kilomètres de routes nationales et 10.000 kilomètres de routes départementales. Sur les 60.000 kilomètres du réseau national restant, l'Etat se désengagerait. Toutefois, si les départements étaient d'accord, ils pourraient reprendre à leur compte l'entretien de ces routes moyennant une aide initiale de l'Etat pour leur remise en état et la délégation annuelle des crédits d'entretien correspondants. Un certain nombre de départements étudient cette proposition avec beaucoup d'intérêt. C'est à n'en pas douter une des pièces maîtresses de la politique routière du Gouvernement dans les années à venir : il faut que l'Assemblée nationale s'exprime à ce sujet. La commission des finances, sans se prononcer plus avant, a pris l'idée en considération.

C'est également sur les ports que le Gouvernement fait porter son effort principal cette année : augmentation des autorisations de programme de 40 p. 100 sur l'an dernier.

La politique du Gouvernement est très claire : elle est de concentrer les investissements locaux sur les sites privilégiés des trois grands ports autonomes qui ont derrière eux un réseau de desserte particulièrement complet en voies navigables, en chemins de fer électrifiés, en pipe-lines et en autoroutes, c'est-à-dire Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos.

Sur les autres ports, les investissements auraient une ampleur beaucoup plus limitée, mais seraient, par contre, de haute rentabilité.

L'idée générale, plus spécialement pour les trois premiers ports, est de mettre ces ports en état, de développer leur trafic, de faire évoluer leur technique, notamment de leur permettre de recevoir des bateaux containers, enfin d'industrialiser le littoral afin de rentabiliser au maximum tous les équipements qui se trouvent concentrés dans ces ports et leur arrière-pays.

C'est le cas de Dunkerque ; un nouvel avant-port va être créé à 10 kilomètres du premier. Il recevra d'abord une usine d'alumine Kaiser-Péchiney et ensuite une usine électrique centrale à fuel.

C'est ainsi qu'au Havre on achèvera les écluses de manière à leur permettre de recevoir deux bateaux containers à la fois. La construction du port pétrolier géant au Havre n'est pas exclue et son financement pourrait être privé.

C'est ainsi enfin qu'à Marseille, il est prévu un grand dock pour bateaux de 350.000 tonnes.

A Nantes et à Bordeaux, des investissements d'une certaine importance sont aussi prévus, ainsi qu'à Rouen.

Ce programme est très satisfaisant.

Si l'on peut avoir quelques soucis, c'est au sujet du climat social des ports. La commission des finances désire savoir quelle solution le Gouvernement propose quant au différend qui oppose actuellement les docks à l'industrie maritime.

C'est dans le domaine des voies navigables que le tableau est sombre.

L'Assemblée avait été entretenue dans l'espoir de voir amorcé au VI^e Plan au moins un franchissement de bassin. Il ne fait plus de doute maintenant qu'il n'en est pas question et que tous les efforts seront portés sur l'achèvement des mises à grand

gabarit du canal de Dunkerque à Valenciennes, de la Seine jusqu'à Montereau, et du Rhône et de la Saône, c'est-à-dire les parties basses des bassins de ces fleuves en arrière des trois grands ports, en leur ajoutant, bien entendu, la prolongation de l'aménagement de la Moselle jusqu'à Neuvemaisons.

Le Gouvernement estime, en effet, qu'avant de franchir les seuils, il est indispensable, pour rentabiliser les lourds investissements correspondants et empêcher l'invasion de la concurrence étrangère, de donner d'abord aux régions concernées les moyens de développer leur population et leur industrie par des équipements autoroutiers, s'ajoutant aux équipements ferroviaires déjà existants.

Cependant, même avec un programme concentré sur l'achèvement des vallées moyennes et basses, le financement prévu n'est pas satisfaisant.

En effet, l'achèvement des travaux sur ces basses vallées exigerait, en gros, 2.500 millions de francs et, compte tenu des fonds de concours, 1.900 millions de francs budgétaires, ce qui représenterait 380 millions de francs par an.

Or, le présent budget n'offre, comme dotations initiales, que 217 millions de francs d'autorisations de programmes, soit un taux de croissance de 1,6 p. 100. On comprend très bien l'attitude du ministre de l'équipement qui, à l'intérieur d'une enveloppe de crédits limitée, a dû opérer un choix au détriment des voies navigables.

On note avec satisfaction que le ministre a promis de reporter l'effort d'engagement prioritaire en 1972 sur les voies navigables, les grands ports ayant été servis pour l'essentiel. Mais la commission des finances a estimé qu'avec 217 millions de francs seulement, il y avait peu d'espoir d'achever le programme des basses vallées avant la fin du VI^e Plan et qu'il était très préjudiciable, tant pour le coût des travaux que pour la bonne marche des entreprises, de donner de tels « coups d'accordéon » dans les programmes. C'est pourquoi elle demande au Gouvernement, au-delà du ministère de l'équipement, de consacrer 30 millions de francs supplémentaires en autorisations de programme aux voies navigables, sur les crédits budgétaires ; faute de quoi on risquerait, non seulement de laisser le programme inachevé, mais aussi, ce qui est plus grave, de décourager une profession à très haute rentabilité, à laquelle, cette année, un effort supplémentaire est demandé, tant sur l'augmentation des péages de la loi Morice, que sur la formation professionnelle et sur la résorption des petites entreprises non rentables.

Que dire enfin de l'incrédulité et du découragement qui risquent de saisir les populations et les industriels intéressés par les voies navigables ? C'est la raison pour laquelle la profession demande, à juste titre, un schéma directeur des voies navigables.

La commission des finances, pas plus qu'aucun membre de cette Assemblée, n'a la possibilité d'introduire un amendement dans le sens souhaité. Elle pourrait évidemment proposer de démunir certains chapitres pour augmenter ceux des voies navigables ; mais elle n'a pas voulu revenir sur un arbitrage du ministre de l'équipement qu'elle ne désapprouve pas.

La commission des finances vous demande donc, mes chers collègues, d'adopter ce budget mais en renouvelant avec insistance sa demande d'augmentation de 30 millions des autorisations de programme pour les voies navigables. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'équipement.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Une nouvelle méthode de discussion budgétaire est appliquée, qui a pour conséquence de réduire à dix minutes la durée de l'exposé des rapporteurs pour avis.

Le temps de parole étant ainsi limité, le président de l'Assemblée nationale a précisé très officiellement qu'en compensation les ministres s'étaient engagés à répondre à tous les problèmes exposés et à toutes les questions posées dans les rapports écrits distribués avant la discussion en séance publique.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, en qualité de rapporteur intervenant au nom de la commission de la production et des échanges nous attendons vos réponses précises sur les problèmes traités dans le rapport numéro 1400 sur l'équipement.

Cette initiative nouvelle me paraît très heureuse et efficace qui oblige les ministres à prendre connaissance des rapports et de les lire.

M. Lucien Neuwirth. Ils ont de bons collaborateurs.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Votre budget, monsieur le ministre, est relativement important puisque, si

On considère le volume global des crédits, il arrive au septième rang après ceux de l'éducation nationale, de la défense nationale, des affaires sociales, de l'agriculture, de l'industrie, des transports terrestres. Nous eussions préféré, bien sûr, qu'il occupât un meilleur rang, car il comprend les crédits des travaux publics et du logement.

Les chiffres inscrits dans les fascicules budgétaires ne sont qu'une approximation et, bien sûr, on peut leur faire dire beaucoup de choses. Malgré l'annonce officielle du desserrement du crédit, le projet de loi de finances pour 1971 prévoit un blocage de 700 millions de francs pour votre budget, sur un montant global de 1.030 millions de francs; c'est énorme pour un seul ministère après les blocages opérés en 1969 et en 1970. Dans ces conditions, le Parlement peut difficilement contrôler l'exécution du budget, car seules les réalisations comptent. Pour que le Parlement, directement ou par l'intermédiaire des commissions, puisse réellement effectuer ce contrôle, comme il en a le devoir, il est indispensable que soit, à cet effet, désigné un groupe de parlementaires qui, à tous les échelons, et sur les lieux mêmes des travaux, assurerait la mission qui lui serait ainsi dévolue.

M. Alain Terrenoire. Très bien !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Ce contrôle apparaît d'autant plus indispensable que, dans le régime actuel, s'affirme la prédominance de la technocratie.

La population a l'impression que le régime de la V^e République est de forme présidentielle. Je ne suis pas opposé à cette sorte de régime mais il faut la définir avec précision.

Je dois signaler, monsieur le ministre, que, compte tenu de l'augmentation théorique des crédits de votre budget pour 1971, par rapport à ceux de 1970, notamment 225 millions de francs au chapitre 53-21 — programme spécial de renforcement des chaussées — 558 millions au fonds spécial d'investissement routier — voirie en milieu urbain — 97 millions au chapitre 53-34 — équipement des ports maritimes — la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption du budget de l'équipement, mais sous certaines réserves.

Après votre réponse, monsieur le ministre, chacun votera suivant sa conscience. Ne disposant pas du temps suffisant pour développer mon sujet, je me bornerai à souligner nos réserves :

Les crédits d'entretien prévus au chapitre 35-21, 516 millions de francs, sont identiques à ceux de 1970. Or, l'hiver dernier, les dégâts occasionnés par le dégel se seraient élevés, pour tous les réseaux, à près de 600 millions de francs.

Faute d'un entretien suffisant des chaussées, notamment celles des routes nationales importantes supportant un gros trafic, on prépare de nouveaux dégâts importants au moment du dégel, pour peu que le présent hiver ou les hivers suivants soient rudes.

Actuellement, certaines routes qui supportent un trafic de plus de 5.000 véhicules par jour sont dangereuses, leur chaussée, de sept mètres de large en général, n'étant pratiquement utilisée qu'aux trois quarts et souvent moins, à cause de la déformation de leurs bas-côtés. Et ce n'est pas la limitation de vitesse à cent dix kilomètres à l'heure qui réduira le nombre des accidents. (Très bien ! Très bien ! sur divers bancs.)

En limitant la vitesse, on déplace le problème, mais on ne le résoud pas et il est à craindre qu'en 1970 on ait hélas ! encore à déplorer quelque 14.000 morts et 300.000 blessés pour l'indemnisation desquels les assurances paieront quelque 9 à 10 milliards de francs.

Nous ressentons toute l'émotion qu'a suscitée la catastrophe dramatique de Saint-Laurent-du-Pont : 144 cercueils ont été alignés dans une chapelle ardente, 144 jeunes y ont trouvé la mort dans des conditions atroces. Nous nous associons à la douleur des familles. Mais, pendant le dernier week-end, la route a fait plus de 150 morts — parmi lesquels combien de jeunes ? — et plus de 2.000 blessés.

Ce mal permanent n'est pas considéré comme une catastrophe nationale, il ne frappe pas suffisamment les esprits et les pouvoirs publics comme il devrait le faire.

Nous devons également nous associer à la douleur des familles éprouvées des victimes de la route et faire en sorte que le réseau routier soit moins meurtrier.

Les usagers ont des motifs de se plaindre d'autant plus qu'en 1970 ils verseront quelque 18 milliards de francs au titre des redevances directes d'infrastructure, soit plus de 10 p. 100 du montant global du budget de l'Etat, quand ce dernier, en compensation, ne consacrerait à la route qu'à peine 2 p. 100 de ce même montant. Cependant le réseau routier national délaissé depuis trente ans — il faut l'avouer — s'améliore un peu depuis quelques années, grâce à la mise en place de déviations d'agglomérations, à la suppression de points noirs et à la construction d'autoroutes, dues en partie aux crédits

du fonds spécial d'investissement routier qui sont effectivement versés pour la route et dont le pourcentage en 1971 est relevé d'un point passant de 17 p. 100 en 1970 à 18 p. 100 en 1971. Mais nous sommes encore loin du pourcentage fixé par la loi. Pourquoi cette loi n'est-elle pas appliquée ?

Pour le réseau d'autoroutes, il est nécessaire de prévoir des transversales et les bretelles de liaison nécessaires, car il est très dangereux, à la sortie des autoroutes, d'emprunter des voies en mauvais état. Les autoroutes construites en priorité doivent passer par les centres économiques importants ou en être tangentes, de façon à desservir au maximum l'économie générale. Dans ces conditions, il paraît intéressant de suivre la suggestion présentée par la commission de la production et des échanges, il y a dix ans environ, qui tend à augmenter la largeur d'emprise de ces voies afin qu'elles puissent être utilisées par un mode de transport public rapide.

Nous félicitons M. le ministre de son initiative de faire construire des autoroutes par des groupes privés, bien que le système ne soit pas très orthodoxe ; mais il n'a pas le choix. Nous craignons, par contre, que les sociétés concessionnaires privées, dans un souci d'économie et de trop grande rentabilité, ne restreignent les projets et traitent trop rudimentairement les accès, annexes, etc. au détriment de la qualité du service.

Un tableau figurant dans le rapport fait apparaître pour les pays européens les prévisions d'avenir en matière de réseau autoroutier. Pour la France, j'ai mis un point d'interrogation. Je serais très heureux que vous puissiez nous fixer, monsieur le ministre, sur le kilométrage d'autoroutes dont l'achèvement est prévu pour l'avenir et notamment pour 1985.

D'autre part — je le répète une fois encore — ce réseau nouveau d'autoroutes est centré sur Paris ; il est donc parallèle au réseau existant. Afin d'utiliser au mieux chaque réseau, d'éviter un gaspillage des deniers de l'Etat, il est indispensable d'établir une véritable et efficace coordination des transports. La France ne peut pas se permettre, même à moyen terme, de gaspiller son énergie. Elle doit rechercher une utilisation maximale des moyens existants, dans l'intérêt de son économie.

Nombre de nos collègues se font l'écho du mécontentement de collectivités locales qui ont confié la gestion de leur voirie au service des ponts et chaussées, lequel à l'époque l'avait sollicitée. Or ce service n'est pas en mesure de remplir pleinement les tâches qui lui sont confiées, non que son personnel en soit incapable — je rends au contraire hommage à la qualité, à la compétence et à la valeur de tout ce personnel — mais parce que l'organisation est insuffisante.

La réforme tant espérée n'a été que partiellement appliquée et la fusion des services du logement et de ceux des ponts et chaussées n'a pas apporté d'amélioration sensible. Il est donc indispensable, monsieur le ministre, de doter vos services des moyens nécessaires.

L'Etat exige des contribuables le paiement des impôts à la date fixée ; sinon, des amendes sont appliquées. En revanche, il fait souvent attendre ses créanciers, parfois des mois, voire des années.

M. Lucien Neuwirth. Ce n'est pas tout à fait exact !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Ce n'est d'ailleurs pas particulier à votre ministère, monsieur le ministre. Il en est ainsi de tous les ministères dépensiers, en dépit — paraît-il — des directives qui viennent d'être données par le Gouvernement.

Mais, entre l'échelon supérieur et l'application à la base, existe une distorsion singulière et anormale. Les entreprises créancières, qui attendent trop longtemps d'être réglées, sont bien obligées de répercuter sur les prix les frais occasionnés par ces paiements tardifs.

D'autre part, j'ai constaté que pour toute adjudication ou demande de remise de prix, chaque entreprise fait une étude dont l'importance est proportionnelle au coût de l'opération et dont les frais sont automatiquement répercutés sur les prix.

Un tel système pourrait, à mon sens, être modifié, afin d'éviter qu'une même opération ne fasse l'objet d'un surcroît de dépense, appelé à se répercuter sur les prix.

Afin de rechercher aussi un abaissement des prix, il importe d'établir des programmes pluriannuels. Peut-être est-ce difficile à cause du blocage de certains crédits au fonds d'action conjoncturelle. Mais c'est indispensable.

Le Parlement a voté une loi permettant la création de voies express. Pourriez-vous, monsieur le ministre, préciser combien de voies express ont été aménagées jusqu'à ce jour ?

La question du schéma directeur a été traitée dans mon rapport écrit. J'espère que M. le ministre pourra nous renseigner plus précisément à ce sujet, sur lequel de nombreux collègues ne manqueront certainement pas de revenir.

S'agissant de l'état d'avancement du V^e Plan, si, dans certains domaines tels que les ports maritimes, les autoroutes — compte

tenu toutefois du financement privé — la voirie locale en rase campagne, les objectifs ont été atteints ou presque, par contre, dans les autres domaines le pourcentage d'exécution est faible, d'autant plus que le V^e Plan n'a tenu compte au départ que de 70 p. 100 des besoins et que les hausses de prix et les révisions techniques ont encore diminué ce pourcentage.

Le VI^e Plan débutera donc au 1^{er} janvier 1971 avec un retard de 1.600 millions de francs pour le seul réseau routier. Compte non tenu de ce retard, il est indispensable de porter la participation budgétaire de l'Etat à 35 milliards de francs. Ce chiffre paraît raisonnable puisque les usagers de la route verseront quelque 110 milliards pendant la période d'application du Plan.

La moyenne annuelle de la dépense est donc de 7 milliards de francs. Or les crédits pour 1971, première année d'application du VI^e Plan, sont limités à 3.200 millions de francs.

Dans ces conditions, il n'est guère sérieux de prétendre atteindre l'objectif du Plan, d'autant qu'en matière de voies navigables les crédits du VI^e Plan seront nécessaires pour terminer les opérations prévues au V^e Plan.

D'ailleurs, pour les voies navigables, vétustes et mal entretenues faute de crédits, le budget de 1971 est aussi maigre que les précédents. Pourtant les voies navigables à grand gabarit apportent, comme les autres moyens de transport, autant, sinon plus, de possibilités à l'industrie et à l'économie.

Dans mon rapport écrit, j'ai cité en exemple l'Allemagne fédérale, mais j'aurais pu citer d'autres pays voisins. Pour quelles raisons la France se laisse-t-elle autant distancer dans ce domaine par nos partenaires européens? Notre retard est tel qu'il nous sera très difficile de le rattraper, alors que des projets peuvent être réalisés rapidement, notamment les liaisons Rhin—Rhône, Seine—Est, Seine—Nord.

Comme il est nécessaire d'établir une priorité, il faut commencer par la liaison la plus rentable économiquement, celle qui exigera le moins de crédits pour un service maximal. Des industries importantes réclament de tels ouvrages. Va-t-on attendre des décennies pour mettre à la disposition de notre industrie, qui en a un besoin pressant, un moyen qui lui est indispensable? Ce serait là entraver son développement, tel qu'il est prévu par les options du VI^e Plan.

Un schéma directeur pour les routes a bien été établi. Pourquoi pas pour les voies navigables?

Le rapport écrit traite de la question des ports maritimes d'une façon suffisamment développée pour que je n'aie pas à y revenir. C'est d'ailleurs le domaine qui, pour le moment, nous donne le moins d'inquiétude. Il est toutefois nécessaire de poursuivre et surtout d'accroître l'effort.

Ainsi que je l'ai déclaré, la commission de la production et des échanges considère que vos réponses, monsieur le ministre, auront une grande influence sur le vote du budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Roland Boudet. Monsieur le ministre, la route de l'expansion passe, a-t-on écrit, par l'expansion de la route. C'est vrai. Là où il y aura demain des autoroutes, des routes nationales à quatre voies, les régions seront prospères; là où elles feront défaut, les régions seront menacées d'une régression économique.

Aussi, monsieur le ministre, lorsque vos services ont publié le schéma directeur des routes, les élus l'ont considéré comme la baguette magique qui apporterait la fortune à certaines régions mais risquerait de laisser les autres dans la misère.

Aussi conviendrait-il à cet égard que vous dissipiez une inquiétude en promettant que demain, à la demande des conseils généraux et des organismes régionaux, ce plan directeur sera heureusement amendé.

En effet, nombre d'élus ont été surpris de ne pas y voir figurer des voies nationales dont l'importance est cependant indiscutable et dont certaines, d'ailleurs, ont un trafic supérieur au chiffre de 2.000 véhicules qui a été retenu comme critère. C'est le cas, notamment, de la route nationale n° 24 bis qui relie Paris à Granville et au Mont-Saint-Michel.

Si d'autres routes dont le trafic n'atteint pas ce chiffre n'ont pas été non plus retenues, c'est probablement en raison d'un cercle vicieux: si la circulation n'y est pas très dense, c'est sans doute parce qu'elles sont en mauvais état, mais si on ne les remet pas en bon état, c'est sans doute parce que la circulation n'y est pas très importante. Ainsi, on n'en sortira jamais!

Acceptez donc, monsieur le ministre, que le schéma directeur soit revu et complété, à la demande des conseils généraux et des organismes régionaux, lorsqu'ils fourniront des arguments valables. Telle est ma première observation.

Il conviendrait aussi, je l'ai dit, de dissiper une inquiétude.

Si nous comprenons bien, l'entretien des routes qui ne sont pas inscrites au schéma directeur reviendra aux départements. Nous voudrions être sûrs qu'il y aura préalablement transfert de ressources et que, jusqu'au moment où le transfert aura lieu — j'insiste sur ce point, monsieur le ministre; je ne doute pas de vos intentions, mais il serait préférable que vous les précisez — l'Etat devra continuer à bien entretenir ces voies.

En effet, les localités situées sur ces routes qui ne figurent pas au schéma directeur connaissent des problèmes lors d'éventuelles décentralisations. Les industriels posent immédiatement la question: que deviendront ces routes?

Au moins, nous voudrions être certains qu'elles seront bien entretenues, et même améliorées, jusqu'à leur transfert de l'Etat au département.

Telles sont les observations que je voulais présenter, monsieur le ministre.

L'expansion des routes est grave de conséquence pour l'expansion des régions.

Le Gouvernement est celui de toute la France. N'oubliez jamais que vous êtes le ministre de l'équipement du pays tout entier, par conséquent que le schéma directeur et votre politique en général doivent apporter la prospérité dans toutes les régions, en permettant la circulation partout sur des routes en bon état.

Vous serez alors véritablement, monsieur le ministre, en accord avec votre caractère, le ministre de l'espoir et de la renaissance des régions françaises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. Charles Benoist. Monsieur le ministre, je pourrais reprendre à mon compte les propos que vient de tenir M. Catalifaud, dont le rapport a été approuvé par l'ensemble de la commission de la production et des échanges. Faute de temps, je me livrerai seulement à quelques constatations au sujet de la politique routière et à l'examen de quelques problèmes concernant la Nièvre, mon département.

Il paraît difficile d'examiner votre politique routière sans faire un bref retour en arrière, étant donné que le V^e Plan va s'achever dans deux mois et que nul n'ignore qu'il n'a été exécuté, dans le domaine routier, qu'à raison de 77 p. 100 et qu'il s'en faudra de 3.075 millions pour que le Plan soit bouclé.

Encore certains secteurs sont-ils encore plus désavantagés, tels le réseau de la voirie nationale, où le pourcentage d'exécution n'est que de 75 p. 100, et le réseau national de rase campagne.

On peut estimer, monsieur le ministre, que vous n'avez pas l'oreille de votre collègue des finances puisque vous n'avez pas réussi à dégager, en cinq années, les 14.550 millions qui avaient été prévus. Pourtant, les routes sont le support d'une des principales ressources du budget de l'Etat, puisque la fiscalité sur l'automobile, non comprise la taxe sur la valeur ajoutée, rapportera plus de 17 milliards en 1971.

L'année 1971 ne sera pas, hélas! l'année du rattrapage du V^e Plan: avec les 250 millions d'autorisations de programme et les 2.695 millions de crédits de paiement, plus les 516 millions du chapitre 35-21, nous serons bien loin du compte.

Voyons comment vont varier les sources de financement des routes, qui sont au nombre de trois: la caisse des autoroutes, dont le volume de l'emprunt n'est pas connu; les crédits inscrits aux budgets de l'équipement, de l'intérieur et des charges communes; enfin, le fonds spécial d'investissement routier.

Les sources de financement pour les trois budgets que je viens de citer vont prendre une part prépondérante dans votre politique puisqu'elles représentent 13,6 p. 100 des autorisations de programme et 12,9 p. 100 des crédits de paiements, contre respectivement 7,2 et 8,8 p. 100 l'année dernière. Cela signifie non pas une augmentation très importante des participations de l'intérieur, des charges communes et de l'équipement, mais une stagnation des crédits d'investissement du fonds routier.

Pourquoi cette stagnation? Tout simplement parce que, alimenté par 18 p. 100 du produit des taxes intérieures sur les produits pétroliers, le fonds routier sera, en 1971, bien loin d'encaisser ce qui avait été prévu à l'origine par le législateur, soit 22 p. 100.

A ce point de mon propos, monsieur le ministre, je vous ferai part de mon étonnement quant aux modalités de calcul de la part du fonds routier.

En effet, l'annexe « Voies et moyens » nous indique qu'en 1971 les taxes intérieures produiront 14.393 millions de francs. J'ai calculé que 18 p. 100 de cette somme font 2.590 millions et non 2.352 millions, comme vous l'avez inscrit dans le budget. Et même en soustrayant du produit des taxes intérieures ce qui correspond à la détaxe du carburant agricole et du carburant pour la Corse, j'en arrive, en appliquant le pourcentage de 18 p. 100, à une recette largement supérieure à celle que vous

proposé. Je me demande donc si, une fois de plus, il n'y a pas détournement de recettes dont la route fera les frais puisque, selon mon calcul, il manque 200 millions.

C'est en tout cas à ce niveau qu'il faut changer votre politique.

Le manque de ressources du fonds routier apparaît nettement puisque, si l'ensemble des autorisations de programme destinées à la route doit progresser de 23 p. 100 l'an prochain, celles qui proviendront du fonds routier n'augmenteront que de 15 p. 100; et si, pour l'ensemble du programme routier, les crédits de paiement vont pratiquement stagner, ils diminueront de près de 2 p. 100 en ce qui concerne le même fonds routier.

Lorsqu'on sait, monsieur le ministre, que les moyens de la politique routière proviennent pour l'essentiel de ce fonds routier, on ne peut qu'être inquiet des mécomptes qui nous seront réservés en 1971. C'est dire que, compte tenu des retards du V^e Plan, je ne partage pas votre optimisme ni celui de vos amis.

Examinons dans le détail les dotations du fonds routier.

Si pour l'essentiel les crédits sont affectés à la voirie nationale, trois tranches du fonds intéressent la voirie locale: la tranche départementale, la tranche urbaine, la tranche communale.

Mais là, monsieur le ministre, vous n'envisagez aucun effort substantiel, malgré le poids des charges de voirie sur les budgets communaux et départementaux. En effet, ces trois tranches ne représenteront l'an prochain que 22 p. 100 des autorisations de programme du fonds, et 12 p. 100 de ses crédits de paiement. Et si l'on écarte les dotations de la tranche urbaine, qui est la plus importante, il restera peu de chose pour les tranches départementale et communale.

En ce qui concerne la tranche urbaine, vous ne faites que rattraper les retards du V^e Plan, puisque les voiries urbaines pour l'ensemble des grandes villes constituent le secteur où le pourcentage d'exécution est le plus faible.

Quant aux tranches départementale et communale, elles représenteront ensemble 125 millions de francs en autorisations de programme et 117 millions en crédits de paiement. Ce sont là des chiffres bien modestes pour 95 départements et 38.000 communes, lorsqu'on sait les sacrifices qu'ils consentent pour entretenir une voirie nationale que vous ne parvenez pas à doter convenablement.

A ce propos, je rappelle que les crédits d'entretien seront en 1971 les mêmes qu'en 1970, soit 516 millions.

Dès lors, monsieur le ministre, comment ne serais-je pas à cette tribune l'interprète de toutes les régions de France, qui ont des besoins immenses en matière de routes, comme de tous les conseils généraux et de toutes les Coder, qui, après avoir examiné avec effroi les esquisses du VI^e Plan, ressentent d'amères déconvenues?

Comment ne pas être également l'interprète des maires qui acceptent l'impopularité que suscite le vote des impôts locaux, pour entretenir un réseau qui leur fait honneur, tandis que, de votre côté, vous accélerez la ruine du réseau national. Ce dernier, à bout de souffle, est inadapté au volume de la circulation et vous le laissez, d'année en année, se dégrader au point que les usagers empruntent davantage les voiries locales, tandis que le Trésor encaisse le produit de la fiscalité dont j'ai parlé.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques considérations générales que je voulais faire sur votre politique routière, avant de vous soumettre quelques éléments concernant les problèmes de mon département. Il s'agit, certes, d'un petit département, mais il est à l'image de tous les autres.

Dans la Nièvre, il est prévu que le département prendra à sa charge l'entretien de 700 kilomètres de routes nationales, sur un total de 863 kilomètres.

Or l'Etat s'engage à effectuer la remise en état de ces 700 kilomètres de routes nationales, dont le coût a été évalué à 42 millions de francs. Ce n'est après cette réfection que le département devra assurer l'entretien de ce réseau routier national.

Monsieur le ministre, compte tenu des difficultés que vous rencontrez auprès de votre collègue des finances pour obtenir des crédits, estimez-vous que vous pourrez, à l'échelon national, c'est-à-dire pour 95 départements, consentir le même effort?

Nous pouvons craindre que les collectivités locales et les conseils généraux ne doivent une fois de plus pallier la carence de l'Etat!

Si je me suis permis de faire cette incidente, monsieur le ministre, c'est que les services de la préfecture ont déjà été avisés de ce qui va se passer.

Pour conclure cet exposé que j'ai eu l'honneur de faire au nom de mes amis du groupe socialiste, je dirai que nous ne pouvons approuver votre budget. Comme tous les autres d'ailleurs, ce budget définit des objectifs valables. Mais les crédits qui y sont inscrits ne permettent pas de dégager les moyens nécessaires pour les réalisations pratiques.

Le temps me manque, malheureusement, pour aborder tous les autres points sur lesquels le Parlement aurait son mot à dire. Je terminerai donc en vous posant deux questions, monsieur le ministre.

D'abord, j'aimerais connaître vos intentions et, surtout, celles du Gouvernement que vous représentez, en ce qui concerne les revendications des personnels des ponts et chaussées des catégories C et D, c'est-à-dire de ceux qu'on appelle les cantonniers.

En second lieu, monsieur le ministre, est-il exact que vous envisagiez de transférer à la voirie départementale plusieurs milliers de kilomètres de routes nationales qui sont dans un état désastreux? Si vous entendez procéder ainsi, dites-nous quelle compensation sera donnée par ailleurs aux départements pour qu'ils puissent faire face, sans aggravation de la charge fiscale, aux travaux indispensables que vous avez négligés depuis tant d'années.

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien apporter une réponse à ces deux points précis.

En 1971, il y aura encore, sur les routes françaises, beaucoup de points noirs, beaucoup de dangers, beaucoup de risques, beaucoup d'accidents; il y aura aussi beaucoup de charges pour l'usager!

Cela a déjà été dit dans ce débat, la limitation de vitesse sur un grand nombre de routes nationales n'a pas fait baisser l'hécatombe hebdomadaire. En fait, votre expérience apporte la démonstration que, beaucoup plus que la vitesse, l'état de vos routes nationales, leur profil, leur exiguïté par rapport au trafic en constante progression, sont les véritables causes des accidents qui sont de plus en plus nombreux.

Pensez donc, monsieur le ministre, à la responsabilité de votre Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

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

M. Henri Védrières. Mesdames, messieurs, le budget pour 1971, que nous présente M. le ministre de l'équipement et du logement, est en augmentation sur ceux des années précédentes. Mais il s'agit là d'une mesure toute relative, compte tenu du fait que les budgets de 1969 et 1970 étaient des budgets de récession, très inférieurs aux besoins.

Qui plus est, la moitié des sommes votées par le Parlement ont été bloquées de façon autoritaire par le Gouvernement au fonds d'action conjoncturelle. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les objectifs, cependant très insuffisants, du V^e Plan n'aient été atteints qu'à 86 p. 100 pour les ports maritimes, à 69 p. 100 pour les voies navigables et à 60 p. 100 pour l'ensemble du réseau routier.

Lors de la discussion de votre précédent budget, notre ami M. Duroméa, député du Havre, s'était fait l'écho de l'inquiétude de l'association des grands ports français devant la faiblesse relative de la croissance de notre activité portuaire par rapport à celle du port de Rotterdam et d'autres ports étrangers, par exemple, et devant la faiblesse, plus grande encore, de notre cabotage.

La spécialisation trop outrancière de nos ports, équipés surtout pour le service particulier de quelques grandes sociétés, l'insuffisance des produits finis, manufacturés, dans nos exportations, l'insuffisance des liaisons avec l'intérieur du pays sont les causes principales de cette situation.

Tous les ports de la côte atlantique subissent directement les conséquences de l'absence de bases industrielles puissantes et diversifiées dans l'arrière-pays immédiat. Votre politique d'industrialisation, outrancièrement axée sur l'Europe des trusts transnationaux et sur l'axe mer du Nord—Méditerranée, déséquilibre l'économie nationale et voue au déclin l'Ouest du pays et sa façade atlantique. Cela est d'autant plus vrai que vous ne mettez aucune bonne volonté pour réaliser les liaisons transversales autoroutières susceptibles de corriger, au moins partiellement, cette dangereuse orientation de votre politique industrielle.

Votre budget des voies navigables est en stagnation absolue. La grève des services des voies navigables, qui a eu lieu hier, vient de souligner la gravité de la situation dans ce domaine. Vous avez, en commission, justifié le retard que nous allons encore prendre sur nos voisins, en disant que l'on ne peut pas tout faire à la fois et que, cette année, vous concentrez votre effort principal sur les routes. Si le développement de notre réseau routier venait compenser les fermetures de lignes de chemin de fer, la stagnation des voies navigables pourrait y trouver quelque consolation.

Certes, réjouissons-nous qu'après dix ans de patience on puisse enfin rouler sur autoroute de Lille à Marseille. Encore faut-il affronter les fréquents encombrements du boulevard périphérique parisien, le bouchon lyonnais et la dangereuse traversée de Vienne. Au rythme moyen de 100 kilomètres par an, nous

avons réalisé cette liaison en battant un record de lenteur. D'une façon générale, nous avons construit nos 1.300 kilomètres d'autoroutes à la cadence de 150 kilomètres par an, alors que le V^e Plan en prévoyait 260.

M. le Président de la République nous a dit son ambition d'atteindre le rythme de 300 kilomètres par an. A condition que cet objectif soit atteint et tenu, ce qui, pour le moment, est loin d'être le cas, nous aurions 4.500 kilomètres d'autoroutes supplémentaires en 1985. Si vous avez d'autres objectifs, nous serions heureux de les connaître.

Par rapport aux nécessités de notre époque et aux besoins du pays, c'est un objectif malthusien. Or vous proposez, pour l'atteindre, des méthodes coûteuses, lourdes de conséquences pour les usagers, comme pour l'ensemble du pays.

D'après les chiffres publiés par l'union routière de France, avec une densité de 2,4 kilomètres d'autoroute au kilomètre carré, la France arrive au neuvième rang des pays européens, soit deux fois moins que l'Autriche, 4,8 fois moins que l'Italie, 6,8 fois moins que l'Allemagne de l'Ouest. La densité des autoroutes, par million d'habitants, est presque trois fois moindre pour la France que pour chacun de ces trois pays.

Pour un territoire deux fois moins étendu que le nôtre, l'Allemagne de l'Ouest se propose d'avoir 13.000 kilomètres d'autoroutes en 1985, au lieu des 5.000 à 6.000 kilomètres que vous nous promettez.

Le parc automobile français, qui était de 5.550.000 véhicules particuliers en 1960, atteint actuellement 13 millions de véhicules et devrait en avoir entre 22 et 25 millions en 1985. Dans le même temps, votre politique de fermeture de lignes ferroviaires jettera sur les routes des tonnages de poids lourds de plus en plus considérables et encombrants. Avec le rythme que vous nous proposez, nos autoroutes risquent de connaître, dans un avenir proche, les mêmes surcharges que subissent actuellement nos routes nationales.

La plus grande partie du réseau autoroutier existant a été réalisée avec des sociétés d'économie mixte. Dans votre optique, ce n'était là qu'une étape, désormais franchie, pour ouvrir la voie aux sociétés privées.

Après avoir accusé de sclérose et d'inefficacité les services de l'Etat et, par là même, jeté la suspicion sur le corps des ingénieurs et sur les personnels des ponts et chaussées, qui avaient cependant fait leurs preuves en dotant, avant la dernière guerre, notre pays du meilleur réseau routier du monde, vous livrez purement et simplement la construction des autoroutes aux capitaux privés.

Votre budget pour les autoroutes passe de 380 à 320 millions de francs. Cette diminution est un premier pas vers la suppression de tout financement d'Etat pour les autoroutes de liaison.

Dès cette année, vous annoncez 1 milliard — 100 milliards d'anciens francs — de capitaux privés pour les autoroutes, les seules limites, avez-vous précisé, étant celles des possibilités mêmes du marché des capitaux français et étranger et le degré de liberté laissé aux concessionnaires sur le plan financier.

En sommes, enrichissez-vous, messieurs les banquiers ! Quels magnifiques profits vous promet le réseau autoroutier français !

Tant pis si les péages, dont les frais d'installation et de gestion augmentent de 15 p. 100 les coûts, détournent de l'autoroute une part très importante du trafic.

Dans une étude qui date déjà de 1966, l'association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées estime que, même sur les sections à trafic le plus faible, les sociétés concessionnaires obtiendront leur équilibre financier, au sens le plus large du terme, permettant amortissement et provisions sept ou huit ans après l'ouverture à la circulation, soit plus de vingt ans avant l'expiration de ces concessions.

Dès maintenant, pour aller de Lille à Marseille, il faudra déboursier 51,50 francs pour les voitures de moins de 5 CV et 65,50 francs pour les cylindrées supérieures. En outre, les sociétés concessionnaires, avec l'accord du Gouvernement, préparent une importante augmentation des péages, au printemps 1971... après les élections municipales.

La liberté laissée aux sociétés concessionnaires aura d'autres conséquences encore plus graves. Il est évident que les capitaux privés se porteront sur les secteurs de haute rentabilité, dans les régions où l'on est assuré, dès le départ, du plus grand nombre possible de péages. Ici, toute notion de service public, d'intérêt régional ou national, s'efface devant la rentabilisation maximum des capitaux engagés.

Dans ces conditions, il n'est pas sérieux de promettre aux régions déshéritées de l'Ouest ou du Centre que les autoroutes viendront leur apporter le sang et la vie.

Les autoroutes desserviront, avant tout, les secteurs d'activité dans lesquels les monopoles ont décidé de concentrer leurs efforts d'industrialisation. Conçu de cette manière, le réseau auto-

routier ne viendra pas compenser, mais aggravera le déséquilibre économique entre les diverses régions du pays. Il n'est pas besoin d'être grand élève pour comprendre que la détermination des tracés, laissée à l'initiative privée, de même que les concessions des stations-service et des restaurateurs, alimenteront une spéculation foncière effrénée, source de profits supplémentaires et d'enrichissement.

Il n'est pas vrai — et je rejoins ici votre rapporteur — qu'à qualité égale de réalisation — qualité que la recherche du profit met directement en cause — vous obtiendrez un coût moindre avec des capitaux privés qu'avec un financement public.

Vous prétendez, monsieur le ministre, que vous allez réserver les crédits d'Etat aux grands axes non autoroutiers, aux grandes routes d'intérêt national et que votre budget est en augmentation de 50 p. 100 pour ces routes.

Le rapporteur de la commission de la production et des échanges a fait remarquer que cette augmentation ne figure pas au budget. Nous aimerions sur ce point avoir des explications complémentaires.

Le schéma directeur des routes, dont nous avons pu prendre difficilement connaissance, comprend un réseau de 25.000 kilomètres à remettre en état, à moderniser ou à construire. Ce n'est, hélas ! qu'un document de travail du Gouvernement, pour une perspective de réalisation s'étendant sur quinze, vingt ou trente ans, sans aucune prévision de priorité, de calendrier, ni de financement. C'est donc un document sans signification. Chacun peut y trouver ce qu'il veut et espérer que sa localité ou sa région ne manquera pas d'être servie un jour ou l'autre.

Dans les régions particulièrement délaissées de l'Ouest, de la Bretagne, du Sud-Ouest, du Massif Central, des associations, des comités se sont créés pour l'étude et la réalisation de tels ou tels itinéraires routiers.

Ce mouvement exprime l'inquiétude des populations, les besoins urgents de ces régions, la volonté de ne pas laisser transformer en désert tout ce qui est à l'ouest ou au sud-ouest du fameux axe mer du Nord-Méditerranée.

Avec l'aide des nombreux élus dont vous disposez dans ces régions, se développe une propagande effrénée d'intoxication et de diversion. On promet des grands axes routiers un peu partout, dans le Cantal, comme dans le Bourbonnais ou en Bretagne.

Obligé de tenir compte de la pression de l'opinion publique et des nécessités impérieuses de faire face à un trafic et à un besoin croissant, vous tentez d'utiliser le courant d'opinion ainsi créé, pour pousser les conseils généraux, et pour les inciter, comme vous dites, à se substituer à l'Etat comme maîtres d'œuvre et, naturellement, comme principaux bailleurs de fonds.

Moyennant un apport de l'Etat relativement faible, de l'ordre de 50 p. 100 — c'est l'exemple de mon département — et même inférieurs, vous engagez les conseils généraux à rogner sur les besoins sociaux urgents, à utiliser les crédits des routes départementales ou communales, les crédits de la rénovation rurale — comme c'est le cas dans la Creuse — à accroître la fiscalité départementale et locale, pour remettre en état ou moderniser les routes nationales, au lieu et place de l'Etat.

C'est ce qui se passe par exemple pour la route Est-Ouest, dite Centre-Europe-Atlantique, pour laquelle était envisagé, à l'origine, un tronçon commun autoroutier entre Mâcon, Digoin, Montluçon et Limoges.

Depuis le printemps, on a vu naître au moins six projets concurrents. Cela vous permet de vous abriter sur le bien-fondé de chacun d'eux pour n'en choisir aucun ou de vous réserver de fixer votre choix sur la base de critères qui n'ont rien à voir avec la logique géographique ou financière, ni avec les intérêts globaux des régions concernées.

C'est ce qui se passe lorsque M. Bettencourt annonce à Clermont-Ferrand, le 19 octobre, que l'autoroute Lyon-Clermont-Ferrand sera le premier tronçon du grand axe Est-Ouest et lorsque, en même temps, M. Valéry Giscard d'Estaing oppose, selon vos dires, d'autres priorités à la liaison rapide Clermont-Ferrand-Montluçon. Vous confirmez donc, les uns et les autres, que le développement des régions intéressées par la route Centre-Europe-Atlantique, n'est absolument pas dans les objectifs présents des monopoles et de votre Gouvernement.

Dans ces conditions, les réfections réalisées, en grande partie à leurs frais, sur la voirie nationale par les conseils généraux, ne seront certes pas négligeables. Mais elles n'auront rien de commun avec les grands axes autoroutiers qu'on était en droit d'espérer et elles entraîneront des incidences fâcheuses sur les budgets départementaux et communaux.

Comment admettre, dites-vous pour justifier cette démarche, que des chemins départementaux et communaux, que des routes desservant des villages, voire des chemins aboutissant dans des fermes, soient mieux entretenus que des routes nationales ? Vous n'en tirez pas la conclusion que les communes font mieux

leur devoir que l'Etat, donc que l'Etat doit faire plus. Vous proposez, au contraire, d'interdire en fait aux communes d'entretenir leurs propres chemins, en leur supprimant les crédits nécessaires pour les reporter sur les routes nationales, afin de pallier la carence de l'Etat. On ne saurait mieux aider les plans Mansholt et Duhamel-Vedel à dépeupler les campagnes !

Les crédits pour la voirie urbaine sont en augmentation de 25 p. 100 sur le maigre budget de 1970. Cet apport supplémentaire sera loin de correspondre aux besoins.

Alors que cent déviations urgentes attendent leur réalisation, vous ne pourrez en réaliser que dix chaque année. Dès maintenant, d'ailleurs, vous rejetez sur le budget des villes 45 p. 100 des charges de la voirie expresso ou autoroutière urbaine. Mais au détriment de quels besoins sociaux — écoles, santé, logement, culture — entendez-vous imposer ces exigences ?

Cette politique routière malthusienne, désorganisatrice et coûteuse n'a absolument rien d'une fatalité inéluctable.

Dès 1964, lors de la préparation du V^e Plan, l'association des ingénieurs des ponts et chaussées avait formulé des propositions dont le Gouvernement n'a malheureusement tenu aucun compte. Partant de la croissance du parc automobile dont j'ai déjà parlé et du fait qu'en conséquence la circulation automobile quadruplerait au moins entre 1966 et 1985, les ingénieurs des ponts et chaussées estimaient nécessaire d'augmenter le réseau d'autoroutes en dehors des agglomérations de 7.000 kilomètres entre 1966 et 1985 ; de réaliser dans le même temps 4.500 kilomètres de voirie urbaine, autoroutes ou voies expresso, dont 2.500 kilomètres d'autoroutes urbaines. Compte tenu du retard, il était proposé de réaliser annuellement au moins 350 à 400 kilomètres d'autoroutes en rase campagne, 125 kilomètres d'autoroutes urbaines et de réaménager 1.000 kilomètres de routes nationales.

Pour l'ensemble du V^e Plan, les dépenses totales étaient estimées à 43 milliards de francs, soit 8,6 milliards de francs par an. Ce qui, estimaient les auteurs du projet, n'a rien d'anormal si l'on tient compte que, pour les achats d'automobiles et les dépenses d'utilisation, les Français auront dépensé près de 25 milliards de francs en 1970. Le financement routier devrait être proportionné au mouvement de fonds qui résulte de la croissance du facteur automobile dans l'économie du pays.

De leur côté, les syndicats C. G. T. et C. F. D. T. des ponts et chaussées ont fait remarquer récemment que, si la loi du 30 décembre 1951 sur le fonds spécial d'investissement routier était respectée, au lieu des 2.500 kilomètres que vous espérez atteindre à la fin du VI^e Plan avec le financement privé, ce serait 3.000 à 3.700 kilomètres d'autoroutes qui pourraient être réalisés.

Le syndicat C. G. T. souligne qu'au lieu des 22 p. 100 prévus, le prélèvement pour le fonds spécial d'investissement routier de la taxe sur les carburants est en définitive ramené à 14 p. 100.

Ces 8 p. 100 de différence représentent 1.170 millions de francs, soit l'équivalent de 650 kilomètres d'autoroutes.

Cette argumentation rejoint celle de l'union routière de France qui constate que, pour la période couverte par le VI^e Plan — à savoir les années 1971 à 1975 — les redevances d'infrastructure, telles que les taxes sur les carburants, la taxe sur la valeur ajoutée et la « vignette », rapporteront à l'Etat 110 milliards de francs, soit le triple du montant minimum indispensable que l'Etat doit consacrer aux investissements routiers durant la même période.

J'ajoute, avec le syndicat C. G. T., que, si les concessionnaires peuvent trouver sur le marché financier les 50 p. 100 de capital dont ils ont besoin et pour lesquels ils bénéficient de la garantie de l'Etat, on ne voit pas pourquoi ces mêmes capitaux ne peuvent être mis directement à la disposition de l'Etat, puisque les sociétés d'économie mixte qui dépendent de l'administration, vont pouvoir emprunter, mais seulement pour un quart du programme de construction d'autoroutes. A moins que l'on ne comprenne trop bien pourquoi l'Etat ne veut pas être le maître d'œuvre et pourquoi vous voulez réduire l'activité des sociétés d'économie mixte, en les rapprochant du secteur privé et en les libérant du contrôle de l'Etat.

Votre politique routière, monsieur le ministre, laquelle est subordonnée à une politique d'industrialisation aberrante au point de vue de l'intérêt national, ressemble à une sorte de fuite en avant, accumulant les difficultés à venir, sans parvenir à résoudre sainement celles du présent.

Le groupe communiste peut d'autant moins vous suivre sur ce terrain qu'il est persuadé qu'une solution démocratique, conforme à l'intérêt national, est parfaitement possible quand il s'agit de doter le pays des équipements modernes dont il a besoin.

Monsieur le ministre, c'est avec juste raison que le personnel des ponts et chaussées s'élève contre la menace de suppression

de 300 postes de conducteurs et de 500 postes d'agents des travaux publics de l'Etat.

Les syndicats réclament, en outre, la revalorisation des indices des conducteurs principaux qui n'ont bénéficié d'aucune mesure des catégories C et D de la fonction publique.

Ils demandent enfin l'attribution d'une prime de risque pour les conducteurs et agents des travaux publics de l'Etat, et pour les auxiliaires routiers.

Ce ne sont là que quelques revendications parmi les plus urgentes. Au moment où le pays a plus que jamais besoin de ces travailleurs, la sollicitude de l'Etat à leur égard serait la juste récompense de la compétence et du dévouement dont ils ont toujours fait preuve. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

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

M. Jean Valleix. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne vous parlerai pas spécialement de l'Institut géographique national, quel que soit sans doute l'intérêt de l'entreprise et de son personnel d'aller plus loin dans les projets de décentralisation.

Je soulignerai volontiers, en revanche, le souci de restauration de la responsabilité qui vous anime, monsieur le ministre, dans l'ensemble de vos charges ministérielles.

En matière de routes — sujet capital — le moins qu'on puisse dire est qu'on est, si j'ose m'exprimer ainsi, sorti des sentiers battus et qu'on a fait preuve d'imagination.

Sans optimisme béat, nous devons reconnaître que ce budget marque des progrès, que votre politique méthodique, parfois audacieuse, souvent imaginative et, finalement, courageuse, est comprise dans le pays.

Je formulerais une première observation qui relève plutôt de l'urbanisme mais que je ferai ressortir du déséquipement. Si je suis favorable à la libéralisation pratiquée en matière de permis de construire, je m'élève contre le saccage parfois constaté de parcs et d'arbres dans nos villes anciennes ou plus modernes.

La France dispose d'espaces naturels relativement importants par rapport à ses partenaires européens. Mais je déplore notre manque de goût pour la nature et le peu de respect que nous manifestons pour ce qu'il en subsiste dans nos cités.

Vous avez libéralisé les conditions d'octroi du permis de construire, monsieur le ministre, et vous avez eu raison. Ne pourriez-vous pas prendre l'initiative d'une action de protection de la nature devant certains projets de promotion ?

Il est bon d'apprendre aux enfants qu'un arbre adulte aide à l'oxygénation de quatre être humains. Il est bon que nous mettions sur pied un comité interministériel pour l'année de la protection de la nature et que nous engagions nos efforts dans la réalisation de parcs nationaux ou régionaux. Encore une fois, je suis favorable à toutes ces initiatives. Mais à quoi sert tout cela, si nous laissons ravager les quelques centaines ou milliers d'arbres qui peuvent encore subsister dans nos villes ?

Monsieur le ministre, vous savez assez bien vous faire entendre pour qu'en ce domaine également, par une lettre ou une directive, vous obteniez qu'il soit mis un terme à ce saccage qui risque de transformer les villes de France — pays de faible densité — en zones inhumaines.

Je désire maintenant revenir sur un problème que j'ai déjà évoqué lors de la discussion du budget du tourisme — et j'en parlerai d'autant plus facilement que M. le secrétaire d'Etat au tourisme est présent ce soir. Il s'agit des investissements en faveur des canaux à propos desquels, comme nos rapporteurs, je voudrais que certaines revendications soient satisfaites, nonobstant les difficultés que vous pouvez éprouver dans vos arbitrages budgétaires.

Je soulignais l'an dernier combien il était opportun de s'engager plus résolument dans une politique de développement du tourisme fluvial et plus généralement de la navigation fluviale. Il est peut-être difficile de dégager les crédits nécessaires au financement de certains aménagements, mais ne pourrait-on au moins dès maintenant intensifier l'exploitation des canaux qui existent, dans l'état où ils sont ?

Il suffit de regarder vers l'Angleterre pour comprendre quels peuvent être les charmes de la navigation fluviale, même quand, comme elle, on possède trois ou quatre fois moins de cours d'eau navigables que la France et qu'on a quatre ou cinq fois plus de bateaux inscrits.

Enfin, pensant notamment aux canaux du midi de la France, il me semble que leur mise en valeur étant réalisable à peu de frais, il serait mieux qu'elle le soit à l'instigation d'entreprises françaises plutôt que d'entreprises anglaises qui viennent s'installer chez nous.

Mais c'est au point principal, qui a déjà fait l'objet d'interventions dans cette Assemblée naguère et ce soir, que je veux

en venir. Je ne vous étonnerai pas, monsieur le ministre, en rappelant l'intérêt que je porte à votre volonté de renouveau en matière de routes. Cependant, précisément en raison des résultats déjà acquis et de ceux qui seront bientôt atteints, il est des impératifs sur lesquels il convient de bien se mettre d'accord.

Certes, le choix entre l'entretien de l'ancien et la création du neuf est parfois cornélien, mais on aurait tort de reprocher au Gouvernement, et spécialement au ministre de l'équipement, de ne pas avoir réalisé ce qui n'a pas été fait en quarante ans. Par conséquent, je note l'évolution nouvelle et vos initiatives en matière d'autoroutes, y compris l'appel à l'épargne privée, tout cela — on le sait — allant dans le sens de l'intérêt général.

Néanmoins, en me réjouissant de l'achèvement de l'autoroute Nord-Sud, souligné par le récent voyage de M. le Président de la République, je rappelle mon évocation d'une muraille de Chine qui risque ainsi de scléroser ces régions du Centre, de l'Ouest et du Sud-Ouest par rapport à la France de l'Est, du Nord et de la région parisienne économiquement active, démographiquement dense et à une Europe elle-même industrielle et développée.

Monsieur le ministre, vous avez d'autres idées — vous avez raison, d'ailleurs — et vous envisagez une rocade, côtière celle-là. Il serait malvenu de s'en plaindre !

En vérité, je ne me plains pas. Mais si vous deviez en demeurer à ces réalités et à ce projet, vous achèveriez d'enclaver le Centre. C'est pourquoi, fort de ce qui a déjà été réalisé et de ce que vous projetez, je ne doute pas que vous soyez le premier convaincu de l'intérêt d'irriguer ce Centre et, si je puis dire, d'accrocher l'Est riche de la France aux possibilités atlantiques, au travers des régions du Centre.

Alors, si nous sommes d'accord sur ce thème général et sur cette fameuse route Centre—Europe—Atlantique — M. Duval ne me contredira certainement pas et nombre de mes collègues partagent cette opinion — il reste à convenir des moyens et des méthodes. A cet égard, monsieur le ministre, vous êtes orfèvre ; du moins, comment faire autrement que de s'en remettre à vous ?

Certes, le schéma directeur est bon et, de ce point de vue, nous pourrions être rassurés ; mais ses objectifs sont lointains et il est peu prometteur en calendrier et en moyens.

Le VI^e Plan est autre chose et nous en débattons prochainement. Nous croyons savoir et avons enregistré les propos de M. le Président de la République avec beaucoup d'attention, que vous acceptiez de considérer ce projet comme pouvant figurer au VI^e Plan. M. Bettencourt, tout à l'heure, a simplement devancé, du moins nous l'espérons, votre propre réponse. Mais, dès lors, il reste à fixer la catégorie, qui doit être la catégorie 1, afin de figurer au programme national, car on ne peut en laisser la charge aux régions.

Je vous prie d'excuser ces propos « revendiquants », mais je voudrais que nous puissions convenir qu'il est juste que l'Etat consente un effort dans ce domaine. Vis-à-vis de nos partenaires européens d'abord, nous sommes en reste. Il nous faut faire écho aux débouchés autoroutiers allemands, suisses et italiens ; c'est la règle du jeu européen. D'autre part, plusieurs de nos départements ont déjà eux-mêmes accompli un effort pour contribuer, en tant que collectivités locales, à l'aménagement de l'axe reconnu finalement par la direction des routes et vos services.

Dès lors, si le Gouvernement n'apportait pas aussi sa contribution, il devrait au moins arrêter l'effort des collectivités locales. Fort de cette mécanique qui se met en œuvre, ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, non seulement en prévision du prochain Plan, mais encore dans ce débat budgétaire, d'envisager dès 1971, un concours de l'Etat qui permettrait à ce dernier de concrétiser sa volonté ?

Après ces différentes observations qui constituent autant de questions et de demandes, je vous appliquerai si vous m'y autorisez, monsieur le ministre, une citation d'un auteur anglais, Emerson, qui a dit : « L'homme contient en lui-même tout ce qui lui est nécessaire pour se gouverner ».

Parce que je suis convaincu que vous disposez de la sagacité et de la ténacité nécessaires pour gouverner ce ministère, je souhaite que vous puissiez répondre à ces questions qui, toutes, finalement, relèvent de l'intérêt national. (Applaudissements.)

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

M. Albert Catalifaud. Jusqu'à présent, monsieur le ministre, je suis intervenu dans les discussions budgétaires concernant votre département sur un plan général. Or, je m'aperçois qu'il est payant de poser des questions de caractère local auxquelles vous répondez en général. Je vous interrogerai donc sur la région Nord-Est.

D'abord, dans le cadre du développement que j'ai soutenu tout à l'heure pour le réseau d'autoroutes et compte tenu de l'inten-

sité du trafic qui existe dans la région Nord-Nord-Est, je pense qu'il serait urgent de construire une autoroute, notamment l'autoroute A 26, selon les principes que la commission de la production et des échanges a suggérés, c'est-à-dire en ignorant pas les centres économiques. J'espère donc, monsieur le ministre, que cette nouvelle autoroute A 26 sera programmée prochainement.

Ensuite, étant donné que les liaisons, les bretelles de raccordement aux autoroutes des secteurs économiques ne sont pas toujours exécutées simultanément, j'espère que vous pourrez tenir compte de l'effort qui est fait par les départements dans ce sens. C'est ainsi, pour être plus précis, que le département de l'Aisne construit actuellement une voie directe entre Saint-Quentin et le syndicat des communes de Chauny, Tergnier, La Fère, en escomptant que, par la suite, l'Etat améliorera la liaison entre ce complexe économique et l'autoroute A 1, à Compiègne, en passant par les deux régions économiques de Noyon et de Ribécourt. Cette bretelle de liaison à l'autoroute A 1 revêt donc une importance certaine, et je pense que les comptages effectués vous permettront de relever une densité de circulation très élevée.

En outre, certaines industries importantes se sont installées ou décentralisées dans le Sud du département du Nord. Elles réclament la liaison fluviale à grand gabarit entre la région parisienne et la région du Nord.

Je ne dis pas que c'est pour elles une question vitale, mais cela est très important pour l'extension de l'industrie automobile. Je souhaite donc, monsieur le ministre, qu'en dépit du peu de crédits dont vous disposez sur le chapitre des voies navigables — mais vous avez su trouver d'autres modes de financement pour les routes et il vous sera peut-être possible d'en trouver d'identiques pour les voies navigables — vous puissiez disposer des moyens pour programmer et réaliser cette liaison à grand gabarit entre la région parisienne et la région du Nord.

D'autre part, monsieur le ministre, si vous me le permettez, je vous poserai une question précise sur le logement, bien que ce problème ne figure pas à l'ordre du jour. J'avais sollicité dix minutes pour intervenir dans la discussion générale, six minutes sur l'équipement et les travaux publics, et quatre minutes sur le logement.

N'envisagez-vous pas, monsieur le ministre, de modifier la réglementation actuelle qui exige des candidats constructeurs, en dehors des périmètres d'agglomérations, de posséder un terrain d'au moins deux mille mètres carrés avec une façade de vingt-cinq mètres ?

Jusqu'à présent, cette limitation freine beaucoup, dans les milieux ruraux, la construction des maisons individuelles à l'aide de primes. La suppression de ces conditions draconiennes serait une heureuse initiative. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Mercier. Je vous parlerai brièvement, monsieur le ministre, de certains problèmes relatifs au développement de la région parisienne. J'évoquerai par conséquent la trilogie classique « logement - emploi - transports », ce qui fait que sans doute mon propos s'adresse à vous, mais aussi à d'autres ministres qui ne sont pas présents.

Je m'adresse à vous, d'une part, en raison d'un régime de temps de parole draconien qui nous rend difficile d'intervenir sur plusieurs budgets, d'autre part, parce que vous êtes ici et qu'aux grands talents on confie les grandes missions. Je vais donc vous confier, si vous me le permettez, la tâche de faire part au Gouvernement de quelques réflexions que m'ont inspirées récemment la lecture du VI^e Plan et celle de vos budgets.

On pensera peut-être que, ce faisant, je vais « défendre mon clocher » ; je ne sais pas si, comme le disait il y a un instant M. Catalifaud, il est « payant » de parler de sa circonscription à la tribune, mais je sais que parfois c'est nécessaire. C'est ici doublement nécessaire parce que la troisième circonscription de l'Essonne est la plus peuplée de France, qu'en cinq ans elle a vu doubler sa population, qu'elle est en tête de l'évolution démographique de la France, qu'elle est un symbole de la manière dont évoluent et se développent les grandes villes de la région parisienne ; que de son destin, enfin, comme de celui d'autres circonscriptions semblables, va dépendre celui de toute la région. Lorsqu'on connaît enfin l'importance de la région parisienne en France, il n'est pas indécent d'en parler tout spécialement.

Je lisais récemment, monsieur le ministre, le rapport du groupe 3 du VI^e Plan. Il évoquait la distorsion, que nous connaissons bien, entre les répartitions géographiques des logements construits et les répartitions des implantations industrielles.

Or ce qui est vrai de l'ensemble de la région parisienne l'est plus particulièrement d'un département où 60 à 70 p. 100 des citoyens viennent en fait travailler ici, à Paris.

Le groupe 4 du VI^e Plan constate par ailleurs que pour venir à Paris, la surcharge des lignes de banlieue a empiré et que les infrastructures terrestres ont subi un retard important en raison des restrictions de crédit. Or, en même temps, monsieur le ministre, vous êtes bien contraint de construire là où — autour de Paris — il y a encore de la place. Vous devez en effet réaliser un programme de 550.000 logements avant 1975, il vous faut donc construire près de Paris un peu plus de 100.000 logements par an.

Puis-je, en passant, vous faire la confiance que je suis l'avocat d'Astérix; or, l'une des phrases classiques de ce petit personnage est la suivante: « Ils sont fous, ces Romains! » J'en suis moins assuré qu'Astérix, car les Romains faisaient d'abord les routes, et ensuite les villes. Je sais que nous ne nous trouvons pas dans la même situation, que nous ne pouvons pas toujours faire les routes avant de bâtir les villes. Mais il nous faut aujourd'hui résoudre les problèmes liés de la route, du logement et de l'emploi. A défaut, nous irions à un échec redoutable.

Je ne ferai pas à cette tribune une démagogie à laquelle répugne mon tempérament, mais les problèmes sociaux, les problèmes familiaux, les problèmes humains que posent les heures perdues et les voyages dans ces véritables « bétaillères » que deviennent certains transports aux heures de pointe, matin et soir, voilà ce qui doit retenir notre attention!

Si nous ne savons pas résoudre les problèmes liés que je viens de développer, alors, non seulement l'Etat aura failli à son devoir, mais les hommes qui le composent auront fait fi du bonheur humain.

Quelles sont les solutions?

C'est sans gaieté, croyez-le bien, que nous acceptons de nouveaux logements dans des départements où l'insuffisance des équipements atteint un point critique, car notre développement démographique nous conduit sur la voie du sous-développement en matière d'équipements. Si nous acceptons cependant de nouveaux logements, de nouveaux citoyens, il faut que des mesures précises soient prises.

En premier lieu, il est nécessaire que des équipements corrélatifs à chaque opération soient prévus et distribués par un même ministre responsable.

J'appelle donc de mes vœux l'établissement d'une ligne budgétaire unique, de telle manière que les crédits d'équipement nécessaires par chaque opération — qu'il s'agisse d'écoles, d'installations sportives, d'établissements culturels — soient prévus au départ et transitent par le ministre responsable lorsqu'il est le maître d'œuvre.

Peut-être alors, monsieur le ministre, certains députés comme moi-même, en frères quêteurs d'équipement qu'ils sont à long terme et à chaque budget, cesseront-ils, lorsque leurs amis ont le bonheur de devenir ministres, de les voir fuir devant eux pour éviter leurs réclamations.

Sur le deuxième point, c'est une banalité que de vous rappeler — mais encore faut-il que le Gouvernement s'en souvienne — qu'il faut localiser autour de Paris des industries secondaires et tertiaires. Pour cela, il faut d'abord simplifier les procédures d'agrément. Nous vous savons gré de ce que vous avez fait dans ce domaine, mais il faut également alléger les redevances.

A cet égard, que signifie la distinction entre les villes dites nouvelles et celles toutes récentes qui ne le sont guère moins? Il n'existe pas, à mes yeux, de critère valable entre celles-ci et celles-là. Pourquoi distinguer entre les cinq grandes cités en voie de création dans la périphérie parisienne et ces villes toutes récentes qui ne sont encore que du béton, le plus souvent sans industries secondaires suffisantes et pratiquement sans secteur tertiaire?

Je reviendrai sur ce point, mais pour ce qui concerne le problème général des implantations industrielles, je dois rappeler que par des procédures étroites on a freiné un dynamisme certain qui existait et existe chez les moyennes entreprises de la région de Paris. Nous savons, c'est un fait, que 80 p. 100 d'entre elles auxquelles on a refusé le droit de s'étendre dans la région parisienne n'ont pu aller en province, parce qu'elles n'avaient pas les moyens financiers nécessaires. Elles sont donc restées ici, leur essor a été freiné, elles stagnent, d'où en partie l'insuffisance de l'emploi à la périphérie de Paris.

Ce n'est pas que je critique en soi le principe de la décentralisation, nous sommes tous heureux de voir vivre nos provinces. Mais les meilleurs des plans sont faits pour être révisés à la lumière de l'expérience. Or, nous devons faire vivre les villes de la grande banlieue, et non seulement celles de demain, mais celles qui existent depuis hier et qui s'étendent encore aujourd'hui.

Vous savez également, monsieur le ministre, que les investissements du secteur des transports constituent un préalable à la mise en œuvre du schéma directeur et qu'ils sont un élément fondamental de l'orientation du logement et de l'emploi. Or, je

constate à regret que je n'ai rien vu dans le VI^e Plan concernant des infrastructures indispensables et notamment pour ce qui concerne les radiales du Sud de Paris. Elles permettraient, comme la fameuse route 128 à Boston, d'assurer ces liaisons université-industrie dont nous avons pu constater outre-Atlantique la fécondité. Pour ce qui concerne le Sud de la région parisienne, il s'agit nommément de la route F 6, laquelle après avoir été promise ne semble pas devoir être réalisée. Il convient impérativement de revoir cela.

Avant de conclure, je dois revenir sur ce que je disais il y a un instant: il faut préciser ou réviser la notion de « ville nouvelle ». J'ai été conduit à y réfléchir récemment lorsque d'aucuns ont cru devoir s'interroger sur l'utilité de la création d'un centre d'activités tertiaires dans une ville de 40.000 habitants (telle que Massy). Pour des raisons d'évidence qui seront, s'il le faut, développées là où il le faudra — j'y suis quant à moi favorable et je suis certain que, le jour venu, votre ministère le sera également.

Si l'on veut, en effet, que les villes de banlieue ne soient plus tributaires du centre parisien, il faut créer un polycentrisme véritable dont les pôles ne doivent pas se limiter aux seules cinq villes nouvelles.

Je souhaite donc qu'on repense la notion même de ville nouvelle afin que la théorie cadre avec la nécessaire réalité.

M. le Premier ministre a évoqué récemment à cette tribune cette vie propre et cette joie que doivent retrouver nos villes. Nous l'approuvons et nous l'aldérons. Encore faut-il que les cités trouvent leur vie propre et qu'on les y aide, car l'on ne chante pas dans les villes où l'on ne fait que dormir. (Applaudissements.)

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

M. Paul Barberot. Monsieur le ministre, c'est du problème routier et de la situation des entreprises de travaux publics dont je vous entretiendrai spécialement.

A la même occasion, l'an dernier, après avoir constaté le retard pris sur l'exécution des prévisions du V^e Plan, j'avais demandé que des mesures rapides soient prises, mais leur réalisation a été trop partielle.

J'avais aussi constaté que le plan de redressement, mis en place après la dévaluation, devait, par l'intermédiaire du budget, freiner les secteurs en surchauffe qui déréguleraient notre balance des paiements. Mais ce coup de frein a surtout réduit les dépenses d'équipements, plus spécialement celles affectées aux infrastructures collectives. Ainsi était freinée l'activité dans les secteurs où les réalisations étaient en retard sur les prévisions du plan. Le secteur des travaux publics a été, de ce fait, très touché. Vous le savez bien, monsieur le ministre; cependant ce secteur ne participait pas à la surchauffe et, de plus, il était exportateur.

Dans cette profession, dont l'activité était déjà ralentie, des licenciements se sont produits.

Le ralentissement s'est encore accru du fait de la rigueur de l'hiver dernier et de la mise en place trop tardive des dotations budgétaires au niveau de l'exécution.

Au début du printemps 1970, la situation s'est améliorée par le déblocage des crédits d'entretien des routes et, en juillet dernier, par celui d'une partie du fonds d'action conjoncturelle.

Un manque de continuité dans les programmes a cependant existé. La perte de main-d'œuvre a été difficile à compenser et la gestion des entreprises s'est alourdie.

Votre budget pour 1971, monsieur le ministre, peut renverser cette tendance des entreprises au déclin. Les autorisations de programme augmentent pratiquement de 20 p. 100 au profit des infrastructures collectives mais les crédits de paiement, qui commandent l'activité immédiate, n'augmentent que de 10 p. 100.

Il faut tenir compte aussi du ralentissement existant dans les investissements du secteur privé, ralentissement qui entrainera, au début de 1971, une diminution de l'activité de ces entreprises.

A ces causes que je viens de citer s'ajoutent la baisse de 2 p. 100 des prêts du F. D. E. S. en 1971 et l'insuffisance des crédits de paiement au titre VI qui n'augmentent que de 5 p. 100. Il est vrai que les crédits pour les autoroutes, en concession privée, sont en augmentation et pourraient laisser espérer une compensation qui maintiendrait un rythme normal de l'activité dans les entreprises; mais pour que cela soit confirmé dans les faits, il est nécessaire que le marché financier soit plus ouvert aux emprunts des entreprises concessionnaires. Or nous sommes à la veille de 1971 et aucun commencement d'exécution n'a eu lieu.

Je reviendrai, une nouvelle fois, sur les crédits du fonds d'action conjoncturelle en vous demandant que les programmes d'utilisation soient connus à l'avance et que le déblocage soit fait assez tôt, si la conjoncture l'exige, car c'est un facteur d'équilibre.

Monsieur le ministre, j'ai suivi avec intérêt l'exposé que vous avez fait dernièrement devant la commission de la production

et des échanges. J'ai noté avec satisfaction les efforts faits au profit de certains chapitres, en particulier au profit des voiries urbaines. Je souhaite que, sur ce point, les crédits soient rapidement mis en place et les programmes lancés.

En revanche, comme notre rapporteur et de nombreux collègues, je regrette la faiblesse de l'effort consenti au profit des voiries en rase campagne où il y a cependant fort à faire : consolidations, zones de dépassement, élargissements, rectifications de tracés, autant d'améliorations qui faciliteraient la fluidité du trafic et réduiraient les accidents dans une grande proportion.

Vous avez dit, monsieur le ministre, que notre réseau routier est le plus long. L'effort devrait donc être proportionné à sa dimension.

Les lourdes taxes qu'acquittent les automobilistes procurent des ressources importantes au Trésor. Cette année, 18 p. 100 sont consacrés aux routes; c'est insuffisant et nous sommes loin des 22 p. 100 prévus.

Nous avons également le regret de constater que les crédits affectés à la réduction du nombre des points noirs sont en 1971 identiques à ceux de 1970 et que, malheureusement, l'hécatombe continue sur les routes.

Ces retards et leurs conséquences se vérifient partout, et mon département, l'Ain, ne fait pas exception à la règle. Certes, des travaux ont été réalisés mais des dégradations se font déjà jour. Nombreuses sont les traversées d'agglomération dont les chaussées sont en piteux état et dont la réfection est en projet depuis longtemps.

Des modifications des tracés de route sont aussi en projet : malgré leur urgence, aucune réalisation n'est en vue. Je vous ai écrit récemment, monsieur le ministre, à propos de la route nationale n° 75, dans la traversée de Jayat, et vous m'avez répondu que vous espériez l'inscrire au programme de 1971.

Faites qu'il en soit ainsi, monsieur le ministre.

Des projets pour modifier et améliorer des entrées de villes attendent les crédits nécessaires. C'est spécialement le cas pour ma ville où, depuis cinq ou six ans, le conseil municipal a été appelé à voter sa participation qui est importante. Je reconnais que les travaux de l'entrée Sud, en direction de Lyon, viennent de commencer. Mais que deviennent les autres dont l'urgence est grande ?

A l'Ouest de mon département passe maintenant cette belle autoroute qui relie Lille, Paris, Lyon et Marseille. Nous en sommes tous fiers. C'est une belle réalisation qui aidera de façon importante la vie économique. Mais, pour que cette autoroute irrigue vraiment une large région, des bretelles de raccordement et des transversales doivent être rapidement aménagées.

Je veux parler de cette route Centre-Europe—Atlantique, dont plusieurs de mes collègues vous ont entreteenu. Qu'elle traverse mon département, et s'établira une liaison rapide avec la Suisse et tout l'Est de notre pays, qui facilitera les échanges.

Il est certain que notre capitale régionale, Lyon, doit être bien desservie, et je me réjouis des projets qui sont prévus, ceux entre autres, qui ont été évoqués lors de la visite de M. le Président de la République il y a quelques jours.

Mais cela ne doit pas, monsieur le ministre, priver notre département de routes modernes rapides. Aussi j'insiste pour qu'à défaut de voir cette route Centre-Europe—Atlantique traverser notre département, la voie autoroutière qui avait été annoncée en son temps, et joignant Mâcon à Genève par Bourg-en-Bresse, devienne très prochainement une réalité.

Quant à la liaison mer du Nord—Méditerranée, qui, par la Saône, borde mon département à l'Ouest et dont l'aménagement est prévu, elle doit, elle aussi, parallèlement à l'autoroute et tout au long de son parcours, apporter vie et richesse.

Aussi je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir préciser ici le planning d'exécution de cet équipement, plus spécialement de sa partie Lyon—Chalon, car il intéresse, dans la région de Mâcon, une zone de pâturages de mon département, donc une zone d'élevage.

Cet équipement doit aussi permettre des implantations portuaires et industrielles, favorisant les activités nécessaires à une région en expansion.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter et les questions que je tenais à poser. Je souhaite que vos réponses m'apportent les précisions demandées et quelques motifs d'espoir. D'avance, je vous en remercie. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Moron. Mesdames, messieurs, « ce mal dont souffre l'homme d'aujourd'hui et qui procède de son inadaptation à un monde qu'il façonne dans l'inconscience et l'indifférence, il est permis d'espérer qu'une action consciente et volontaire peut le réduire peu à peu. Ainsi préparons-nous l'évolution de notre expérience collective et le devenir de notre société industrielle ».

Lequel d'entre nous ne fait sienne cette pensée du père Teilhard de Chardin, qui date de cinquante ans ?

Vous-même, monsieur le ministre, n'avez-vous pas écrit dans un document récent : « Il n'est que temps de promouvoir une véritable morale de l'environnement capable d'assurer la sauvegarde et la conservation des espaces destinés à maintenir l'équilibre nécessaire entre les nuisances inhérentes aux établissements humains et les possibilités naturelles de régénération des éléments indispensables à la vie. »

Comment concevoir cette action consciente et volontaire ? Par une abstraction des préjugés, par une vue générale de la condition moderne, mais dans le respect des idées définies il y a un demi-siècle déjà.

« Installer l'individuel au cœur du collectif, fournir dans le silence, la solitude et face au soleil, à l'espace, à la verdure, un logis qui soit le réceptacle parfait d'une famille », proposait Le Corbusier. J'ajouterais : trouver tout ce que la société peut produire au terme d'une courte promenade dans une rue sans voiture, se rendre à ses occupations sans perdre trop de temps et gagner trop d'énergie, se promener à pied sans être indisposé par les voitures, circuler en voiture sans se préoccuper des piétons, pouvoir effectuer facilement de longs trajets sans fatigue.

Est-ce possible dans l'état actuel des choses ? Assurément non ! L'industrie du bâtiment et des travaux publics, pourtant la première industrie de France, connaît un marasme sans doute jamais atteint. Parce que les règlements administratifs sont devenus si denses que les entreprises et les cabinets d'architectes doivent entretenir un spécialiste pour tenir à jour, et rien que pour cela, une documentation de principe afférente aux différents programmes qu'ils sont susceptibles d'étudier ou de réaliser.

Parce que l'administration, elle aussi surchargée, ne tourne pas à la cadence de notre époque.

Parce que les travaux étant pris en charge, pour leur plus grande part, par l'Etat, ce dernier n'a pas aidé l'effort d'industrialisation des entreprises par une libération des prix comme il l'a fait pour toutes les autres industries, spécialement la construction d'automobiles.

Parce qu'il n'y a pas de continuité dans l'action.

Parce que le système d'appel à la concurrence en matière de gros programmes, qui demandent souvent des études atteignant 50 p. 100 du prix de revient de l'œuvre à réaliser, défavorise les moyennes et petites entreprises au profit des grosses bien soutenues par les puissances financières.

Parce qu'enfin la restriction du crédit, au demeurant nécessaire, a porté un coup fatal à nombre d'entreprises pourtant bien gérées. Il ne se passe pas de semaine sans qu'un directeur vienne m'apporter son bilan. Vous connaissez le mécanisme : des engagements pris, des chantiers prévus différés ou annulés. Impossible de régler les charges sociales et sans ce règlement, impossible de concourir pour d'éventuels marchés d'Etat. C'est la chute !

Dans la seule Haute-Garonne, sur 28.000 salariés en mars 1969, il y en a 3.500 en chômage et demain deux entreprises de 800 et 400 ouvriers vont devoir licencier, faute de travaux. On a, en 1969, compté deux fois plus de liquidations de biens dans le bâtiment qu'en 1968.

Comment la situation a-t-elle pu se dégrader pareillement ? Un rappel historique me paraît nécessaire.

A l'origine, l'homme de la terre, le sédentaire, construit de ses mains, avec les siens, pour les siens, sa maison toujours la plus près possible de ses activités.

Puis c'est la grande architecture, la spécialisation, les corporations artisanales. Mais toujours l'entrepreneur met en œuvre, selon les conceptions de l'architecte, des matériaux primaires : bois, pierre, brique, chaux.

Si l'un et l'autre connaissent leur métier, il n'y a aucune raison qu'ils ne garantissent pas leurs ouvrages ; et c'est l'institution de la garantie décennale.

Puis l'ordre des architectes est créé et cette instauration en 1940 constitue l'une des premières et fondamentales erreurs : on a protégé un titre, mais non une activité.

La puissance publique, qui apporte une aide financière de plus en plus importante, est obligée de contrôler par un ensemble de textes imposant et contradictoire l'acte de construire. Les restrictions, les limitations se multiplient à un point tel que l'on a pu dire que « le permis de construire était devenu une dérogation à l'interdiction de construire ».

Nous agrandissons les villes comme la mère de famille sort les ourlets des vêtements de ses enfants. On crée des périmètres urbains, des zones à densité diverses, des grilles d'équipement identiques pour toute la France. On définit un « M. Urbain » qui n'a besoin pour son logement que de 16 mètres carrés au sol dans un immeuble R + 4 ; 28 mètres carrés pour les obligations scolaires ; 2 mètres carrés pour les achats et 1 rosier polyantha, et qui, forcément, jouera à la pétanque à Cherbourg puisqu'il pourra y disposer de la surface codifiée.

Les grands ensembles, collectifs ou individuels, constitués par les mêmes classes sociales, le même nombre d'enfants provoquent très vite des coupures avec le reste de la population.

C'est alors l'escalade des palliatifs. On incite à l'accession à la propriété, d'abord par une aide à la pierre, puis par une aide à la personne. Mais très vite le Français estime que c'est un dû et exige une aide de plus en plus importante. Cette aide, assortie d'une foule de restrictions, augmente le malaise.

Trois éléments interviennent désormais dans le prix d'une habitation : le terrain et ses équipements, la construction proprement dite, le prix du prêt. Alors on propose des terrains à la campagne, n'importe où, pensant du même coup résoudre le problème des résidences secondaires. On vend des arbres et de la verdure ; le constructeur achète de la graine de bidonville.

On décrète que la maison est un bien de consommation. Mais alors est-il raisonnable de prêter pendant vingt-cinq ans sur un bien de consommation et de le garantir dix ans ?

On essaie de diminuer le prix de la construction en créant les prix plafonds, alors que le prix des matériaux usinés est libéré. Depuis janvier 1968 le ciment a augmenté de 11,22 p. 100, le plâtre de 20 p. 100, le grès de 16,40 p. 100, l'amianté ciment de 11,28 p. 100, le sanitaire de 18,80 p. 100, la robinetterie de 20,63 p. 100. La qualité baisse, les sinistres augmentent et les primes aussi : la garantie décennale des architectes est passée de 0,09 p. 100 à 0,18 p. 100, celle des entreprises de 0,90 p. 100 à 1,50 p. 100.

Sur le prix du prêt, personne ne dit mot. Il serait pourtant intéressant de dégager ce que l'on donne d'une main et que l'on reprend de l'autre.

M. Jacques Sourdille. Très bien !

M. Jacques Moron. Vous estimerez sans doute, monsieur le ministre, que mon intervention est celle d'un opposant inconditionnel. Rassurez-vous, il n'en est rien. Je n'accuse pas, je dénonce une situation dont vous n'êtes pas responsable et souhaite que vous rendiez l'espoir à ces professionnels du bâtiment et des travaux publics douloureusement éprouvés.

Comment pourriez-vous le faire ?

Certes, je ne veux pas vous donner des conseils, mais vous suggérer des solutions qui me paraissent simples et susceptibles de ramener l'entente et la cordialité.

Vous pourriez prendre en considération deux propositions de loi que mes collègues ont déposées sur le bureau de l'Assemblée, l'une modifiant très simplement le code général des marchés publics, en prévoyant que les intérêts moratoires seront dus de droit, l'autre supprimant la retenue de garantie et la remplaçant par un système de cautionnement.

Vous pourriez — et je vous implore alors pour ma région du Midi-Pyrénées — dégager des crédits du fonds d'action conjoncturelle, ce qui permettrait une relance de la construction.

Je sais que je ne suis pas le seul à présenter une telle requête, mais croyez que si je me hasarde à le faire c'est parce que je pense sincèrement que ma région a été défavorisée par rapport à d'autres.

Vous pourriez rendre effective la concertation permanente qui était prévue entre l'administration et les entreprises : elle n'a pas toujours fonctionné. En tout cas elle ne joue pas en ce moment.

Vous pourriez user de votre influence auprès d'autres services pour faire accorder quelque délai pour le règlement des charges sociales et lever l'interdit des retardataires de participer aux adjudications d'Etat.

Vous pourriez surtout repenser l'acte de créer dans le cadre d'une loi-cadre élaborée par les hommes de la profession avec vous-même et qui constituerait le départ d'une politique durable sans laquelle la confiance ne peut reparaître entre la puissance publique que vous incarnez et les réalisateurs de tous les niveaux. (Applaudissements.)

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

M. Fernand Berthouin. Votre budget, monsieur le ministre, marque une augmentation de 8,70 p. 100 par rapport à celui de 1970 et cependant, il est loin de nous satisfaire.

Nous aimerions savoir quels crédits sont affectés aux différents postes de votre ministère.

Par exemple, en ce qui concerne le réseau routier, il est difficile de connaître le montant des crédits de fonctionnement puisqu'ils sont intégrés dans l'ensemble de votre budget.

Le fonds d'action conjoncturelle a faussé complètement les données du problème.

Pour l'équipement et le logement, il a été bloqué, en 1969, 873.133 millions de francs, en 1970, 1.068 millions. Pour 1971, 700 millions de francs. Cela signifie que nos équipements collectifs sont sacrifiés.

Nous avons, dans ce domaine, pris un retard qui, malheureusement, s'accroît d'année en année.

Sur le plan des équipements routiers, la France est tombée au rang d'une nation de second ordre ; l'effort budgétaire qu'elle consent dans ce secteur-clé n'est plus digne d'une grande puissance.

Si l'on considère le volume des dépenses routières par comparaison au produit national brut, à la population, au parc des véhicules ou à l'étendue du réseau routier, la France se classe à la toute dernière place, ou presque, des quinze pays les plus industrialisés de l'O. C. D. E.

La forte densité du réseau français est souvent mise en avant et pourtant la densité du réseau allemand lui est supérieure. Celle des réseaux belge et hollandais est presque le double de la nôtre. Soixante-quinze pour cent de nos routes communales, départementales ou nationales ont une largeur inférieure aux normes modernes.

Le V^e Plan avait fixé des objectifs précis pour la réalisation des infrastructures routières.

Nous pouvons dès maintenant, alors que nous abordons le VI^e Plan, faire le point :

Par rapport à leur taux de réalisation effective, ces objectifs sont loin d'être atteints. D'après l'union routière de France nous en sommes à 60 p. 100 en ce qui concerne l'ensemble des investissements routiers, 61 p. 100 pour les autoroutes de liaison, 49 p. 100 pour le réseau national en rase campagne, 67 p. 100 pour la voirie nationale urbaine, et à 58 p. 100 pour la reconstruction des ponts.

Comment pourriez-vous, monsieur le ministre, combler ce retard, alors que vos crédits, dans le cas le plus favorable, c'est-à-dire dans l'hypothèse du déblocage du F. A. C., seront inférieurs de 1.600 millions de francs à ce qu'ils devraient être pour la première année du VI^e Plan ?

Les travaux préparatoires des commissions du VI^e Plan sont formels. L'Etat devra consacrer aux investissements routiers, pour la période couverte par le Plan, un minimum de 35 milliards de francs. Nous sommes loin du compte.

Allons-nous répéter l'erreur dramatique du V^e Plan, en prenant, dès la première année, un retard qu'il sera impossible de rattraper par la suite ?

Les usagers ne comprennent pas que les conditions de circulation ne soient pas améliorées alors qu'ils paient plus de 18 milliards de francs de taxes spécifiques et d'impôts divers, ce qui représente plus de 10 p. 100 du budget de l'Etat.

Il est difficile d'exiger un effort plus important de la part des automobilistes qui ont atteint le point maximum d'imposition.

Tous les ans, 14.000 personnes sont tuées sur la route et plus de 300.000 sont blessées.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il devient urgent de consacrer une part plus importante des taxes payées par les usagers à la remise en état de notre réseau routier ?

L'entretien, le renforcement, la modernisation, la suppression des points noirs ont été négligés depuis de nombreuses années ; cela est d'autant plus regrettable que plus on attend, plus la note sera lourde à payer. Ne jugez-vous pas anormal de faire supporter l'entretien du réseau national secondaire, soit 57.800 kilomètres de voies, par les collectivités départementales ?

« Accélérer l'industrialisation de la France » est le leitmotiv qui revient sans cesse dans l'élaboration du VI^e Plan. Comment peut-on concevoir une telle action si l'on continue à négliger notre réseau routier ?

Comment peut-on concevoir une décentralisation industrielle effective si l'on n'améliore pas nos infrastructures routières ?

Comment peut-on concevoir l'expansion économique de notre pays, le relèvement du niveau de vie des Français si l'on continue à prélever des sommes exorbitantes sur l'usager de la route sans lui donner, en contrepartie, un réseau routier digne d'une grande nation ?

Je sais, monsieur le ministre, que tous ces problèmes ne vous ont pas échappé, mais je souhaite que des remèdes concrets soient apportés à un état de choses qui devient dangereux pour l'avenir de notre économie. (Applaudissements.)

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative aux mesures sanitaires de lutte contre la toxicomanie et à la répression du trafic et de l'usage illicite des substances vénéneuses.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 1427, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376) (rapport n° 1395 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Équipement et logement (suite) :

Crédits concernant l'équipement et article 71 (suite).

(Annexe n° 18. — M. Ruais, rapporteur spécial; avis n° 1400, tome IX, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges).

Crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 58 à 60.

Logement.

(Annexe n° 19. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial; avis n° 1396, tome XI, de M. de Préaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales; avis n° 1400, tome X, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Urbanisme.

(Annexe n° 20. — M. Caldaguès, rapporteur spécial; avis n° 1400, tome XI, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 4 novembre, à une heure.)

Le Directeur du Service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCHI.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 139 du règlement.)

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

Artisans.

14783. — 3 novembre 1970. — **M. Reoul Bayou** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour assurer la survie d'abord, le développement ensuite de l'artisanat qui connaît à l'heure actuelle de très graves difficultés.

QUESTIONS ECRITES

Article 139 du règlement :

« Les questions écrites ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire de un mois. »

Jeunes.

14759. — 3 novembre 1970. — **M. Niles** informe **M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs)** que l'examen du budget 1971 du secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs, l'alde

de l'Etat aux organisations de jeunesse et la constitution prochaine du « haut comité de la jeunesse et des sports » provoquent de vives réactions. En effet, les jeunes de notre pays vivent le début d'une révolution scientifique et technique qui stimule leurs besoins et en crée de nouveaux, renforce l'importance de leur participation à l'activité de la société. A la sortie du travail ou de l'école, les jeunes ressentent durement l'insuffisance des équipements sociaux et culturels. La culture et les loisirs ne sont toujours pas considérés comme un moyen indispensable à la formation de l'homme moderne. Le budget 1971 du secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs aggrave la situation déjà existante : s'il y a augmentation en valeur absolue du budget 1971 (+ 7,3 p. 100), elle est toutefois inférieure à l'augmentation prévue du budget de l'Etat (+ 8,74 p. 100). De plus, il est à remarquer que cette progression absolue n'est due qu'à l'augmentation des moyens de service. Les perspectives d'améliorations demeurent donc très faibles et laissent prévoir une continuation de la pauvreté des moyens mis à la disposition de la jeunesse pour son plein épanouissement. Dans ce cadre, il paraît de plus en plus important d'accorder une attention soutenue au rôle des organisations de jeunesse. L'action des organisations de jeunesse va bien au-delà du nombre des adhérents. Ce sont ces associations qui forment les femmes et les hommes qui se consacrent à rendre plus humaine la vie de tous ceux qui les entourent. Il convient de donner des moyens plus importants à la disposition de ces femmes et hommes qui font vivre le groupe sportif, le foyer de jeunes travailleurs, le centre aéré, le centre de vacances, le foyer, le club, la M. J. C. De nombreuses questions restent donc posées en ce qui concerne la « politique » gouvernementale en direction de la jeunesse. La constitution du « haut comité de la jeunesse et des sports », les demandes formulées par de nombreuses associations et acceptées par M. le secrétaire d'Etat exigent aujourd'hui d'être concrétisées. C'est pourquoi il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour : 1° qu'un collectif budgétaire permette de porter les dépenses du secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs dans l'immédiat à 1 p. 100 du budget de l'Etat; 2° le rétablissement des subventions aux associations de jeunesse et d'éducation populaire à un niveau comparable à celui de 1968, en tenant compte de l'évolution des prix et des charges depuis deux ans. Par ailleurs, il lui rappelle que le secrétaire d'Etat s'était engagé à ce qu'une étude soit entreprise au niveau de M. le Premier ministre en vue de la mise sur pied d'une instance interministérielle; il serait souhaitable d'en connaître rapidement les premiers résultats. Enfin, et en liaison étroite avec ce qui est dit précédemment (puisque le C. N. A. J. E. P. a accepté de participer au « haut comité de la jeunesse et des sports » à la seule condition qu'une structure interministérielle soit mise sur pied), il conviendrait de préciser très exactement quel sera le rôle du « haut comité de la jeunesse et des sports ».

Réfugiés et apatrides.

14760. — 3 novembre 1970. — **M. de Broglie** rappelle à **M. le ministre des affaires étrangères** que le représentant de la France au comité des ministres du Conseil de l'Europe, en septembre dernier, a rejeté la proposition de l'Assemblée tendant au versement global d'une somme de cent mille dollars, afin d'améliorer les conditions des réfugiés politiques grecs en Europe. Sans méconnaître l'effort réel accompli sur le plan national, il convient cependant de rappeler que les ressortissants helléniques ayant fui en France sont des exilés et non des réfugiés, que leur situation juridique est celle de simples touristes, et que leurs moyens d'existence sont des plus précaires, n'ayant ni carte de travail, ni sécurité sociale, alors même que la banque nationale de Grèce entrave par tous les moyens les envois de devises qu'ils pourraient recevoir de leur pays. Il convient également d'observer qu'en ce qui concerne les étudiants, outre les obstacles nés de la réglementation tatillonne des équivalences de diplômes, les bourses du Gouvernement français ne sont accordées qu'après avis favorable d'une commission mixte qui réside à Athènes, et ne sont dès lors accordées qu'aux étudiants favorables au régime établi dans ce pays. Il ressort de ces dispositions qu'à une précarité grave de situation et de ressources s'ajoutent fatalement des difficultés de reclassement, qui obligent ces réfugiés à accepter des métiers durs et pénibles, et à vivre dans des conditions souvent pitoyables. Il lui demande en conséquence s'il n'envisagerait pas de revoir les positions prises jusqu'ici, et de ne pas rejeter des moyens financiers offerts par le Conseil de l'Europe, geste qui aiderait à traduire davantage encore dans les faits, la solidarité de notre pays à l'égard des réfugiés helléniques.

Postes et télécommunications (personnel).

14761. — 3 novembre 1970. — **M. Dardé** attire l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur le mécontentement des inspecteurs principaux adjoints, par suite du refus opposé par le ministère de l'économie et des finances au projet de réforme de leur statut. Le ministère de l'économie et des finances a motivé

son avis négatif par des considérations de relativité indiciaire avec d'autres corps de fonctionnaires. Or la réforme du statut des inspecteurs principaux adjoints, issue des travaux de la commission Le Carpentier, tenait compte de l'ensemble des aspects de fonctionnement des services des postes et télécommunications. Les postes et télécommunications constituent en effet une organisation répondant à des critères particuliers. Il lui demande s'il n'estime pas devoir accomplir une nouvelle démarche auprès de M. le ministre de l'économie et des finances en faisant valoir les conditions propres aux postes et télécommunications.

Postes et télécommunications (personnel).

14762. — 3 novembre 1970. — **M. Leroy-Beaulieu** appelle l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur le problème particulier de l'avancement des inspecteurs des P. T. T. qui par référence au statut de la fonction publique et plus précisément au principe des parités externes avec l'administration des finances, réclament un avancement normal en prenant le grade d'inspecteur central dans leur résidence. Il croit savoir que depuis mars 1970 « l'étude d'ensemble du problème évoqué était en cours ». En conséquence, il lui demande quels sont les résultats de cette étude et quelle décision il compte prendre à la suite de celle-ci.

Agences immobilières.

14763. — 3 novembre 1970. — **M. Taittinger** s'étonne auprès de M. le ministre de l'économie et des finances de n'avoir pas eu de réponse, malgré plusieurs rappels successifs, à sa question écrite n° 9532 (publiée au *Journal officiel* des débats A. N. du 17 janvier 1970, p. 93). Comme il tient à connaître sa position à l'égard du problème évoqué, il lui en renouvelle les termes. Il lui expose donc que le décret n° 67-1125 du 22 décembre 1967 « complété la liste des services passibles de la T. V. A. au taux intermédiaire en y incluant notamment les « opérations relevant de l'agence de location ou de l'activité d'intermédiaire en transactions immobilières ». C'est sur la base de cet assujettissement au taux intermédiaire qu'avaient été passés avec les professionnels des accords en matière de stabilisation des prix. Or, l'administration de l'enregistrement, dont dépendent les cabinets immobiliers, gérants d'immeubles, semblent vouloir imposer au taux normal de la T.V.A. les honoraires perçus à l'occasion de la rédaction des actes sous seing privé qui concrétisent les négociations et sans lesquelles ces dernières seraient le plus souvent nulles et non avenues. Il s'agit de la rédaction du bail après location d'immeubles, villas ou appartements et de la rédaction de l'acte de vente après négociation d'un fonds de commerce. Il serait anormal que les agents immobiliers mandataires en vente de fonds de commerce, gérants d'immeubles, se trouvent ainsi soumis à l'obligation d'appliquer un taux de T.V.A. différent, d'une part, sur leurs commissions et, d'autre part, sur leurs honoraires de rédaction de bail ou d'acte de cession. Le décompte d'une T.V.A. à deux taux différents serait mal compris par la clientèle et se traduirait, d'ailleurs, par une augmentation du coût du service rendu à des particuliers privés de possibilités de récupération. En conséquence, il lui demande s'il ne peut être envisagé de maintenir au taux intermédiaire l'ensemble des opérations en cause, y compris les rédactions d'actes.

Matériel agricole.

14764. — 3 novembre 1970. — **M. Triboulet** appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le fait que le système actuel de T. V. A. appliqué aux C. U. M. A. présente de graves inconvénients lorsqu'une C. U. M. A. assujettie ne possède que des matériels de récolte. Les travaux de récolte sont en effet taxables au taux réduit de 7,5 p. 100 et la C. U. M. A. a beaucoup de mal à récupérer toute la T. V. A. qu'elle paie sur ses charges et sur ses investissements. De ce fait, le coût réel des travaux se trouve majoré pour les sociétés de la C. U. M. A., eux-mêmes assujettis, ce qui est extrêmement regrettable puisque se trouvent pénalisés les agriculteurs dynamiques qui se sont groupés pour abaisser leurs prix de revient et rester compétitifs. Les entreprises de fabrication de produits alimentaires se trouvent dans le même cas que les C. U. M. A. de récolte car leurs produits sont également soumis au taux réduit de la T. V. A. La loi du 9 juillet 1970 permet, en ce qui concerne ces entreprises, le remboursement direct et périodique du solde non récupéré de leur compte T. V. A. Il est, en outre, prévu que le Gouvernement pourra, par décret pris avant la fin de l'année, étendre le bénéfice de ces dispositions « à des affaires portant sur la fabrication de produits et sur la prestation de services au taux réduit de la T. V. A. ». Cette rédaction englobe naturellement les C. U. M. A. de récolte. Il lui demande, pour les raisons qui précèdent, s'il envisage de publier un décret étendant aux C. U. M. A. le bénéfice de la loi du 9 juillet 1970.

Etablissements scolaires et universitaires.

14765. — 3 novembre 1970. — **M. Lebon** demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelles sont ses prévisions pour 1971 en ce qui concerne l'accroissement des postes budgétaires dans les lycées, collèges et écoles normales pour le personnel de l'enseignement universitaire.

Etablissements scolaires (I. R. P. P.).

14766. — 3 novembre 1970. — **M. Lebon** demande à M. le ministre de l'économie et des finances si l'indemnité de gestion et de responsabilité attribuée aux gestionnaires des établissements d'enseignement public (lycées et collèges) est considérée comme un revenu et doit être déclarée à l'administration des impôts.

Fonctionnaires.

14767. — 3 novembre 1970. — **M. Mazeaud** appelle l'attention de M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives) sur le classement indiciaire des secrétaires administratifs d'administration centrale. A cet égard, il lui soumet la comparaison de situation de deux fonctionnaires ayant le même âge et la même ancienneté de services dans la même administration, l'un appartenant à la catégorie C, l'autre, après sa réussite au concours de secrétaire administratif d'administration centrale, à la catégorie B :

CATÉGORIE C				
ANNÉES	AGE	ANCIENNETÉ dans l'administration.	ECHELONS (1)	INDICES majorés actuels.
<i>Adjoint administratif.</i>				
1965.....	41	20	8*	
<i>Nommé chef de groupe et reclassé.</i>				
1966.....	42	21	(3) 9*	291
1970.....	46	25	10*	297
<i>Promotion en groupe VII.</i>				
1970.....	46	25	8*	300
1974.....	50	29	9*	307
1978.....	54	33	10*	315

CATÉGORIE B				
ANNÉES	AGE	ANCIENNETÉ dans l'administration.	ECHELONS (2)	INDICES majorés actuels.
<i>Adjoint administratif.</i>				
1965.....	41	20	8*	
<i>Reçu au concours de secrétaire administratif et reclassé.</i>				
1965.....	41	20	4*	236
1969.....	45	24	6*	256 (— 41)
1971.....	47	26	7*	265 (— 35)
1974.....	50	29	8*	286 (— 21)
1977 (4).....	53	32	9*	301 (— 14)
1980.....	57	36	10*	324

(1) Echelon tous les quatre ans.
 (2) Echelon tous les deux ans jusqu'au 7^e, ensuite tous les trois ans.
 (3) Remplit les conditions pour être promu en groupe VII et peut prétendre à une nomination au choix dans le corps des secrétaires administratifs.
 (4) Peut prétendre à une promotion dans la classe exceptionnelle ou dans le grade de chef de section, mais on peut dès à présent penser qu'à cette époque tous les postes seront pourvus.

Il lui demande si, devant cette situation paradoxale, il n'envisage pas d'y remédier par une révision de la grille indiciaire de la catégorie B. Il paraîtrait d'ailleurs logique de la voir se situer à mi-chemin entre la grille indiciaire de la catégorie C et celle de la catégorie A.

Communes (personnel).

14768. — 3 novembre 1970. — **M. André-Georges Voisin** expose à **M. le Premier ministre** que : « Les maires de France et les organisations professionnelles et syndicales représentatives des fonctionnaires des communes répondant à l'invitation du Gouvernement s'étaient mis d'accord sur des dispositions qui, votées par le Parlement, devaient permettre de préparer les voies de la décentralisation en achevant l'œuvre entreprise en 1919 et poursuivie de 1952 à 1969, tendant à instituer une fonction publique locale. M. le ministre de l'Intérieur avait annoncé dans diverses réponses à des questions écrites, le dépôt, dès la session d'octobre 1970, du projet de loi réglant cette affaire essentielle. Constatant que le Parlement n'a pas encore été saisi et que son ordre du jour est déjà très chargé, il lui demande comment il entend procéder pour que l'Assemblée nationale et le Sénat soient en mesure de se prononcer avant le 31 décembre 1970 sur des mesures qui auraient pour effet, en normalisant le recrutement, la formation et la carrière des fonctionnaires communaux, de faciliter le dialogue entre les services municipaux et ceux de l'Etat et, par voie de conséquence, de renforcer l'efficacité des élus sans mettre en cause leur autorité ni poser le préalable de la réforme des institutions communales ».

Hôpitaux psychiatriques.

14769. — 3 novembre 1970. — **M. Boscher** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'un mouvement national de grève a été décidé récemment par les internes en psychiatrie. Cette grève a pour origine la volonté de ces internes d'obtenir un statut précis, ainsi que la parité avec les internes des C. H. U. Ils estiment de surcroît indispensable une augmentation du nombre de postes mis à leur disposition. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour donner de réelles satisfactions à ces demandes légitimes.

Droits d'auteurs.

14770. — 3 novembre 1970. — **M. Boscher** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** dans quelle mesure il lui paraîtrait possible de promouvoir une réglementation ayant pour objet la suppression ou la réduction du montant des droits d'auteurs dus par les associations à but non lucratif dont l'objet est l'amélioration de la condition des personnes âgées aux ressources médiocres. Ces associations organisent en effet des soirées (bals, concerts, etc.) au profit de cette catégorie de Français, mais supportent le paiement des droits de ce qui ampute sérieusement les sommes recueillies. Il lui rappelle qu'un statut particulier existe en la matière pour les établissements de culture populaire et lui demande si ce statut ne pourrait pas être pris pour modèle en la circonstance.

Fiscalité immobilière.

14771. — 3 novembre 1970. — **M. Degraeve** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** : a) que suivant acte en date du 11 octobre 1963, une personne physique a acquis un terrain à bâtir moyennant le prix de 15.000 francs. Le permis de construire a été délivré le 22 juin 1964, le certificat de conformité a été obtenu le 28 août 1965, le certificat d'achèvement dans le délai de quatre années a été remis à l'administrateur de l'enregistrement courant 1965. Cette opération concerne la construction d'une maison d'habitation sans aide de l'Etat et d'une résidence secondaire; b) le service local de la fiscalité immobilière considère que, s'agissant d'une résidence secondaire, la réfaction de 80 p. 100 de la T. V. A. dont a bénéficié l'acquéreur lors de l'achat du terrain doit être ramenée à 40 p. 100 en application de l'article 27 (§ 4) de la loi du 15 mars 1963 et réclame la différence au constructeur; c) le constructeur rétorque qu'antérieurement au 1^{er} janvier 1967, le taux de réfaction de 80 p. 100 pouvait être remis en cause et ramené à 40 p. 100 sauf pour les terrains servant à la construction de maisons individuelles édifiées par des personnes physiques pour leur propre usage et à titre d'habitation principale lorsque dans le délai de quatre ans le constructeur ne pouvait justifier avoir bénéficié de l'aide financière de l'Etat, mais l'article 9-III de la loi de finances de 1967 (loi n° 66-935 du 17 décembre 1966) a modifié ce régime et conféré un caractère définitif à la réfaction de 80 p. 100 en ce qui concerne les terrains acquis à compter de son entrée en vigueur mais aussi, en ce qui concerne les terrains acquis anté-

rieurement à la loi; qu'à cette date le délai de quatre ans prévu à l'article 1371 du code général des impôts n'était pas encore expiré, ce qui est le cas du constructeur (Francis Lefebvre, documentation pratique n° 2121, note du 6 janvier 1967, BOE 1967, 9937, BOC 1967, 114); d) le service local de la fiscalité immobilière répond que l'instruction du 6 janvier 1967 ne s'applique qu'aux constructions qui n'étaient pas achevées ou même qui n'avaient pas été commencées du moment que le délai de quatre ans prévu à l'article 1371 du code général des impôts n'était pas expiré; e) le constructeur répond que la réclamation n'est pas fondée car le paragraphe 3 des commentaires de la note d'administration du 6 janvier 1967 est ainsi libellé : « Les nouvelles dispositions relatives au régime fiscal des acquisitions de terrain à bâtir s'appliquent aux acquisitions antérieures au 1^{er} janvier 1967 dès lors qu'à cette date le délai de quatre ans prévu à l'article 1371 du code général des impôts, éventuellement prorogé, n'est pas encore expiré ». Ce texte ne fait nullement allusion à l'achèvement de la construction. Rien ne permet donc en principe de prendre en considération une autre date que celle qui marque le terme du délai de quatre ans. Du reste l'article 19 du décret n° 63-674 du 9 juillet 1963 précisait que, pour l'application de l'article 27-IV de la loi du 15 mars 1963, toute personne ayant acquis un terrain avec le bénéfice d'une réfaction de 80 p. 100 sur le calcul de la T. V. A. était tenue de se justifier à l'expiration du délai de quatre ans prévu à l'article 1371 du code général des impôts. On ne saurait admettre au surplus qu'un contribuable qui a construit un immeuble avant l'expiration du délai qui lui est imparti soit défavorisé par rapport à celui qui a différé l'exécution des travaux. C'est dans cet esprit que l'administration définit sa position au regard de la prescription puisqu'elle a opposé à la demande du contribuable invoquant la prescription que cette dernière ne courrait qu'à compter de l'expiration du délai de quatre ans postérieur à la vente (11 octobre 1963) soit le 11 octobre 1967. Sinon, il semble qu'en bonne logique le départ du délai de prescription soit à déterminer par rapport à la date du dépôt à l'enregistrement du certificat du maire attestant que la maison est construite, ce qui dans l'espèce a eu lieu courant 1965, ce qui couvrirait le contribuable. Dans ces conditions, il demande si les dispositions du paragraphe 3 de la note du 6 janvier 1967 doivent être interprétées strictement, ce qui exonérerait le contribuable ayant construit comme indiqué ci-dessus, ou doivent être interprétées d'une manière extensive, telle que l'interprète le service local de la fiscalité immobilière.

Viande.

14772. — 3 novembre 1970. — **M. de Préaumont** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'action entreprise par le Gouvernement pour favoriser le développement de la production animale et plus spécialement de viande a été matérialisée par l'octroi aux coopératives, Sica et groupements de producteurs de diverses subventions, notamment par l'intermédiaire du Forma, et de facilités de recours aux concours du crédit agricole. Il considère que depuis ce acte politique a été engagée un bilan doit pouvoir être dressé des actions entreprises et des résultats acquis. Il lui demande en conséquence s'il entend publier officiellement les indications chiffrées concernant pour le secteur bétail-viande et les années 1965, 1966, 1967, 1968 et 1969, les éléments suivants : 1° aides de démarrage; 2° aides de fonctionnement; 3° autres subventions pour l'apurement des pertes, les investissements, etc.; 4° concours du crédit agricole : prêts à long terme, prêts à court terme, incorporation des prêts au capital, en précisant le rapport entre l'importance économique du secteur viande et le revenu agricole, la nature des divers concours du crédit agricole ainsi que la part prise en charge par le fonds européen d'orientation et de garantie agricoles des diverses actions financières précitées.

I. R. P. P. (B. I. C. et B. N. C.).

14773. — 3 novembre 1970. — **M. Vancalster** s'étonne de constater qu'aucune réponse n'a encore été apportée à sa question écrite n° 11324 du 9 avril 1970 et publiée au *Journal officiel* des Débats de l'Assemblée nationale du 10 avril 1970. Comme il attache une très grande importance à l'intervention rapide d'une réponse attendue depuis six mois il soumet à nouveau à **M. le ministre de l'économie et des finances** le texte de cette question. **M. Vancalster** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° que les propositions de forfait (modèle 2.133) en matière de bénéfices industriels et commerciaux visant les années 1969 et 1970 font état de deux chiffres, l'un avant déduction des cotisations personnelles au titre des allocations familiales, de l'allocation vieillesse et de l'assurance maladie maternité, l'autre après déduction de ces cotisations; 2° que les propositions d'évaluation (modèle 2.156) en matière de bénéfices non commerciaux font état d'un seul chiffre en matière de base imposable; 3° qu'il avait été jadis dans les intentions du Gouvernement d'autoriser la publication des rôles d'impôt sur le revenu,

au même titre que ceux relatifs à la contribution mobilière, foncière ou des patentes. Il lui demande s'il peut lui préciser : 1° comment il sera tenu compte des cotisations versées en 1969 au titre de l'assurance maladie maternité des non-salariés non agricoles pour les contribuables dont le forfait a été fixé pour les années 1968 et 1969 ; 2° pour quels motifs la même procédure n'est pas employée en matière d'évaluation administrative (B. N. C.) et s'il peut lui confirmer qu'en ce qui concerne lesdits contribuables, les cotisations d'assurances maladie maternité versées en 1969 sont à déduire du revenu global sur la déclaration 2012 ; 3° quelle sera la base retenue par les U. R. S. S. A. F., caisses de retraite et de maladie maternité pour le calcul des cotisations basées sur les revenus 1969, qu'il s'agisse de contribuables placés sous le régime du forfait en matière de bénéfices industriels et commerciaux ou de contribuables placés sous le régime de l'évaluation en matière de revenus non commerciaux (avant ou après déduction des diverses cotisations) ; 4° s'il n'est plus dans l'intention du Gouvernement de publier les rôles d'impôt sur le revenu. Sinon, il lui demande où en est l'étude de ce projet.

Livre.

14774. — 3 novembre 1970. — **M. Colnat** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation du marché du livre d'érudition. Le livre d'érudition, qui comprend l'ensemble des disciplines scientifique, historique, artistique ou d'études littéraires, traverse de graves difficultés. Il devient pratiquement impossible, en France, de faire imprimer, éditer ou rééditer un ouvrage de recherche, sans mécénat public ou privé. Par contre, il semble que de plus en plus de livres français d'érudition soient imprimés et édités dans les pays étrangers. En conséquence, il lui demande, d'une part, quel est le pourcentage des livres d'érudition français édités à l'étranger, d'autre part, s'il ne serait pas souhaitable d'alléger les charges fiscales pesant sur ce secteur.

Constructions scolaires.

14775. — 3 novembre 1970. — **M. Boyer** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que par circulaire du 12 mai 1970, référence CAB/AMM/10, l'attention des parlementaires avait été attirée sur les avantages rellrés par les collectivités locales de l'industrialisation des constructions scolaires et tout spécialement sur les avantages qui en résultaient. Cette circulaire précise que de 1964 à 1968, les économies réalisées grâce aux constructions industrialisées ont permis de construire 160 C. E. S. supplémentaires, soit l'équivalent de 96.000 places nouvelles et qu'il était normal que l'Etat fasse participer les communes aux résultats financiers d'une politique qu'elles contribuent à développer (arrêté ministériel du 3 janvier 1968). Il lui précise que si depuis 1968 les économies réalisées par l'industrialisation des constructions scolaires ont été partiellement réservées aux collectivités locales sous la forme d'une réduction de la participation forfaitaire de ces dernières, il apparaît que les constructions scolaires industrialisées, exécutées avant le 1^{er} janvier 1968 n'ont donné lieu à aucune réduction, ce qui paraît inéquitable pour les collectivités locales ayant obtenu une construction scolaire industrialisée antérieurement à cette date. Il lui demande s'il n'estime pas qu'en accord avec **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas de ces collectivités locales pourrait être étudié dans l'esprit de la circulaire ci-dessus rappelée afin de les faire bénéficier d'un allègement de la participation forfaitaire qui leur a été imposée dans les conditions prévues par l'arrêté du 3 janvier 1968.

Orientation scolaire.

14776. — 3 novembre 1970. — **M. Georges Caillaud** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** les difficultés éprouvées par les communes et les départements pour effectuer les achats de matériel nécessaire aux psychologues scolaires. Le travail de ces instituteurs détachés à la psychologie scolaire en est rendu très difficile. Les communes ne peuvent supporter à elles seules les frais de fonctionnement de tels services et de nombreux départements refusent d'aider ces communes. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas souhaitable d'augmenter les crédits mis à la disposition des commissions médico-pédagogiques de circonscriptions ou de départements.

Défense nationale (personnel civil).

14777. — 3 novembre 1970. — **M. Hébert** attire l'attention du **ministre d'Etat chargé de la défense nationale** sur le régime de logement des fonctionnaires relevant de son département en service en Polynésie française. Ce régime, défini en dernier lieu par la décision n° 40884 DN/DPC/CRG du 16 septembre 1969 de la

direction des personnels civils, pénalise les personnels administratifs par rapport aux personnels ouvriers et aux personnels officiers : 1° en ce qu'il ne prévoit aucune majoration pour enfant ; 2° en ce qu'il institue une retenue mensuelle, qui était égale au 1^{er} octobre 1969 à 5,45 p. 100 du montant de la rémunération, majorée du quart du pourcentage de toute augmentation de traitement annuel soumis à retenue afférent à l'indice net ancien 450. Il lui demande s'il n'entend pas redresser cette situation anormale, qui provoque un vif mécontentement chez les personnels intéressés, en accordant, par exemple, une dérogation au droit commun tel qu'il est fixé par le décret n° 67-1039 du 29 novembre 1967.

Défense nationale (personnel).

14778. — 3 novembre 1970. — **M. Hébert** attire l'attention de **M. le ministre chargé de la défense nationale** sur les conditions d'application de la décision n° 41.331 DN/DPC/CRG du 9 décembre 1969 qui a fixé la rémunération des secrétaires administratifs en congé administratif ou de fin de campagne. La lettre n° 158 M/SA/ET du 10 avril 1970 a restreint l'application de cette décision aux seuls secrétaires administratifs issus des professions ouvrières de la marine. Cette interprétation restrictive a eu pour conséquence d'entraîner un regrettable bouleversement de la hiérarchie, en attribuant par exemple à un jeune secrétaire administratif au 2^e échelon (soit deux ans de fonctions) en congé de campagne un traitement supérieur à celui d'un secrétaire administratif ancien au 11^e échelon (vingt ans de fonctions), alors qu'en période de campagne le traitement du secrétaire administratif ancien est plus élevé que celui du jeune secrétaire administratif. Il lui demande s'il n'entend pas faire attribuer à tous les secrétaires administratifs en congé de fin de campagne le même traitement, compte tenu des incidences financières fort modestes de cette mesure.

Prestations familiales.

14779. — 3 novembre 1970. — **M. Madrelle** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur les jeunes qui, terminant leur scolarité obligatoire à seize ans, entrent ensuite en apprentissage pendant trois ans. Or, dès qu'ils atteignent l'âge de dix-huit ans, les prestations d'allocations familiales sont supprimées à leurs parents. Jugeant cette décision anormale, il lui demande s'il n'estime pas de son devoir de proroger d'un an le bénéfice de ces prestations.

Postes et télécommunications (personnel).

14780. — 3 novembre 1970. — **M. Spénale** appelle l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur le projet de modification du statut des personnels supérieurs des postes et télécommunications, prévoyant une fusion des carrières d'inspecteur principal adjoint et d'inspecteur principal qui, soumis au ministère de l'économie et des finances, a reçu de ce dernier un avis défavorable. Ce projet, adopté par la commission Le Carpentier en 1969, avait pour but de remédier aux disparités existant entre les carrières des fonctionnaires de l'administration des postes et télécommunications et celles de leurs homologues d'autres administrations. Le refus du ministère des finances est générateur d'un malaise certain et d'un mécontentement profond au sein des catégories intéressées. Il lui demande quelle suite lui a paru devoir comporter ce refus et quels sont les arguments qui peuvent justifier sa position, quelle qu'elle soit.

Vacances (étalement des).

14781. — 3 novembre 1970. — **M. Detels** demande à **M. le Premier ministre** si l'établissement du calendrier des épreuves du baccalauréat est compatible avec la volonté d'étalement des vacances affirmée par le Gouvernement. L'achèvement de ces épreuves dans la première décade de juillet et la fixation de la rentrée dans l'enseignement primaire début septembre ont gêné de nombreuses familles et empêché certaines d'entre elles de bénéficier de la possibilité de location sur l'ensemble du mois de juillet. Il lui demande quelles mesures il compte prendre à l'avenir pour remédier aux inconvénients signalés.

Carburants.

14782. — 3 novembre 1970. — **M. Charles Privat** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que le prix du fuel domestique qu'utilisent les agriculteurs comme carburant a subi depuis le 1^{er} octobre une augmentation de 5 centimes par litre, soit une progression de 30 p. 100 environ. Il lui demande si, à une époque où le pouvoir

d'achat des agriculteurs ne cesse de se dégrader, où le Gouvernement prétend vouloir maintenir la stabilité des prix, cette politique de hausse de produits industriels est compatible avec les déclarations gouvernementales.

Prestations familiales.

14784. — 3 novembre 1970. — M. d'Allières attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur la situation anormale dans laquelle se trouvent certains parents d'enfants handicapés qui, ayant quitté à dix-sept ans un institut médico-pédagogique, sont employés au pair dans des établissements publics ou privés. En effet, en raison d'une application limitative d'une circulaire de la santé publique n° 110 du 16 juin 1969, les familles sont, dans ce sens, privées des allocations familiales. Il lui demande s'il ne serait pas possible de remédier à cette situation en établissant au besoin un contrôle de la commission d'orientation des infirmes.

Syndicats.

14785. — 3 novembre 1970. — M. Fryx expose à M. le Premier ministre qu'il regrette que la confédération française du travail qui groupe 350.000 adhérents organisés en trente-huit unions départementales, dix-neuf fédérations et dix-sept syndicats nationaux ne puisse obtenir la reconnaissance de sa représentativité. Signataire de seize conventions collectives, nationales ou régionales et adhérent de trente-deux autres, elle est aussi signataire de nombreux accords de salaires professionnels ou d'entreprises. La C. F. T. qui a regroupé en 1959 des syndicats indépendants, autonomes et autres dont l'origine remonte à 1947-1948 est antérieure à certain syndicat qui a obtenu la reconnaissance de représentativité. Dans ces conditions, la législation en vigueur qui réserve à certaines organisations le monopole de la représentation des candidatures apparaît indéfendable en droit et en raison, antidémocratique et contraire aux principes de liberté et d'égalité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cet état de choses.

Maladies de longue durée.

14786. — 3 novembre 1970. — M. Boudet expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que les assurés atteints de diabète ne peuvent obtenir la prise en charge de leurs dépenses médicales et pharmaceutiques par la sécurité sociale, avec exonération du ticket modérateur, au titre de grave maladie. Il s'agit cependant d'une affectation qui exige des soins réguliers et constants et qui donne lieu à des hospitalisations dont le coût est particulièrement onéreux. Pour beaucoup de malades cette législation pose un grave problème financier. Il lui demande s'il ne pourrait pas être admis que les frais dus à l'hospitalisation, en cas de diabète, soient pris en charge à 100 p. 100 par les caisses de sécurité sociale, le remboursement des autres dépenses restant soumis à l'application du ticket modérateur.

Sports.

14787. — 3 novembre 1970. — M. Boudet expose à M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) que les jeunes de Normandie ne peuvent accepter la décision qui a été prise par son administration à l'occasion de la préparation des jeux de France, d'après laquelle les épreuves sportives se feraient à l'échelon académique, l'académie de Rouen étant rattachée au Nord et l'académie de Caen à l'Ouest. Une telle division de la Normandie est absolument injustifiée. Il lui demande s'il peut revoir ce problème, de manière à supprimer cette division, la Normandie tout entière étant rattachée soit au Nord, soit à l'Ouest ou constituant à elle seule un groupe particulier.

Fiscalité immobilière (I. R. P. P.).

14788. — 3 novembre 1970. — M. de Montesquiou attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation des contribuables qui sont obligés pour se loger de procéder à l'acquisition d'un immeuble ancien, par suite de l'impossibilité où ils sont de trouver un terrain à construire, à un prix abordable, situé dans un certain périmètre autour de leur lieu de travail. Ces contribuables sont nettement défavorisés du point de vue fiscal par rapport à ceux qui procèdent à la construction de leur logement. Ils doivent, notamment, acquitter la contribution foncière des propriétés bâties, alors que les constructions nouvelles sont exonérées de cet impôt pendant une longue période. Par ailleurs, les prêts accordés pour financer l'acquisition d'un immeuble ancien et permettre de procéder à des travaux de

remise en état et de modernisation de cet immeuble sont en général consentis à un taux et pour une durée beaucoup moins favorables que ceux prévus pour les constructeurs. Le propriétaire qui achète un logement ancien doit payer sans retard les frais d'enregistrement de l'acte d'acquisition et ceux-ci atteignent près de 10 p. 100 du prix d'achat. Les intéressés se trouvent ainsi placés devant des difficultés financières sérieuses au cours des premières années suivant l'acquisition: versement d'une part importante du prix de l'immeuble; versement d'une part importante du montant des aménagements; paiement des frais d'acte et droits d'enregistrement; versement de l'impôt foncier; puis première échéance de remboursement des emprunts, frais de déménagement et d'installation. Le seul allègement fiscal auquel ils ont droit est la déduction des intérêts des prêts pendant les dix premières années du remboursement, pour la détermination du revenu imposable. S'il est souhaitable que le nombre des constructions nouvelles s'accroisse, il n'est pas moins souhaitable que soient favorisés la conservation des immeubles anciens et leur maintien en bon état ainsi que leur modernisation, à la faveur d'un changement de propriétaire. Il lui demande si, dans ce but, il ne serait pas possible de permettre aux contribuables qui achètent un immeuble ancien et à ceux qui acquièrent un terrain à construire, les uns et les autres dans le but d'avoir un logement pour leur habitation principale, d'inclure les frais d'acte et d'enregistrement, payés lors de l'acquisition, dans les charges déductibles de leur revenu pour la détermination du revenu imposable.

Valeurs mobilières.

14789. — 3 novembre 1970. — M. Stehlin expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les émissions d'obligations convertibles, lancées par diverses entreprises dont les actions sont cotées à la Bourse de Paris, constituent une forme d'appel à l'épargne et débouchent, tôt ou tard, sur une augmentation de capital de l'entreprise émettrice. Elles ont ainsi pour effet de frustrer les actionnaires, auxquels la loi sur les sociétés en réserve le droit, de la faculté de souscrire à titre irréductible aux augmentations de capital ou de négocier en bourse les coupons correspondants. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre toutes mesures utiles en vue de remédier à ces inconvénients.

Enseignants.

14790. — 3 novembre 1970. — M. Barberot expose à M. le ministre de l'éducation nationale le cas d'une ancienne élève de l'I. P. E. S., section Russe, qui, ayant échoué au C. A. P. E. S. en 1969, a présenté une demande auprès du recteur d'académie pour obtenir un poste de maître auxiliaire. Cette demande n'a pu être satisfaite, et la réponse ayant été fournie en janvier 1970 l'intéressée a dû prendre un travail dans l'industrie privée, puis accepter un poste dans l'enseignement primaire. Pour l'année scolaire 1970-1971, bien qu'elle ait fait une demande dans plusieurs académies, elle n'a pu obtenir un poste et le recteur de l'académie dont elle dépend lui a fait savoir qu'elle ne pouvait plus espérer que d'éventuelles suppléances, fort rares dans sa discipline où il existe très peu de postes. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'une ancienne élève des I. P. E. S., l'intéressée a pris un engagement de dix ans de service dans l'enseignement public; elle ne peut donc accepter aucune place définitive, étant liée par son contrat avec l'Etat. Une telle situation est extrêmement pénible et il semble anormal qu'aucune solution ne soit envisagée pour des cas de ce genre. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable de prendre toutes décisions utiles en vue d'éviter que d'anciens élèves des I. P. E. S. ne se trouvent placés devant de telles difficultés, lorsqu'ils ont échoué au C. A. P. E. S. et si, en raison de leur engagement de dix ans, ils n'auraient pas droit à une certaine priorité pour obtenir un poste d'auxiliaire.

Ponts et chaussées (personnel).

14791. — 3 novembre 1970. — M. Barberot expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que les personnels routiers des ponts et chaussées (auxiliaires, agents de travaux et conducteurs des T. P. E.) sont particulièrement exposés, dans l'exercice de leurs fonctions, à de nombreux accidents de travail. Il lui demande s'il n'estime pas équitable, dans ces conditions, de prévoir les crédits nécessaires pour attribuer à ces agents une prime de risques analogue à celle dont bénéficient certains agents appartenant à d'autres administrations.

H. L. M.

14792. — 3 novembre 1970. — M. Poudevigne attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur les difficultés auxquelles se heurtent les locataires d'H. L. M., candidats à l'acqui-

sition de leur logement dans les conditions prévues par la loi n° 65-556 du 10 juillet 1965. Lors du vote de ce texte, le législateur avait eu pour but de favoriser la « promotion sociale » des personnes ayant des revenus modestes, en leur ouvrant des possibilités d'accès à la propriété, alors qu'elles n'ont pas les moyens financiers de s'adresser au secteur privé de la construction. Cette loi avait également pour but de favoriser la réalisation de nouveaux programmes de logements sociaux en affectant, à cette fin, les sommes provenant de la vente des logements à leurs locataires. Cependant, les conditions posées par le décret n° 66-840 du 14 novembre 1966 — et notamment la condition suspensive, relative à la souscription à la vente de 20 p. 100 au moins de logements dans un même bâtiment — ont fait obstacle à l'application de la loi, de telle sorte que, présentement, cinq ans après sa promulgation, on peut constater qu'environ une trentaine de logements seulement ont été vendus aux candidats acquéreurs. Il convient de souligner, d'autre part, que beaucoup d'acquéreurs éventuels sont découragés par les prix relativement élevés fixés par l'administration des domaines. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable de revoir ce problème en vue de prendre toutes dispositions nécessaires pour mettre fin aux difficultés auxquelles se heurte l'application de ladite loi.

Agriculture (personnel).

14793. — 3 novembre 1970. — M. Poudevigne expose à M. le ministre de l'agriculture que, par un arrêt en date du 1^{er} juillet 1970, le Conseil d'Etat a confirmé les droits détenus en vertu des dispositions de l'ordonnance du 7 janvier 1959 par un fonctionnaire de son ministère rapatrié de Tunisie et intégré dans les cadres métropolitains en application de la loi du 7 août 1955, et a considéré qu'en raison du mauvais vouloir manifesté par l'administration dans l'exécution de la chose jugée par le Conseil d'Etat, l'intéressé est fondé à obtenir, de la part du ministère de l'agriculture, le paiement de l'indemnité qui lui est due à la suite de son reclassement, plus une somme de 1.000 francs pour retard apporté à la reconstitution de sa carrière. Il lui demande s'il peut lui donner l'assurance que toutes instructions utiles ont été données aux services compétents de son ministère, afin que la situation de ce fonctionnaire, qui ne pose plus de problème depuis l'intervention de l'arrêt du 1^{er} juillet 1970 susvisé, soit régularisée dans les meilleurs délais.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES CULTURELLES

Cinéma.

14083. — M. Poudevigne demande à M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles quelles mesures il a prévues, compte tenu des observations formulées par le rapport de la Cour des comptes, pour établir une coordination des programmes et du recrutement entre les sections devant former des techniciens du cinéma des futurs C. E. T. et lycées techniques de Saint-Germain-en-Laye, le centre de formation professionnelle de Bry-sur-Marne et la future école de cinéma et de la télévision à Bry-sur-Marne. (Question du 2 octobre 1970.)

Réponse. — Les problèmes des enseignements dans le domaine de l'audio-visuel, et plus spécialement dans celui de la réalisation cinématographique et télé-visuelle continuent à faire l'objet d'études poursuivies conjointement par les administrations intéressées et les milieux professionnels concernés. Le pluralisme d'établissement existant actuellement ne sera vraisemblablement pas remis en cause, mais si leur fusion complète paraît écartée, la nécessaire coordination des divers organismes, la cohérence des programmes et la répartition plus rationnelle de leurs compétences respectives sont au centre des préoccupations constantes des responsables de ces études. L'ensemble du problème de ces enseignements est actuellement posé. L'une des commissions d'études instituées par le directeur général du centre national de la cinématographie à la suite des travaux poursuivis au printemps dernier, pour faire le point de questions qui se posent à l'activité cinématographique, a précisément pour mission d'exploiter ce domaine. Les travaux de cette commission ont d'ores et déjà été entrepris. La présence parmi ses membres de représentants de chacune des catégories d'enseignements indiquées par l'honorable parlementaire constitue la meilleure garantie que les problèmes de coordination seront examinés avec une particulière attention.

DEFENSE NATIONALE

Défense nationale (ministère).

14100. — M. Claudius-Petit souligne à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale l'intérêt d'une politique de reconversion progressive des terrains et bâtiments militaires, et notamment de ceux qui enserrés dans les agglomérations constituent autant d'obstacles aux exigences d'un urbanisme rationnel, de l'aménagement du territoire, d'une politique culturelle ou sportive. Il lui demande, compte tenu de l'article 75 de la loi n° 64-1279 du 23 décembre 1964, combien d'immeubles et de terrains ont été ainsi aliénés à des collectivités locales ou privées, et à quelles affectations les sommes dégagées ont été employées. (Question du 2 octobre 1970.)

Réponse. — Depuis l'application de l'article 75 de la loi de finances pour 1965, c'est-à-dire du 1^{er} janvier 1965 au 1^{er} janvier 1970, 1.839 immeubles ont été remis au service des domaines en vue de leur aliénation ou de leur changement d'affectation. Sur ces 1.839 opérations 125 immeubles ont fait l'objet d'un changement d'affectation au profit d'administrations extérieures aux armées et 1.208 autres immeubles ont été aliénés, le complément n'ayant pas encore trouvé d'acquéreurs. En outre, 29 opérations d'échanges compensés ont été transférées au secteur civil. Si l'on tient compte enfin des immeubles anciennement mis à la disposition des forces alliées qui doivent être affectés à des services autres que ceux de la défense nationale, c'est au total 20.360 hectares (dont 10.109 hectares dépendant du domaine non forestier) qui ont été distraits du domaine militaire au cours des années 1965 à 1969, dont 1.396 hectares situés dans la région parisienne. Pour l'année en cours, les opérations domaniales continuent et de nombreuses affaires sont à l'étude ou prêtes à être conclues. Les ressources dégagées font l'objet de rentrées au budget de la défense nationale, par voie de fonds de concours à deux titres : 1. au chapitre 54.70 en ce qui concerne les échanges compensés. Ces ressources sont affectées à la reconstitution du potentiel militaire cédé lors de l'échange compensé et sont reprises dans le programme immobilier des armées avec un complément de ressources provenant des aliénations, car au titre de la modernisation et de la rénovation des installations, une part allant de 20 à 40 p. 100 du coût réel reste à la charge de la défense nationale. 2. au chapitre 54.61 de chaque armée en ce qui concerne les aliénations dont le retour demande des délais importants, nécessaires entre la remise aux domaines de l'immeuble, la vente et la procédure de versement au budget. Ces ressources attendues sont affectées, d'une part au financement de la modernisation des opérations prévues au programme immobilier comme il est indiqué ci-dessus, d'autre part à la contribution de chaque armée à la réalisation de son programme d'infrastructure. Enfin ces ressources attendues ne font pas totalement retour au budget de la défense nationale. C'est ainsi qu'en 1969, la création du fonds conjoncturel a entraîné le blocage puis l'annulation de 44 M. F. Cette restriction dans les ressources a obligé le ministère de la défense nationale à limiter en 1970 et 1971 le nombre des opérations qu'il aurait désiré inscrire à son programme immobilier.

DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Commerce extérieur.

13195. — M. Pidjot expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer, que le contingentement brutal d'exportation des minerais de nickel calédonien à destination du Japon pose des problèmes difficiles à résoudre. Le service des mines de la Nouvelle-Calédonie avait encouragé la production face à la demande toujours plus importante du marché mondial : les mineurs indépendants se sont équipés pour la recherche, la production, le roulage et l'embarquement du tonnage faisant l'objet des contrats avec les clients japonais. Le 20 mai, et à compter rétroactivement du 1^{er} avril, les mineurs indépendants ont été informés qu'ils ne pouvaient plus exporter le tonnage des contrats mais devaient se conformer à un contingentement. Certaines mines viennent donc de fermer et d'autres fermeront prochainement, provoquant des licenciements de personnel. Il demande si le Gouvernement ne pourrait pas supprimer le contingentement, qui peut être considéré comme une menace contre l'industrie japonaise, qui coûtera à ce territoire 2 milliards de francs C. F. P., qui coûtera à la France 20 millions de dollars U. S. et qui incitera les Japonais à rechercher d'autres sources d'approvisionnement en minerai et en métal, et si, compte tenu que le nickel est le patrimoine de la Nouvelle-Calédonie, il ne pourrait pas inviter les Japonais à financer également une société à laquelle participeraient les mineurs indépendants du territoire. (Question du 11 juillet 1970.)

Commerce extérieur.

13197. — 5 juillet 1970 — M. Pidjot expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer, que le contingentement brutal d'exportation

des minerais de nickel calédonien à destination du Japon pose des problèmes difficiles à résoudre. Le service des mines de la Nouvelle-Calédonie avait encouragé la production face à la demande toujours plus importante du marché mondial : les mineurs indépendants se sont équipés pour la recherche, la production, le roulage et l'embarquement du tonnage faisant l'objet des contrats avec des clients japonais. Le 20 mai, et à compter rétroactivement du 1^{er} avril, les mineurs indépendants ont été informés qu'ils ne pouvaient plus exporter le tonnage des contrats mais devaient se conformer à un contingentement. Certaines mines viennent donc de fermer et d'autres fermeront prochainement, provoquant des licenciements de personnel. Il demande si le Gouvernement ne pourrait pas supprimer le contingentement, qui peut être considéré comme une menace contre l'industrie japonaise, qui coûtera à ce territoire 2 milliards de francs C. F. P., qui coûtera à la France 20 millions de dollars U. S. et qui incitera les Japonais à rechercher d'autres sources d'approvisionnement en minerai et en métal, et si, compte tenu que le nickel est le patrimoine de la Nouvelle-Calédonie, il ne pourrait pas inviter les Japonais à financer également une société à laquelle participeraient les mineurs indépendants du territoire. (Question du 11 juillet 1970.)

Commerce extérieur.

13196. — M. Pidjot expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer, que le contingentement brutal d'exportation des minerais de nickel calédonien à destination du Japon pose des problèmes difficiles à résoudre. Le service des mines de la Nouvelle-Calédonie avait encouragé la production face à la demande toujours plus importante du marché mondial : les mineurs indépendants se sont équipés pour la recherche, la production, le roulage et l'embarquement du tonnage faisant l'objet des contrats avec des clients japonais. Le 20 mai, et à compter rétroactivement du 1^{er} avril, les mineurs indépendants ont été informés qu'ils ne pouvaient plus exporter le tonnage des contrats mais devaient se conformer à un contingentement. Certaines mines viennent donc de fermer et d'autres fermeront prochainement, provoquant des licenciements de personnel. Il demande si le Gouvernement ne pourrait pas supprimer le contingentement, qui peut être considéré comme une menace contre l'industrie japonaise, qui coûtera à ce territoire 2 milliards de francs C. F. P., qui coûtera à la France 20 millions de dollars U. S. et qui incitera les Japonais à rechercher d'autres sources d'approvisionnement en minerai et en métal, et si, compte tenu que le nickel est le patrimoine de la Nouvelle-Calédonie, il ne pourrait pas inviter les Japonais à financer également une société à laquelle participeraient les mineurs indépendants du territoire. (Question du 11 juillet 1970.)

Réponse. — Au cours de l'année fiscale japonaise 1970-1971 a été autorisée, en application de la loi du 3 janvier 1969, l'exportation de 3.800.000 tonnes de minerai de nickel néo-calédonien, chiffre qui vient d'être porté à 4.300.000 tonnes, soit un taux de progression par rapport aux exportations effectives de l'année précédente (3.100.000 tonnes) correspondant à près de 40 p. 100 ; le taux de progression annuel moyen des exportations de minerai de nickel entre 1965 et 1969 était déjà de 25 p. 100. La détermination du montant des autorisations de vente de minerai de nickel résulte d'une double estimation : celle des possibilités des mineurs indépendants et celle des besoins japonais qui devraient être ainsi largement assurés. Les contrats traditionnellement souscrits pour des montants très supérieurs aux échanges réels ne pouvaient en effet servir de référence sérieuse ; des autorisations basées seulement sur l'importance de ces contrats auraient provoqué un suréquipement dangereux pour les mineurs eux-mêmes. Dans l'intérêt national comme dans l'intérêt territorial, la France doit faire en sorte de prendre sa place sur le marché mondial du nickel. Le développement de la métallurgie du nickel en Nouvelle-Calédonie conduit normalement à une plus forte consommation de ses minerais sur place et les mineurs indépendants peuvent, s'ils le souhaitent, contribuer à ce développement en livrant leur minerai aux nouvelles installations. Dans ce cadre général, la politique suivie consiste à obtenir que les achats de minerai et de nickel métal effectués par l'industrie japonaise proviennent le plus largement possible et dans une proportion satisfaisante de Nouvelle-Calédonie. Les contacts établis avec les entreprises et les services japonais permettent de disposer d'informations précises au sujet des possibilités qui sont offertes à nos exportateurs sur le marché japonais, et d'établir ainsi des prévisions qui permettront aux mineurs indépendants d'effectuer des investissements au niveau le plus judicieux. De la sorte, l'offre et la demande peuvent être mieux adaptées. D'autre part, les administrations compétentes et les sociétés productrices examinent avec attention, compte tenu de l'intérêt national et de l'intérêt du territoire, les divers moyens de nature à financer le développement des fonderies de nickel de la Nouvelle-Calédonie. Des conversations ont été engagées notamment avec les acheteurs traditionnels de notre production minière et métallurgique.

ECONOMIE ET FINANCES

Patente.

9860. — M. Pierre Janot appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le cas d'un boulanger ayant cédé son fonds de commerce à la caisse de reconversion de la boulangerie. Ce boulanger a exercé son activité professionnelle pendant les deux premiers mois seulement de l'année 1969. Il se voit néanmoins réclamer le paiement de la patente pour l'année entière, la caisse de reconversion de la boulangerie n'étant pas imposable. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas équitable d'accorder à la personne en cause une réduction du montant de la patente et logique de fixer ce montant en fonction du temps durant lequel l'intéressé a effectivement exercé sa profession. (Question du 31 janvier 1970.)

Réponse. — Etant donné le principe de l'annuité de la patente édicté par l'article 1480 du code général des impôts et remarque faite que la cession dont fait état l'honorable parlementaire n'entre dans aucun des cas d'exonération prévus limitativement à l'article 1487 de ce code, il n'apparaît pas possible d'accorder à la personne en cause une réduction de sa cotisation. Pour l'avenir, le Gouvernement envisage de proposer au Parlement, conformément à une recommandation de la commission d'étude de la patente, un assouplissement de cette règle de l'annuité.

Commerçants et artisans.

11179. — M. de Grally appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances (commerce) sur la situation de nombreux commerçants âgés qui doivent cesser leur activité commerciale en raison de la dure concurrence qui leur est faite par les supermarchés et autres magasins à grandes surfaces de vente. Les intéressés, qui ne bénéficient, lorsqu'ils prennent leur retraite, que d'une pension vieillesse d'un montant peu élevé en raison des difficultés financières que connaissent les régimes d'allocation vieillesse des non salariés, ne peuvent en outre vendre leur fonds de commerce à un prix normal, celui-ci ayant généralement perdu toute valeur en raison de la concurrence faite par ces grandes surfaces de vente. Il lui demande s'il ne considère pas comme souhaitable la création, en faveur de ces commerçants âgés, d'une indemnité viagère de départ (I. V. D.) analogue à celle actuellement accordée aux agriculteurs qui prennent leur retraite. (Question du 3 avril 1970.)

Commerçants et artisans.

12449. — M. Peyrefitte appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation difficile d'un nombre croissant de commerçants et d'artisans qui ne trouvent plus dans l'exercice de leur profession des revenus suffisants en raison de l'évolution des conditions et des formes de la distribution et qui ne peuvent en outre vendre leur fonds de commerce à un prix normal. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire que la solidarité nationale s'exprime, lorsqu'il s'agit des professionnels les plus âgés, par l'attribution d'une indemnité viagère de départ analogue à celle qui est accordée dans le cadre du fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles (F. A. S. A. S. A.) aux vieux agriculteurs rendant disponible leur exploitation pour une opération de restructuration. (Question du 27 mai 1970.)

Réponse. — Le problème posé par l'évolution des structures de la distribution préoccupe le Parlement, dont de nombreux membres ont formulé des suggestions souvent dignes, comme celle de l'honorable parlementaire, de retenir l'attention. De son côté le Gouvernement se préoccupe activement des difficultés des commerçants âgés même si ces difficultés sont inhérentes aux conditions d'exercice d'une activité indépendante. C'est dans cet esprit qu'il a pris les mesures nécessaires pour assurer l'équilibre financier des institutions de retraite des professions indépendantes, menacé à court terme par l'évolution démographique défavorable des cotisants, en faisant voter la loi du 4 janvier 1970. Cette loi institue à leur profit une contribution de solidarité à la charge des sociétés industrielles et commerciales et déductibles des bases de leur imposition. Le produit de cette contribution a permis, tout en évitant de majorer les cotisations des actifs, de maintenir le pouvoir d'achat des pensions de retraite. Cet effort sera poursuivi en 1971, le projet de budget prévoyant une provision de 80 millions destinée à compenser, si nécessaire, les insuffisances de recettes des régimes de retraite des commerçants et artisans. En outre il convient d'observer que le problème se pose en des termes tout à fait différents de celui de l'agriculture : d'un côté, il s'agissait d'améliorer les structures pour réduire les coûts d'une activité dont les débouchés croissent désormais plus lentement ; de l'autre, il s'agit au contraire de ne rien faire qui puisse empêcher les entreprises personnelles de participer au vaste mouvement de croissance et de modernisation que connaît l'activité commerciale et qui laisse à chacun sa chance, dans un marché où sera préservée une concurrence véritable.

Boissons.

11979. — M. Leroy-Beaulieu expose à M. le ministre de l'économie et des finances : 1° que de source autorisée, quoique non officielle, il serait entré en France, du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} mars 1970, d'Algérie : 246.000 hectolitres de moûts mutés et 56.000 hectolitres de jus de raisins, soit 302.000 hectolitres au total ; du Maroc : 104.000 hectolitres de moûts mutés et 22.000 hectolitres de jus de raisins, soit 126.000 hectolitres au total, et de Tunisie : environ 100.000 hectolitres, soit au total général 528.000 hectolitres de moûts mutés ou jus de raisins ; 2° que du 1^{er} septembre 1969 au 1^{er} février 1970, il a été élaboré en France 188.276 hectolitres de jus de raisins. Une proportion mensuelle approximative pour février 1970 porterait ce total à 219.656 hectolitres. Compte tenu de la discordance des chiffres (moûts mutés) entrés par rapport aux jus de raisins élaborés (450.000 hectolitres pour 219.000), il lui demande : 1° si les moûts mutés entrés en France ont été réceptionnés par le commerce français en vue de l'élaboration des jus de raisins, conformément à l'interdiction de vinifier énoncée par l'article 11 du décret du 31 août 1964 modifié et en quels volumes exacts ; 2° si l'administration a suivi l'utilisation de ces boissons pour la fabrication des pétillements de raisins et en quels volumes ; si l'administration a suivi séparément la destination de ces mutés de l'édulcoration des vins blancs secs à l'élaboration des vins de liqueur, apéritifs et mistelles et en quels volumes ; 3° si, conformément au décret du 20 septembre 1965 (art. 32 bis du décret du 31 août 1964 modifié), une partie des volumes reçus est spécialement détenue « dans des locaux séparés par la voie publique des chais dans lesquels sont entreposés les moûts de raisins destinés à d'autres usages » ; 4° si une partie de ces moûts mutés a été réexportée, notamment aux pays signataires du traité de Rome et, dans l'affirmative, en quels volumes relativement à chaque pays. (Question du 5 mai 1970.)

Réponse. — D'après les renseignements fournis par les statistiques du commerce extérieur, il a été importé en France du 1^{er} septembre 1969 au 1^{er} mars 1970, pour la mise à la consommation : 221.785 hectolitres de moûts de raisins et 36.258 quintaux de jus de raisins d'Algérie ; 103.067 hectolitres de moûts de raisins et 24.817 quintaux de jus de raisins du Maroc ; 13.050 hectolitres de moûts de raisins et 19.147 quintaux de jus de raisins de Tunisie ; soit au total général : 337.902 hectolitres de moûts de raisins et 80.222 quintaux de jus de raisins. Compte tenu des différences de densité des divers jus de raisins, il n'est pas possible de convertir en hectolitres les quantités comptabilisées statistiquement en quintaux. Ces précisions données, les différents points évoqués par l'honorable parlementaire appellent les réponses suivantes : 1° des moûts mutés importés d'Afrique du Nord ont également été employés, comme le permet la réglementation, à la fabrication d'apéritifs à base de vin. Aussi la discordance relevée par l'honorable parlementaire entre les quantités de moûts mutés importés et les quantités de jus de raisins élaborés, ne peut-elle conduire à une conclusion quant à l'utilisation des moûts dont il s'agit. 2° Afin d'assurer l'interdiction de la remise en fermentation des jus et des moûts de raisins, l'administration suit chez chaque utilisateur non viticulteur la destination donnée aux jus et aux moûts d'origine française ou étrangère, mais il n'est pas établi de statistique particulière des destinations diverses données aux moûts étrangers. 3° Les moûts destinés à la fabrication de jus de raisins doivent être détenus dans des locaux séparés par la voie publique de ceux où sont entreposés des moûts destinés à un autre usage. Toutefois, l'application brutale de ce principe aurait pu entraîner la cessation d'activité d'un certain nombre d'entreprises, contraintes d'engager de gros frais immobiliers d'installation ; aussi dans quelques cas particuliers l'administration a dispensé à titre précaire et révoquant des élaborateurs de l'obligation du stockage séparé. Ces dérogations ont été accordées à la condition que les intéressés ne procèdent jamais à des remises en fermentation, que l'ensemble de leurs fabrications (mistelles, vins de liqueurs, moûts concentrés) fasse l'objet de déclarations soumises à surveillance particulière et que les moûts destinés à la fabrication de jus de raisins soient utilisés à l'identique et non à l'équivalent. 4° Il a été déclaré sous le régime suspensif des droits et taxes de l'admission temporaire 531 quintaux de jus de raisins en provenance unique d'Algérie. Aucun volume de moûts de raisins n'a été déclaré sous ce régime. Il est précisé que, sur le plan statistique, il n'est pas possible actuellement de déterminer selon l'origine des importations les quantités ou volumes de produits réexportés en suite de régime suspensif. A titre indicatif, les seules réexportations en suite d'admission temporaire ont porté pendant la période concernée sur des jus de raisins d'origines diverses à destination de la République fédérale d'Allemagne pour une quantité de 5.213 quintaux, le délai de réexportation en suite d'admission temporaire étant de six mois. A titre indicatif également, il convient de signaler qu'il a été exporté de France en simple sortie pour la période visée : 216.681 quintaux de jus de raisins, dont 172.788 quintaux à destination des pays membres de la Communauté économique euro-

péenne (C. E. E.) ; 24.770 hectolitres de moûts de raisins, dont 24.619 hectolitres à destination des pays de la C. E. E. Sur le plan douanier proprement dit, les jus et moûts de raisins importés d'Afrique du Nord sont dirigés sous le couvert d'acquits vers les entreprises utilisatrices, où ils sont alors pris en charge et contrôlés par le service des contributions indirectes.

Médicaments.

12173. — M. de Montebello rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que les médicaments sont actuellement soumis au paiement de la taxe sur la valeur ajoutée au taux normal de 23 p. 100. Il lui demande s'il n'estime pas anormal que ces produits soient ainsi soumis à un taux plus élevé que celui appliqué à beaucoup d'autres articles dont l'utilité générale est bien moindre et s'il ne serait pas possible d'exonérer les médicaments du paiement de la taxe sur la valeur ajoutée, compte tenu de l'intérêt que présenterait une telle mesure, aussi bien en ce qui concerne la protection de la santé publique que l'allègement des charges supportées par les divers régimes de sécurité sociale, au titre des dépenses pharmaceutiques. (Question du 14 mai 1970.)

Réponse. — Les ventes de médicaments sont, en l'état actuel de la législation, passibles du taux normal de la taxe sur la valeur ajoutée. Le caractère général et réel de cet impôt s'oppose à ce qu'une exonération soit prévue en faveur d'une catégorie déterminée de produits. Mais la question du taux applicable aux médicaments fera l'objet d'une étude attentive dans le cadre de la politique d'allègement de la taxe sur la valeur ajoutée que le Gouvernement envisage de poursuivre au cours des prochaines années.

Prestations familiales.

13157. — M. Fortuit demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il est exact que le ministère de l'économie et des finances envisage d'insérer les allocations familiales dans le revenu imposable et d'aménager le quotient familial dans des conditions qui seraient dommageables aux familles les plus nombreuses. (Question du 11 juillet 1970.)

Réponse. — Aucune des mesures visées par l'honorable parlementaire n'est actuellement à l'étude.

Publicité foncière.

13799. — M. Peyrefitte demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il ne serait pas possible de donner des instructions aux services de la conservation des hypothèques, afin que les formalités de la publicité foncière soient accomplies par priorité pour les actes relatifs à l'acquisition de terrains par des collectivités publiques. En effet, les retards importants constatés dans la pratique ont pour conséquence de mettre à la charge des collectivités publiques des intérêts de retard, au profit des vendeurs, alors que ces retards ne leur sont pas imputables. Il lui demande également quelles mesures il envisage de prendre, d'une façon générale, pour réduire les retards importants signalés ci-dessus, lorsqu'ils proviennent d'un manque de moyens en matériel ou en personnel. (Question du 12 septembre 1970.)

Réponse. — L'article 2200 du code civil qui prescrit aux conservateurs des hypothèques d'avoir un registre sur lequel ils inscrivent jour par jour, et par ordre numérique, les documents déposés en vue de l'exécution d'une formalité de publicité foncière fait obligation à ces agents, en raison des effets civils de cette publicité, de n'exécuter les formalités que dans l'ordre des remises qui leur sont faites. Ce texte, dont l'observation serait susceptible de causer préjudice à des tiers et d'engager la responsabilité personnelle des conservateurs des hypothèques, s'oppose donc à ce que des instructions soient données pour faire accomplir par priorité, en violation d'une disposition légale, les formalités concernant les actes relatifs à l'acquisition de terrains par des collectivités publiques. Il est précisé, d'autre part, que l'administration met tout en œuvre pour répondre aux besoins en personnel et en matériel du service de la publicité foncière. C'est ainsi que des emplois nouveaux ont été créés de manière à tenir compte de l'augmentation des charges incombant aux bureaux des hypothèques et qu'un programme important, en voie de réalisation, a été établi en vue de doter de nombreuses conservations de locaux fonctionnels et d'un matériel moderne destiné à faciliter l'exécution des tâches qui leur sont confiées.

Rapatriés.

13086. — M. Alduy expose à M. le ministre de l'économie et des finances que le délai de forclusion pour les demandes de prêt complémentaire accordé à titre Rapatrié, en vue de l'acquisition d'un logement, a été fixé par le Gouvernement au 30 juin 1970.

Bon nombre de rapatriés ont réservé des logements actuellement en cours de construction et se voient ainsi exclus du bénéfice de ce prêt, car ils ne peuvent passer l'acte d'acquisition de leur logement tant que la construction n'est pas achevée. Il lui demande en conséquence s'il pourrait envisager de proroger ce délai pour l'octroi du prêt complémentaire accordé à titre Rapatrié. (Question du 29 juin 1970.)

Réponse. — Les textes pris pour l'application de la loi n° 61-1439 du 28 décembre 1961 relative à l'accueil et à la réinstallation des Français d'outre-mer, et notamment un arrêté interministériel du 6 juin 1968, avaient fixé au 31 décembre 1969 la date limite pour l'octroi aux rapatriés des prêts destinés à leur faciliter l'accession à la propriété d'un logement construit ou en cours de construction avec le bénéfice des primes à la construction ou celui de la législation H. L. M. Toutefois, en vue de permettre l'utilisation intégrale des crédits votés par le Parlement pour le financement de ces prêts et satisfaire ainsi le plus grand nombre de demandes de prêts, un arrêté interministériel du 18 février 1970 a ouvert, dans la limite des crédits existants, un nouveau et dernier délai pour l'octroi des prêts de l'espèce expirant le 30 juin 1970 au plus tard. Un communiqué à la presse du ministère de l'intérieur — reproduit par les principaux organes de presse des rapatriés — a assuré une large diffusion de ces dispositions et informé les rapatriés que leurs demandes de prêts devaient être déposées, soit auprès des organismes d'H. L. M. intéressés, soit auprès du Crédit foncier de France, avant le 15 mai 1970, afin de permettre leur examen avant la date limite du 30 juin 1970. Les établissements prêteurs ont fait diligence pour accélérer l'instruction des demandes au fur et à mesure de leur arrivée de manière que la totalité des crédits mis à leur disposition par l'Etat puissent être distribués avant le 30 juin 1970. Ils ont ainsi pu consentir, avant l'épuisement des crédits, la quasi-totalité des prêts dont la demande avait été déposée au plus tard le 15 mai dernier.

Abattoirs.

13394. — M. Brugnon demande à M. le ministre de l'économie et des finances, en ce qui concerne les installations de La Villette, quelle a été la participation respective : 1° de l'Etat (avec une ventilation par ministère) ; 2° des collectivités locales (avec une ventilation par collectivité) ; 3° des autres organismes publics ou privés (également ventilés) ; dans le financement des travaux de construction et d'équipement. (Question du 25 juillet 1970.)

Réponse. — Le financement des installations en cause a été assuré : à concurrence de 461 millions, de prêts sur ressources inscrites au titre VIII du budget du ministère de l'agriculture ; pour un montant de 177 millions, de prêts sur dotations du F. D. E. S. ; enfin, des prêts de la caisse des dépôts et consignations pour un montant total de 56 millions et de la caisse nationale de crédit agricole s'élevant à 15 millions. Quant au capital de la Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de Paris-La Villette (S. E. M. V. I.), il a été souscrit à concurrence de 55 p. 100 par la ville de Paris sous la forme de 5.500 actions de 100 francs. En application des délibérations du conseil de Paris du 19 mars 1970, ces actions ont depuis lors été cédées à l'Etat.

Sociétés commerciales.

13768. — M. Sudreau expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'aux termes des articles 146 et 147 du décret n° 87-236 du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales, le bureau d'une assemblée d'actionnaires est composé : d'une part, par son président (art. 146) et, d'autre part, par deux scrutateurs (art. 147) et par un secrétaire qui peut ne pas être actionnaire. Il demande si le bureau peut être considéré constitué, et l'assemblée valablement délibérer, lorsque les actionnaires ayant été valablement convoqués, au jour et à l'heure de la convocation ne se présentent que deux actionnaires, dont le président du conseil d'administration, ces deux personnes mandatées ou non par les autres actionnaires, mais représentant par leurs propres actions et celles de leurs mandants le quorum requis. (Question du 12 septembre 1970.)

Réponse. — L'article 360 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales prévoit que la nullité d'une société ou d'un acte modifiant les statuts ne peut résulter que d'une disposition expresse de ladite loi ou de celles qui régissent la nullité des contrats, et que la nullité d'autres actes ou délibérations ne peut résulter que de la violation d'une disposition impérative de ladite loi ou de celles qui régissent les contrats. Il en découle, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que dans le cas où le bureau d'une assemblée générale d'actionnaires n'aurait pas été constitué conformément aux dispositions de l'article 147 du décret du 23 mars 1967, la délibération de l'assemblée ne peut, de ce seul fait, être annulée.

Cinéma.

13987. — M. Delells attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée des séances cinématographiques et sur les difficultés que connaîtront à cet égard les sociétés d'éducation populaire, foyers de jeunes et ciné-clubs. Les préoccupations de ces associations sont avant tout d'ordre culturel par la projection de films de qualité. Aussi, elles souhaitent obtenir l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée pour les séances qu'elles organisent, ce qui est particulièrement légitime. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet. (Question du 26 septembre 1970.)

Réponse. — L'extension, à compter du 1^{er} janvier 1970, de la taxe sur la valeur ajoutée aux salles de cinéma a eu pour objet d'unifier et de simplifier le régime fiscal des activités cinématographiques. Dès lors, les règles de droit commun de cet impôt s'appliquent sans dérogation aux activités dont il s'agit. Toutefois, aux termes de l'article 12 de la loi n° 70-576 du 3 juillet 1970, les associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901, qui ne réalisent aucun résultat bénéficiaire imposable sont placées sous le régime du forfait de chiffre d'affaires. Sauf option pour le régime d'imposition d'après leur chiffre d'affaires réel, elles peuvent donc bénéficier de la franchise et de la décade prévues en faveur des petites entreprises commerciales et artisanales. Ces dispositions ont pratiquement pour effet de dispenser de tout versement de taxe sur la valeur ajoutée la totalité des associations habilitées à diffuser la culture par le film, plus communément appelées ciné-clubs, qui, ainsi, ne supportent aucune charge fiscale nouvelle du fait de la réforme intervenue au 1^{er} janvier 1970.

EDUCATION NATIONALE

Enseignants.

13413. — M. Odru attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés et les obstacles rencontrés par les enseignants qui demandent à être mutés dans les lycées et collèges des départements d'outre-mer. La mise en route intervient parfois après la date de la rentrée scolaire, ce qui est préjudiciable à l'enseignement et au bon fonctionnement de l'établissement scolaire. Des refus sont opposés à des candidats qui souhaitent enseigner dans ces départements où le taux des postes vacants, est, en général, très élevé. Ce refus de muter des enseignants dont la candidature a reçu l'avis favorable des commissions administratives paritaires compétentes est d'autant moins compréhensible qu'il s'agit souvent de professeurs originaires de ces départements disposés à s'installer définitivement dans ces territoires. Ces affectations, pourlant, contribueraient à améliorer, entre autres, la stabilité du personnel enseignant si peu réalisée dans les départements d'outre-mer. Il lui demande s'il peut lui faire connaître pour chaque département d'outre-mer, par discipline, le nombre des postes budgétaires, le nombre des postes pourvus par des personnels titulaires, le nombre des postes occupés par des volontaires de l'assistance technique (V. A. T.), le nombre des candidats à une mutation dans un département d'outre-mer, le nombre des candidatures ayant reçu avis favorable des commissions administratives paritaires compétentes, le nombre des candidats effectivement mutés. (Question du 1^{er} août 1970.)

Enseignants.

14385. — M. Odru demande à M. le ministre de l'éducation nationale les raisons pour lesquelles il ne répond pas à sa question n° 13413 du 25 juillet 1970 concernant les difficultés et les obstacles rencontrés par les enseignants qui demandent à être mutés dans les lycées et collèges des départements d'outre-mer. (Question du 14 octobre 1970.)

Réponse. — Le ministre de l'éducation nationale est particulièrement sensible aux difficultés rencontrées par les personnels enseignants candidats à un poste outre-mer. Les dispositions nécessaires ont été prises pour que les délais exigés par les multiples formalités de mise en route soient comprimés autant que possible afin que les personnels soient en place dans les délais compatibles avec la bonne marche du service scolaire. Les tableaux ci-dessous répondent aux diverses questions posées par l'honorable parlementaire. Il est à noter que la colonne « Nombre de postes pourvus par des personnels titulaires » comprend les candidats mutés lors des mouvements préparatoires à la présente année scolaire. Pour interpréter la colonne « Nombre de candidats à une mutation dans un département d'outre-mer » il convient de savoir que tous les candidats y ont été recensés quelle que soit la place donnée au département considéré dans l'ordre préférentiel de leurs vœux.

GUADELOUPE

DÉSIGNATION	POSTES budgétaires.	NOMBRE de postes pourvus par des personnels titulaires.	NOMBRE de postes occupés par des volontaires de l'assistance technique.	NOMBRE de candidats à une mutation dans un D. O. M.	NOMBRE de candidats ayant reçu avis favorable des C. A. P.	NOMBRE de candidats mutés.
Proviseurs et directrices de lycées....	3	2	0	4	1	0
Principaux de C. E. S.	7	3	0	4	3	1
Directeurs de C. E. T.	2	0	0	3	1	1
Censeurs	4	3	0	4	1	1
Surveillants généraux....	13	9	0	3	3	2
Directeurs de centres d'O. S. P.	1	1	0	0	0	0
Conseillers d'O. S. P.	4	4	0	0	0	0
Professeurs des lycées techniques, lycées et C. E. S. :						
Mathématiques	45	21	7	1	1	1
Sciences physiques.....	21	14	2	1	1	1
Sciences naturelles.....	21	13	0	3	1	1
Allemand	2	2	0	0	0	0
Espagnol	20	15	0	0	0	0
Anglais	41	28	3	1	0	0
Lettres	58	38	2	17	5	5
Histoire-géographie	31	17	3	6	2	2
Philosophie	9	6	0	1	0	0
Dessin	11	7	1	6	0	0
Musique	4	1	0	2	0	0
Travaux manuels éducatifs.....	3	0	0	0	0	0
Chefs de travaux de L. T.	1	0	0	0	0	0
Construction mécanique.....	6	4	0	0	2	0
Sciences et techniques économiques.	16	4	0	7	2	2
P. T. A. de L. T.	17	7	0	7	3	3
Professeurs de collège d'enseignement technique :						
P. E. G.	57	13	0	7	4	4
Chefs de travaux de C. E. T.	1	1	0	0	0	0
P. E. T. T.	44	24	0	6	2	2
P. T. A. de C. E. T.	62	31	0	9	1	1

MARTINIQUE

DÉSIGNATION	POSTES budgétaires.	NOMBRE de postes pourvus par des personnels titulaires.	NOMBRE de postes occupés par des volontaires de l'assistance technique.	NOMBRE de candidats à une mutation dans un D. O. M.	NOMBRE de candidats ayant reçu avis favorable des C. A. P.	NOMBRE de candidats mutés.
Proviseurs et directrices de lycées....	4	3	0	4	1	1
Principaux de C. E. S.	7	3	0	3	3	3
Directeurs de C. E. T.	1	0	0	3	1	1
Censeurs	3	3	0	2	0	0
Surveillants généraux....	19	14	0	5	2	2
Directeurs des centres d'O. S. P.	1	0	0	0	0	0
Conseillers d'O. S. P.	8	4	0	7	4	4
Professeurs des lycées techniques, lycées et C. E. S. :						
Mathématiques	49	22	10	1	1	0
Sciences physiques.....	28	21	2	2	2	1
Sciences naturelles.....	19	18	0	2	1	1
Allemand	2	1	0	0	0	0
Espagnol	24	16	0	1	1	1
Anglais	51	37	2	3	1	1
Lettres	73	50	4	17	6	6
Histoire-géographie	39	19	4	10	5	5
Philosophie	8	5	1	0	0	0
Dessin	8	7	0	6	0	0
Musique	6	3	0	2	0	0
Travaux manuels éducatifs.....	4	2	0	0	0	0
Chefs de travaux de L. T.	2	0	0	0	0	0
P. T. de L. T.	1	0	0	0	0	0
C. M. i.	8	6	0	0	0	0
S. T. E.	13	6	0	7	1	1
P. T. A. de L. T.	19	10	0	7	2	2
Professeurs de collège d'enseignement technique :						
P. E. G.	21	6	0	6	2	2
Chefs de travaux de C. E. T.	3	0	0	0	0	0
P. E. T. T.	26	21	0	6	1	0
P. T. A. de C. E. T.	35	14	0	7	1	1

GUYANE

DÉSIGNATION	POSTES budgétaires.	NOMBRE de postes pourvus par des personnels titulaires.	NOMBRE de postes occupés par des volontaires de l'assistance technique.	NOMBRE de candidats à une mutation dans un D. O. M.	NOMBRE de candidats ayant reçu avis favorable des C. A. P.	NOMBRE de candidats mutés.
Proviseurs et directrices de lycées....	1	1	0	0	0	0
Principaux de C. E. S.	2	1	0	1	1	0
Directeurs de C. E. T.	2	1	0	3	1	1
Surveillants généraux.....	4	2	0	4	2	2
Censeurs	1	0	0	2	1	1
Conseillers d'O. S. P.....	1	0	0	1	1	0
Professeurs des lycées techniques, lycées et C. E. S. :						
Mathématiques	8	7	1	1	1	1
Sciences physiques.....	5	3	1	0	0	0
Sciences naturelles.....	3	2	0	0	0	0
Allemand	3	0	0	0	0	0
Espagnol	5	3	0	1	1	1
Anglais	7	5	1	1	0	0
Lettres	13	9	0	4	1	1
Histoire-géographie	7	4	0	3	1	1
Philosophie	1	0	0	0	0	0
Dessin	3	2	0	6	0	0
Musique	1	0	0	2	0	0
Travaux manuels éducatifs.....	2	1	0	0	0	0
Construction mécanique.....	2	0	0	0	0	0
Sciences et techniques économiques.	1	0	0	7	1	1
Professeurs de collège d'enseignement technique :						
P. E. G.	16	5	0	2	1	1
Chefs de travaux de C. E. T.	2	0	0	0	0	0
P. E. T. T.	13	4	0	2	1	1
P. T. A.	21	12	0	2	0	0

LA RÉUNION

DÉSIGNATION	POSTES budgétaires.	NOMBRE de postes pourvus par des personnels titulaires.	NOMBRE de postes occupés par des volontaires de l'assistance technique.	NOMBRE de candidats à une mutation dans un D. O. M.	NOMBRE de candidats ayant reçu avis favorable des C. A. P.	NOMBRE de candidats mutés.
Proviseurs et directrices de lycées....	4	2	0	5	2	2
Principaux de C. E. S.	6	2	0	3	2	2
Directeurs de C. E. T.	6	5	0	0	0	0
Censeurs	3	2	0	1	1	1
Surveillants généraux.....	15	11	0	9	4	4
Directeurs des centres d'O. S. P.....	1	0	0	0	0	0
Conseillers d'O. S. P.....	8	5	0	3	3	2
Professeurs des lycées techniques, lycées et C. E. S. :						
Mathématiques	50	29	8	3	3	2
Sciences physiques.....	31	24	7	4	3	1
Sciences naturelles.....	27	21	1	2	3	3
Allemand	22	14	2	2	0	0
Espagnol	13	9	0	2	2	2
Anglais	43	37	4	6	4	4
Lettres	69	53	3	18	13	13
Histoire-géographie	35	24	3	8	5	5
Philosophie	14	6	2	2	2	2
Dessin	8	2	0	6	1	1
Musique	5	0	0	2	1	1
Travaux manuels éducatifs.....	3	1	0	0	0	0
Chefs de travaux de L. T.	1	0	0	0	0	0
C. M. 1.....	8	4	1	0	0	0
S. T. E.	12	5	0	7	2	2
P. T. A. de L. T.....	9	0	0	7	0	0
Professeurs de collège d'enseignement technique :						
P. E. G.	54	23	2	12	8	8
Chefs de travaux de C. E. T. 1.....	2	2	0	2	0	0
P. E. T. T.	46	22	1	8	2	2
P. T. A. de C. E. T.....	62	31	0	20	9	9

Etablissements scolaires.

13570. — M. Raymond Barbet expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'il ne saurait se satisfaire de la réponse faite le 27 mai 1970 à sa question écrite n° 10745 du 14 mars 1970, relative au transfert du lycée technique d'Etat de Puteaux et du C. E. T. annexé dans les locaux vacants de l'ancien arsenal implantés dans cette localité. En effet, cette réponse ne fait aucune mention des promesses faites le 28 avril dernier, par le ministère de l'éducation nationale, à une délégation du comité de défense du lycée technique d'Etat et du C. E. T. annexé, tendant à promouvoir un projet de reconstruction sur place de l'établissement concerné. Il lui demande s'il peut lui faire connaître : 1° si effectivement ce projet de reconstruction sur place est retenu ; 2° dans l'affirmative, s'il est prévu une accélération du processus des négociations entre les parties intéressées et l'élaboration, dans les délais les plus brefs, d'un calendrier des opérations de reconstruction, pour doter enfin le lycée technique d'Etat et le C. E. T. annexé de Puteaux de locaux fonctionnels dont ils ont le plus urgent besoin. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — Le projet de reconstruction du lycée technique de Puteaux sur les terrains de l'ancien arsenal n'ayant pu aboutir, il a été décidé en définitive que cet établissement serait reconstruit sur place. Le recteur de l'académie de Paris examine actuellement avec la municipalité de Puteaux la définition et les modalités précises de cette opération.

Enseignants.

13960. — M. Gilbert Faure indique à M. le ministre de l'éducation nationale que les maîtres et les maîtresses exerçant dans les écoles de perfectionnement et de plein air ne figurent pas dans la liste visée à l'article 2 du décret du 21 mars 1922, modifié par le décret du 3 mars 1924 et ne peuvent, de ce fait, bénéficier de la majoration de 20 p. 100 servie en matière d'indemnité de logement au titre de la qualification supérieure ou de l'exercice d'une spécialité. Il lui fait observer toutefois qu'au terme de l'arrêté interministériel du 25 avril 1968 les intéressés sont assimilés aux directeurs et professeurs de collèges d'enseignement général qui figurent sur la liste susvisée. Il semble donc qu'il y ait là une anomalie de traitement en ce qui concerne la majoration de 20 p. 100 et il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre à ces enseignants de bénéficier de la majoration instituée en faveur des catégories auxquelles ils sont assimilés sur le plan de la rémunération. (Question du 26 septembre 1970.)

Réponse. — L'attribution d'une majoration du cinquième de l'indemnité représentative de logement payée par les communes aux instituteurs enseignant dans les écoles de perfectionnement et de plein air nécessite l'accord des ministères qui ont participé à l'élaboration du décret du 21 mars 1922 modifié. Le ministère de l'éducation nationale envisage de saisir ces différents départements de propositions sur ce point.

Etablissements scolaires.

13640. — M. Charles Bignon rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que huit ans s'écouleront au moins avant que la totalité des C. E. G. et C. E. S. puissent être construits en matériels durs. Il lui paraît donc impossible que ces délais n'amènent pas les services compétents à examiner la situation des établissements provisoires qui vont encore fonctionner dans des classes mobiles usagées, sans locaux de service et en particulier avec des cantines et des sanitaires insuffisants. Ces établissements tendent à devenir sous-développés, et le contraste avec les établissements neufs s'accroît, entraînant un certain mécontentement des familles et de sérieuses difficultés de recrutement pour les maîtres. Les frais de ces établissements sont d'autant plus lourds qu'ils n'ont pas de chauffage collectif, pas de place suffisante et qu'il leur faut donc un matériel supplémentaire qui majore la charge des collectivités locales puisque l'Etat refuse l'étalement et la nationalisation aussi longtemps que la construction définitive n'est pas réalisée. En matière de premier équipement, la situation de ces établissements est également très difficile puisqu'ils ne reçoivent, par exemple, aucun microscope, peu de matériel d'atelier et aucun matériel audiovisuel. Il lui rappelle enfin que ces mêmes établissements sont aussi défectueux en ce qui concerne l'équipement sportif, comme s'il s'agissait de pénaliser au maximum ceux qui n'ont pas été favorisés dans l'ordre de construction. Il semble donc qu'il ne suffise plus d'appliquer le décret n° 62-1409 et l'arrêté interministériel du

27 novembre 1962 qui ont réformé le système de financement de l'équipement du second degré. Il lui demande, en conséquence, s'il peut lui indiquer les mesures qu'il envisage de prendre afin d'éviter qu'il y ait deux catégories d'établissements, donc deux catégories de jeunes Français scolarisés. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — Le ministre de l'éducation nationale entend poursuivre l'effort considérable consenti depuis plusieurs années, pour construire dans les meilleurs délais possibles la totalité des établissements du second degré dont la réalisation est prévue par la carte scolaire. Mais il est bien certain que pendant quelques années encore une fraction des élèves du second degré, d'ailleurs sans cesse plus faible, continuera d'être accueillie dans ces locaux provisoires. Il faut préciser, à cet égard, que les classes mobiles neuves du parc national sont équipées en mobilier scolaire par l'Etat. Ces classes sont destinées à augmenter la capacité d'accueil d'établissements déjà existants. Si l'augmentation des effectifs ainsi permise entraîne des besoins complémentaires en matériel didactique, il appartient soit à l'Etat, si l'établissement est national, soit à la collectivité locale, si l'établissement est municipal, de prendre en charge les dépenses supplémentaires. Il s'agit là d'une application normale des textes actuellement en vigueur, et ce quelle que soit la nature des locaux occupés par les établissements (locaux en dur ou classes mobiles).

INTERIEUR*Plages.*

13573. — 13 août 1970. — M. Voilquin attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'urgence nécessaire qu'il y a à créer, sur toutes les plages fréquentées par le public, une zone réservée aux baigneurs et aux pêcheurs sous-marins, en interdisant d'une façon absolue toute pénétration de bateaux à moteur susceptibles de provoquer des accidents, et lui demande quelles mesures il compte prendre à cet effet ; il lui demande aussi s'il ne juge pas utile que, afin de combattre la pollution, les plages soient interdites aux animaux et qu'éventuellement certaines zones leur soient réservées, à l'initiative des municipalités intéressées. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — Il apparaît, sur le premier point soulevé par l'honorable parlementaire, que les dispositions utiles ont d'ores et déjà été prises. En effet, sur les directives de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale, les préfets maritimes ont délimité par arrêté une bande maritime côtière dans laquelle les embarcations à moteur ne sont pas autorisées à naviguer. Les accidents subis par des nageurs ou des pêcheurs sous-marins sont dus soit à la sortie de ces derniers du périmètre protégé, soit à des infractions aux arrêtés des préfets maritimes commis par les pilotes d'embarcations à moteur. Sur le second point, il ne paraît pas utile, afin de combattre la pollution des plages, d'interdire d'une façon générale celles-ci aux animaux. Il appartient en effet aux maires, en application de l'article 97 du code de l'administration communale, et éventuellement aux préfets, en vertu de l'article 107 de ce même code, de prendre, si les circonstances locales le nécessitent, toutes mesures appropriées pour limiter la pollution des plages par les animaux.

Communes (personnel).

13969. — M. Delells attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'injustice dont sont victimes les retraités de la caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales titulaires d'une pension proportionnelle concédée antérieurement à la date d'effet de la loi du 26 décembre 1964. Les intéressés sont, en effet, privés du bénéfice de la totalité de la suppression du sixième de la majoration pour avoir élevé trois enfants jusqu'à l'âge de seize ans. Il lui demande, en conséquence, les mesures qu'il compte prendre en vue de réparer cette injustice. (Question du 26 septembre 1970.)

Réponse. — Les agents des collectivités locales ne pouvant au point de vue retraite bénéficier d'avantages supérieurs à ceux consentis aux fonctionnaires de l'Etat, il ne sera pas possible de leur accorder les mesures favorables souhaitées par l'honorable parlementaire tant que la date d'effet des dispositions en la matière du code des pensions civiles et militaires de retraite n'aura pas été modifiée.

Collectivités locales.

14088. — M. Claudius-Petit demande à M. le ministre de l'intérieur quelles instructions ont été données aux autorités de tutelle des collectivités locales pour éviter que certaines sociétés d'économie

mixte liées à ces collectivités ne « tournent » les règles de rémunération du personnel communal ; pratiques qui ont été dénoncées par la Cour des comptes dans son rapport pour l'année 1967. Il en va ainsi notamment lorsque ces sociétés chargées d'études pour le compte de certaines communes confient à leur tour ces études aux services techniques municipaux auxquels elles rétrocèdent une rémunération. (Question du 2 octobre 1970.)

Réponse. — Par circulaire en date du 18 septembre 1970, prise en accord avec le ministère de l'économie et des finances, des instructions ont été données aux préfets dans le sens souhaité par la Cour des comptes. Aux collectivités locales qui disposent de services techniques aptes à exécuter les travaux qui leur incombent par nature et qui seraient compris dans ceux concédés à une société d'économie mixte, il est prescrit de stipuler dans le traité de concession ou éventuellement dans un avenant que ces travaux seraient exclus ou distraits de la concession et exécutés directement par la collectivité concédante avec ses propres ressources et à l'aide de ses services techniques. Les agents de ces services ne pourraient plus prétendre à des honoraires mais à la prime de technicité calculée dans les conditions prévues par les textes en vigueur.

PLAN ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Rénovation rurale.

13583. — M. Tissandier appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les très graves difficultés économiques et sociales que connaît actuellement l'arrondissement de La Châtre. La situation financière difficile de plusieurs entreprises industrielles et la fermeture inattendue d'un atelier ont, en quelques mois, privé d'emploi plus de 200 personnes, sans que, pour autant, soient offertes des possibilités de réembauche tant dans le secteur secondaire que dans l'agriculture puisque l'arrondissement de La Châtre est situé dans le Boischaud-Sud, région déjà très défavorisée sur le plan agricole. Outre les personnels licenciés, il convient, en effet, d'envisager, chaque année et pendant les dix années à venir environ, le reclassement de près de 200 agriculteurs qui abandonnent la terre en raison de l'évolution des structures. Le classement de cet arrondissement en zone 1 des aides de l'Etat n'a rien apporté malgré tous les efforts consentis. Par contre son classement, avec tout le Boischaud-Sud, en zone de rénovation rurale (comme les départements limitrophes de la Creuse et de la Haute-Vienne dont rien, dans les conditions naturelles et dans les structures agricoles, ne les différencie), pourrait efficacement relancer l'activité de cette région. D'autant plus que les élus locaux de La Châtre et des chefs-lieux de canton ont fait de gros efforts pour améliorer leurs structures d'accueil afin d'attirer des entreprises et fixer les populations existantes. Ces réalisations risquent d'être sous-employées et de peser plus lourdement sur les contribuables. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour relancer l'activité de cette région. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — Les difficultés rencontrées par l'arrondissement de La Châtre ne sont nullement ignorées des pouvoirs publics. Il n'est pas possible, néanmoins, d'envisager dans l'immédiat la solution préconisée par M. Tissandier : en effet, le champ d'application de la politique de rénovation rurale décidée en octobre 1967 a été défini en fonction de différents critères, dont la combinaison a déterminé le choix des zones géographiques où devait être appliqué, en priorité, un effort exceptionnel de modernisation des structures économiques et d'adaptation de la population à ces transformations. La priorité accordée, dans un premier temps, à ces régions ne peut guère être contestée. D'autre part, l'action entreprise par le Gouvernement ne saurait être largement étendue sous peine d'être inefficace : le succès d'une telle expérience appelle une très grande concentration de moyens financiers forcément limités. Enfin, le classement en zone de rénovation rurale de petites régions ou micro-régions ferait perdre à cette politique une grande partie de sa signification : les actions de rénovation rurale ne prennent en effet leur sens que si elles sont menées dans le cadre des grandes régions présentant une certaine homogénéité. Mais cela ne signifie pas pour autant que le Gouvernement se désintéresse des problèmes qui subsistent dans les zones limitrophes ; chaque fois que cela est possible, des actions ponctuelles sont menées en liaison avec les autorités locales. D'autre part, certains avantages, initialement réservés aux zones de rénovation rurale, ont été étendus avec des modalités particulières à tous les départements. Il s'agit de l'amélioration des bourses aux enfants d'agriculteurs, de l'aide aux mutations et à la formation professionnelle et de l'indemnité viagère de départ. A ce dernier titre, l'Indre s'est vu répartir, pour l'année 1970, un contingent de 108 indemnités viagères de départ. Enfin, le F. I. A. T. a participé

pour 1 million de francs à des opérations d'adduction d'eau concernant Le Boischaud-Sud. L'assurance peut être donnée à M. Tissandier que cet effort sera poursuivi ; parallèlement, seront recherchées, en liaison avec les autorités préfectorales et les responsables régionaux intéressés, les mesures propres à mettre à profit pour la main-d'œuvre tant rurale qu'industrielle, d'une part, le classement en zone 1 de l'arrondissement de La Châtre, d'autre part, les réalisations particulièrement méritoires effectuées par les autorités locales en matière de structures d'accueil.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Postes et télécommunications.

14355. — M. Gosnat expose à M. le ministre des postes et télécommunications que la commune d'Ivry-sur-Seine a réservé depuis 1962 au plan masse de la rénovation de son centre ville un terrain destiné à la construction d'un hôtel des postes. Ce bâtiment doit permettre de transférer le bureau de poste Ivry-Principal, de façon à améliorer le service fourni par ce bureau, d'une part, et, d'autre part, de libérer la place qu'il occupe dans les locaux des centraux téléphoniques Italie et Rameau, ce qui permettra leur extension. Soucieuse de faciliter l'amélioration de ces services publics, la municipalité d'Ivry a accepté de porter à 2.700 mètres carrés la superficie du terrain de 1.000 mètres carrés initialement prévu. Elle a également accepté qu'un foyer de jeunes postiers soit prévu dans le cadre de ce bâtiment. Elle a, en outre, mis à la disposition des P. T. T. un terrain pour lui permettre d'implanter des bâtiments provisoires. Par la suite, un nouvel emplacement, toujours au centre ville, a été défini et accepté de part et d'autre. L'organisme rénovateur a acquis ce terrain qui est nu et libre depuis plus d'une année et représente une immobilisation de fonds importante. Plus récemment, des contacts ont été pris au niveau des techniciens et architectes de façon à préciser la desserte du bâtiment, tant en ce qui concerne les camions postaux que le public. En effet, le nouveau centre d'Ivry est un ensemble très dense et chacun des bâtiments ne peut être considéré isolément, mais doit au contraire s'intégrer au plan masse de l'ensemble. Malgré toutes ces études préalables, le maire d'Ivry a été averti par lettre du 4 août 1970 de la direction des services postaux de la région de Paris (réf. BAS 41.191.DOM.C1) que la commission régionale des opérations immobilières et de l'architecture a émis un avis défavorable à la réalisation de cette opération et, qui plus est, que « l'administration partage cette manière de voir ». En outre, les services municipaux ont été avertis que le projet de foyer de jeunes postiers initialement prévu était abandonné et que l'office d'H. L. M. d'Ivry était invité à construire des logements à la place. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire aboutir ce projet dans l'intérêt des usagers, le bureau actuel d'Ivry-Principal étant insuffisant, dans celui des postiers qui y travaillent dans des conditions difficiles et, enfin, dans l'intérêt de tous ceux qui attendent l'extension des centraux Italie et Rameau pour obtenir enfin une ligne téléphonique. (Question du 14 octobre 1970.)

Réponse. — La nécessité de construire un nouvel hôtel des postes, à Ivry, est reconnue par l'administration depuis de nombreuses années et de multiples démarches auprès de la municipalité ont été effectuées dès 1957 en vue de trouver un terrain convenablement situé, mais aucun des emplacements proposés jusqu'en 1968 ne donnait satisfaction. Le dernier terrain envisagé situé rue Danielle-Casanova dans la zone de rénovation du centre ville a pu être accepté. L'étude du projet sur cet emplacement a été menée en liaison étroite avec l'architecte urbaniste et l'architecte du secteur de rénovation en vue de répondre aux impératifs du plan masse. Cependant, la commission régionale des opérations immobilières, de l'architecture et des espaces protégés appelée à examiner le projet d'acquisition du terrain et le projet de construction correspondant a émis « un avis défavorable à la réalisation projetée de l'hôtel des postes à l'emplacement prévu » craignant que la présence d'un autre bâtiment en limite de terrain ne s'oppose « à la parfaite utilisation du bâtiment public ». La municipalité d'Ivry a été informée de cet avis par lettre du 4 août et un rendez-vous lui a été demandé pour un nouvel examen du plan masse. A l'issue de cette réunion tenue le 7 octobre dernier, M. Aubert, architecte des P. T. T., a repris sous esquisse qu'il a présentée le 26 octobre à l'architecte urbaniste pour un accord définitif. Le nouveau dossier sera transmis à la commission régionale des opérations immobilières de l'architecture et des espaces protégés au plus tard le 15 novembre 1970. Cette opération figurant déjà au V^e Plan a été reprise dans les études préliminaires en vue de l'établissement du VI^e Plan avant les opérations nouvelles et au stade actuel de l'étude le projet pourrait être techniquement prêt à la fin du premier semestre 1971. Dans ce nouveau projet, il a été substitué au foyer-dortoir collectif destiné aux jeunes

postiers de petites unités d'hébergement d'une capacité globale équivalente auxquelles, compte tenu de l'augmentation des volumes constructibles, seront adjoints des studios et des logements familiaux.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

Pharmaciens.

13836. — M. Henri Arnaud demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale de bien vouloir lui préciser les points ci-après relativement à l'application de l'article R. 5013 bis du code de la santé publique : 1° appartient-il au conseil de l'ordre des pharmaciens statuant sur la base des dispositions précitées de fixer dans sa décision la date de départ de la mesure de suspension temporaire du droit d'exercer, ladite décision étant exécutoire par elle-même ; ou bien, au contraire, est-ce au préfet de fixer la date de départ de l'exécution de cette mesure, et ce, sur la base de quel texte ; 2° le pharmacien intéressé doit-il être radié du tableau pendant la durée de la suspension et en va-t-il de même s'il se fait régulièrement remplacer ; 3° s'agissant du cas d'un pharmacien titulaire d'une officine, suspendu pour plus d'une année, quelle est sa situation à l'expiration du délai de un an pendant lequel ledit pharmacien peut se faire remplacer (art. L. 580) ; l'officine doit-elle être vendue ou définitivement fermée, ou bien seulement fermée jusqu'à l'expiration de la mesure de suspension. (Question du 12 septembre 1970.)

Réponse. — Les questions posées par l'honorable parlementaire sur l'application de l'article R. 5013 bis du code de la santé publique relatif aux mesures de suspension temporaire ou définitive du droit d'exercer la profession prononcées par un conseil régional de l'ordre des pharmaciens, à l'égard d'un pharmacien d'officine se trouvant dans le cas d'infirmité ou d'état pathologique rendant dangereux l'exercice de la profession, appellent les réponses suivantes : 1° il n'existe dans le livre V du code de la santé publique aucune disposition concernant l'exécution des décisions rendues en application de l'article R. 5013 bis dudit code. Toutefois, le conseil régional de l'ordre des pharmaciens qui a prononcé une telle décision ne peut assurer lui-même son exécution en raison de la nature des pouvoirs dont il dispose. Etant donné, par contre, que l'ouverture d'une officine est subordonnée à des décisions préfectorales, il apparaît que la mesure de suspension de l'activité de son titulaire, en application de l'article R. 5013 bis précité, doit aussi être exécutée par cette même autorité, qui fixe notamment, à cette occasion, la date à partir de laquelle elle prend effet. Dans le cadre des pouvoirs de police générale dont il dispose pour assurer l'ordre, la tranquillité et la sécurité publique, le préfet possède tous moyens utiles pour assurer l'exécution des décisions de cette nature ; 2° aux termes des dispositions combinées des articles L. 525 et L. 536 du code de la santé publique, les conseils régionaux de l'ordre des pharmaciens sont habilités pour radier s'il y a lieu, du tableau, les pharmaciens n'exerçant plus leur activité professionnelle. Toutefois, d'une manière générale, les pharmaciens remplacés ne sont pas radiés ; 3° selon la jurisprudence établie en matière de décision disciplinaire, prononcée par un conseil régional de l'ordre à l'encontre d'un pharmacien d'officine, lui interdisant l'exercice de la profession pour une période supérieure à un an, cette mesure doit nécessairement entraîner la vente, ou à défaut la fermeture, de l'officine à l'expiration dudit délai. Il est probable que les tribunaux administratifs adopteraient la même solution dans le cas d'un pharmacien qui a été l'objet d'une mesure prise en application de l'article R. 5013 bis du code de la santé publique.

Allocation-logement.

13600. — M. Rossi demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il n'envisage pas, compte tenu de l'intérêt social évident, de porter à un chiffre nettement supérieur à 4.400 francs le montant minimal des ressources permettant de bénéficier de l'allocation-logement. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — L'article L. 536 du code de la sécurité sociale dispose que l'allocation-logement est accordée : 1° aux personnes qui perçoivent, à un titre quelconque : soit les allocations familiales ; soit l'allocation de salaire unique ou de la mère au foyer ; soit les allocations prénatales pour un enfant devant ouvrir droit, à sa naissance, à l'une au moins des prestations précitées ; 2° aux chefs de famille pendant une durée de deux ans à compter de la date du mariage, à condition qu'ils ne bénéficient que d'un seul revenu professionnel et que ce revenu provienne d'une activité salariée ou d'une activité non salariée agricole. Par ailleurs, les prestations familiales, en application de l'article L. 513 du code de la sécurité sociale, susvisé, ne sont versées qu'aux personnes exerçant une activité professionnelle ou se trouvant dans l'impossibilité

d'exercer une telle activité. Est considérée comme exerçant une activité professionnelle toute personne qui consacre à cette activité le temps moyen qu'elle requiert et en tire des moyens normaux d'existence, c'est-à-dire qui dispose d'un revenu mensuel au moins égal à la base mensuelle de calcul des prestations familiales du lieu de sa résidence. Antérieurement au 1^{er} août 1970, cette base était fixée à 377,50 francs dans la zone sans abattement, ce qui correspond à un revenu annuel de 4.530 francs et se rapproche très sensiblement du chiffre mentionné par l'honorable parlementaire, si l'on tient compte des abattements réglementaires qui varient dans les autres départements de 0 à 4 p. 100. Depuis le 1^{er} août 1970, ladite base a été portée à 394,50 francs, ce qui correspond à un revenu annuel de 4.734 francs. Dès l'instant que la famille dispose d'un revenu suffisant pour ouvrir droit aux prestations familiales, la modicité de ce revenu ne fait nullement obstacle à l'octroi de l'allocation-logement ; bien au contraire cette prestation, qui est destinée à récompenser l'effort particulier que font les chefs de famille pour loger leurs enfants, est d'autant plus élevée, pour un nombre d'enfants déterminé, que les ressources familiales sont plus faibles. Il n'est pas envisagé, actuellement, de procéder à un nouveau relèvement du chiffre de base ci-dessus indiqué. En ce qui concerne l'allocation de loyer, prestation d'aide sociale susceptible d'être accordée notamment aux personnes âgées dont les ressources personnelles n'excèdent pas le plafond de ressources fixé par l'article L. 688 du code de la sécurité sociale pour l'admission d'une personne seule au bénéfice de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, il est précisé à l'honorable parlementaire que le plafond ci-dessus est périodiquement relevé (de 4.400 francs au 1^{er} janvier 1970, il a atteint 4.500 francs à compter du 1^{er} octobre et il est envisagé de le porter à 4.750 francs à compter du 1^{er} janvier 1971). Le montant de l'allocation de loyer calculé à taux plein (75 p. 100 du loyer principal) s'ajoute au plafond précité qui peut en conséquence s'en trouver sensiblement majoré. S'agissant d'une prestation d'aide sociale dont les bénéficiaires ne disposent que de faibles revenus, il ne paraît pas opportun de modifier les conditions de ressources telles qu'elles sont actuellement fixées.

TRAVAIL EMPLOI ET POPULATION

Emploi.

13547. — M. Douzans appelle l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population sur l'aggravation de la situation du marché du travail dans la région Midi-Pyrénées au cours des douze mois écoulés. Le nombre des demandes d'emploi non satisfaites est passé de 7.292 fin juin 1969 à 9.077 fin juin 1970. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet accroissement du chômage. (Question du 22 août 1970.)

Réponse. — Les variations des indicateurs du marché du travail font effectivement apparaître à la fin du mois de juin 1970 par rapport au mois correspondant de l'année précédente, une détérioration de la situation de l'emploi dans la région Midi-Pyrénées, tant en ce qui concerne l'évolution des demandes d'emploi non satisfaites dont le nombre s'est accru de 24,4 p. 100, que celle des offres d'emploi non satisfaites qui ont diminué de 12,3 p. 100. Toutefois, afin d'apprécier avec plus d'exactitude cette évolution, il convient de tenir compte, d'une part, du fait que la conjoncture se situait en juin 1969, mois pris comme référence, à un niveau particulièrement élevé, et, d'autre part, de l'effet de la mise en place progressive de l'agence nationale pour l'emploi qui a eu notamment pour conséquence d'accroître sensiblement, mais dans une mesure difficile à déterminer, le nombre des demandes d'emploi non satisfaites. L'augmentation du nombre des demandeurs d'emploi paraît s'expliquer par deux causes principales : l'inscription d'un grand nombre de jeunes à la recherche d'un premier emploi, et le fléchissement d'activité qui s'est progressivement manifesté, depuis le début de l'année, dans la plupart des industries productrices de biens de consommation. De nombreux jeunes, arrivés en fin de scolarité, se sont inscrits en juin, en proportion plus importante que les années précédentes et dans les autres régions, comme demandeurs d'emploi. Or, un certain nombre d'entre eux n'ont pu, notamment du fait que leurs qualifications ne correspondaient pas à celles des emplois offerts sur le marché, être immédiatement reclassés. En second lieu, le ralentissement de l'activité dans les industries productrices de biens de consommation a été assez vivement ressenti dans la région Midi-Pyrénées et a parfois créé des situations difficiles, notamment dans le délainage et la mégisserie à Graulhet et à Mazamet et dans la ganterie à Millau. En outre, l'industrie du bâtiment et des travaux publics, qui occupe une place importante dans l'activité industrielle de la région, a également connu une baisse sensible d'activité au cours du 1^{er} semestre 1970, ce qui a eu pour effet de restreindre les possibilités de recrutement. Afin de pallier les difficultés d'ordre conjoncturel, des mesures ont été récemment prises par le Gouvernement, en vue d'assurer une reprise de l'activité des industries productrices

de biens de consommation. Ces mesures devraient avoir, à brève échéance, une influence sensible sur le niveau de l'emploi. En ce qui concerne le placement des jeunes, il y a tout lieu de penser que grâce à l'amélioration de la conjoncture dans les branches professionnelles liées à la consommation, et à la poursuite de l'expansion dans plusieurs secteurs industriels importants, notamment la construction aéronautique et la construction électronique, les possibilités d'emploi se trouveront accrues et permettront de réaliser, au cours des prochains mois, l'insertion d'une très large fraction des intéressés, dans la vie professionnelle. Par ailleurs, le placement des demandeurs d'emploi va se trouver facilité du fait de l'installation des services de l'agence nationale pour l'emploi. Il doit être indiqué à ce sujet que l'implantation des services de cet organisme s'effectue à un rythme rapide dans la région Midi-Pyrénées puisque des sections départementales et locales ont été

créées dans quatre (Haute-Garonne, Lot, Aveyron, Tarn) des huit départements de la région, au cours des années 1969 et 1970. Il est néanmoins à craindre que, malgré l'accroissement prévisible des besoins en main-d'œuvre qualifiée et spécialisée — notamment dans les industries de la transformation des métaux — et la plus grande efficacité des services publics de placement, le reclassement des demandeurs d'emploi ne puisse être que partiellement réalisé en raison des inadaptations existant sur le marché entre l'offre et la demande d'emploi. C'est pourquoi les pouvoirs publics s'attachent de manière permanente à développer, notamment par la création de sections spécialisées des métaux dans les centres de F. P. A., les moyens de formation susceptibles de satisfaire aux besoins en travailleurs qualifiés des entreprises industrielles en expansion et de permettre ainsi le reclassement d'un plus grand nombre de demandeurs d'emploi.

**Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances
du mardi 3 novembre 1970.**

1^{re} séance : page 5025. — 2^e séance : page 5045.