

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 4° Législature

## PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

## COMPTE RENDU INTEGRAL — 30° SEANCE

## 2° Séance du Jeudi 28 Octobre 1971.

## SOMMAIRE

1. — Mise au point au sujet d'un vote (p. 5027).  
MM. Carpentier, le président.
2. — Convention sur les doubles impositions entre la France et la Finlande. — Vote sans débat d'un projet de loi (p. 5027).  
Article unique. — Adoption.
3. — Loi de finances pour 1972 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5027).  
Equipement et logement (suite).  
Equipement et article 56 (suite):  
MM. Bertrand Denis, Durieux, Valleix, Denvers, Massoubre, Rouxel, Hauret, Fabre, La Combe, Joanne, Longeueue, Cazenave, Duval, Plantier, Rocard, Jean-Claude Petit, Bozzi, Ruais.  
M. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.  
Suspension et reprise de la séance (p. 5027).  
MM. le ministre de l'équipement et du logement, Delachenal.  
Etats B et C:  
Réserve du vote sur les titres III à VII.  
Etat D.  
Titre III. — Adoption.  
Art. 56:  
MM. Catillifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.  
Amendement de suppression n° 50 de M. Regaudie et amendements n° 73 de la commission des finances et 90 rectifié de M. Ruais: MM. Regaudie, le rapporteur spécial, le ministre de l'équipement et du logement, Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget; Delachenal.  
Rejet par scrutin de l'amendement n° 50; retrait de l'amendement n° 73; adoption de l'amendement n° 90 rectifié.  
Adoption de l'article 56 modifié.  
Renvoi de la suite de la discussion.
4. — Ordre du jour (p. 5046).

PRESIDENCE DE M. ROLAND NUNGESSER,  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

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

M. Georges Carpentier. Monsieur le président, lors de la prise de fonction de notre collègue M. Vinatier, les services de l'Assemblée nationale lui ont attribué une place dans la

salle des séances parmi les députés n'appartenant à aucun groupe. Ils ont néanmoins accepté, sur sa demande, qu'il siège à la place de notre regretté collègue Montalat.

Mais il a été nécessaire d'effectuer des travaux de branchement sur le système de vote électronique, si bien que, lors du scrutin public sur l'ensemble du budget des anciens combattants, M. Vinatier a été porté comme n'ayant pas participé au vote alors que son intention était de voter contre le budget.

Je vous demande, monsieur le président, de prendre acte de la position de M. Vinatier.

M. le président. Il lui en sera donné acte.

— 2 —

CONVENTION SUR LES DOUBLES IMPOSITIONS  
ENTRE LA FRANCE ET LA FINLANDE

Vote sans débat d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Finlande tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Helsinki le 11 septembre 1970 (n° 1681 et 1982).

Je donne lecture de l'article unique du projet de loi:

« Article unique. — Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Finlande tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Helsinki le 11 septembre 1970 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

— 3 —

## LOI DE FINANCES POUR 1972 (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 1972 (n° 1993 et 2010).

## EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Equipement.

(Suite.)

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

La parole est à M. Bertrand Denis.

**M. Bertrand Denis.** Monsieur le ministre de l'équipement, je suis de ceux qui ont demandé au rapporteur de la commission de la production et des échanges de vous exprimer leur satisfaction du budget de votre ministère pour l'année 1972.

Je n'y reviendrai pas, sinon pour vous confirmer que c'est le fond de ma pensée : pour une fois, nous allons pouvoir envisager la construction des autoroutes d'une façon compatible avec les besoins de la France ; je ne crois pas qu'on puisse faire mieux, quel que soit le mode de financement.

Mais même dans un bon budget certains points demandent des explications.

J'ai de mauvaises lectures, monsieur le ministre ; je lis souvent le *Journal officiel*, édition des Lois et décrets — tout au moins, je le parcours — et je suis frappé du nombre d'arrêtés ou de décrets que vous prenez pour des expropriations en vue de rectifications de routes.

Bien sûr, il y a les fameux « points noirs », mais ne pourrait-on y remédier en élaborant des projets consistants ? Les travaux de détail, réalisés souvent sur des itinéraires en voie de doublement par une autoroute, ne nous coûtent-ils pas affreusement cher ? J'aimerais connaître votre avis sur ce point.

Je n'en dirai pas plus. Consultez les décrets que vous avez signés depuis quelque temps. Faites le total des dépenses correspondantes ; vous verrez ce que cela a pu coûter. Je serais curieux de le savoir.

En deuxième lieu, il y a longtemps que j'ai saisi vos prédecesseurs d'un problème qui inquiète ruraux et urbains, mais peut-être encore plus les ruraux.

Vous allez déclasser certaines routes nationales pour les rendre départementales.

Départementales ou nationales, ces routes n'étaient pas généralement prioritaires. Or, y débouchent un grand nombre de chemins d'importance secondaire utilisés surtout par ceux qui connaissent le pays, et qui ont la priorité à droite sur les autres voies.

Oh ! bien sûr, après une longue lutte, on m'a donné satisfaction, ainsi qu'à mon ami M. Lainé qui était l'auteur d'une proposition de loi : on a donné la priorité aux routes sur les chemins de terre lesquels, du reste, ont quasiment disparu dans la région que je représente. Les chemins y sont goudronnés, faute de quoi les maires ne seraient pas pris en considération. Ce goudronnage est d'ailleurs indispensable en raison des transports d'engrais, de blé et surtout de lait.

Cette nouvelle disposition législative est-elle bonne ? Les avocats se le demandent. J'en ai discuté avec eux. Ne serait-il pas beaucoup plus simple et moins dangereux pour les usagers de décider que les chemins communaux et ruraux doivent la priorité à toutes les autres routes ? J'assistais dernièrement à l'ouverture d'une campagne de la prévention routière et tous les cultivateurs présents partageaient cet avis-là.

Ils en subiraient peut-être quelque inconvénient en perdant la priorité. Mais quand il leur arrive de s'éloigner de leur canton, ils se trouvent particulièrement gênés par ces petits chemins de terre qui débouchent sur nos routes nationales et départementales. Circuler sur une route qui n'a pas la priorité présente un danger constant !

Je sais bien que vos services ne sont pas très favorables à ma thèse. J'en ai discuté avec eux. Je sais qu'il existe des accords internationaux. Mais, de grâce, ne faites plus cas de ces chemins de terre qui ne servent plus qu'au transport de quelques outils ou de quelques sacs d'engrais dans les pièces de terre !

Puisque je parle des chemins, je vous entretiendrai de l'article 56, sur lequel je voulais m'inscrire avant que l'on regroupe mes deux temps de parole.

Vous allez, monsieur le ministre, transférer aux départements qui le veulent bien de nombreuses routes nationales. Certaines ont été données à l'Etat juste avant 1939 par les départements. Vous les leur rendez. Nous pouvons constater, du reste, que ces routes sont loin d'être aussi bien entretenues que celles que les départements ont conservées.

Vous leur donnerez cinq mille francs par kilomètre, c'est bien !

Responsable de la commission des finances d'un conseil général, je pense que nous pourrions en tirer parti. Encore faudrait-il un plan de dix ans que nous ne pouvons élaborer, dans l'ignorance de votre plan à l'échelon national. Ce plan, il faut que vous l'établissiez vous aussi. Le terme de dix ans n'est pas impératif. Si vous l'exécutez en neuf, bravo ! Si vous

le faites en onze, ce n'est pas moi qui vous le reprocherai, si je suis encore là. Mais ce qui importe c'est que nous connaissions, nous, conseillers généraux votre plan de dix ans pour pouvoir établir le nôtre, car nous ne voulons pas ruiner nos contribuables, déjà très durement imposés.

Un vieux proverbe dit : « Qui a compagnon, a maître ! » Eh bien, plus encore que naguère, vous aurez les départements comme compagnons et vous ne serez plus aussi libre ! Vous devez donc faire connaître en détail vos intentions, afin que les départements puissent consacrer les sommes nécessaires au raccordement de leur propre réseau avec le réseau national.

Puisque j'ai parlé de sommes, j'ajouterais encore ceci : c'est très bien de donner cinq mille francs par kilomètre. Si je m'en réfère au réseau de mon département, cette somme devrait permettre d'aménager convenablement les routes qui nous intéressent et dans l'ordre que nous choisirons, à condition d'être employée judicieusement. Je pense donc que le conseil général l'acceptera. Mais que deviendront demain ces cinq mille francs ? Pouvez-vous nous garantir qu'ils seront augmentés ? Je sais bien que le ministère des finances n'aime guère le mot d'indexation. Mais que le Gouvernement prenne au moins des engagements !

J'ai éprouvé sur ce point — je l'avoue — quelques déceptions, ne serait-ce que comme président de S. I. V. M. On m'a fait cadeau d'un prêt, qu'on a même qualifié de « cadeau de noces ». Mais il m'a été bien difficile de le faire renouveler. J'aimerais donc obtenir quelques précisions en la matière.

A propos de prêts, je voudrais savoir dans quelles conditions les départements pourront emprunter dans le cadre des dispositions de l'article 56. Ne nous faisons aucune illusion. Les habitants de nos départements ne voudront pas attendre des années avant que ne soit remis en état un réseau routier, présentement mal entretenu, qui revêt quelquefois pour eux une grande importance et qui conditionne le fonctionnement des grands axes routiers.

Certaines routes de la région que je représente, empruntées tous les dimanches, à la belle saison, par ceux qui se rendent dans leurs résidences secondaires et appelées à échoir aux départements voisins sont indignes du titre de routes nationales.

Il faut que nous puissions emprunter pour faire vivre nos centres touristiques et inciter les parisiens à y venir en fin de semaine. Aurons-nous des facilités à cet égard ?

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques questions que je voulais vous poser à propos de votre budget et auxquelles — je l'espère — vous voudrez bien apporter une réponse, qui intéressera non seulement les membres de mon groupe, mais aussi l'Assemblée tout entière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur plusieurs autres bancs.*)

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

**M. Jean Durieux.** Monsieur le ministre, je m'étais inscrit dans ce débat pour vous poser certaines questions, auxquelles vous avez répondu dès ce matin par anticipation, en particulier sur les voies d'eau. En effet, comme vous l'avez rappelé, si « l'autoroute précède l'industrialisation, la voie d'eau à grand gabarit doit la suivre ».

En conséquence, je résumerai mon intervention à deux points essentiels.

Monsieur le ministre, je vous demande à nouveau de bien vouloir envisager des moyens susceptibles de réduire les charges des communes rurales lorsque celles-ci doivent participer à la remise en état de certains grands itinéraires routiers. Les communes rurales assument en effet la charge de la réalisation du réseau d'assainissement, lors de la réfection des routes nationales, de même que celle des bordures et caniveaux. Or ces travaux imposent aux budgets communaux une charge financière pour un temps assez long, parfois pour quinze ans.

S'agissant de la voirie nationale, l'Etat ne pourrait-il pas intervenir et accorder une subvention, comme le fait le département en faveur de la voirie départementale, pour laquelle les travaux de bordures et de caniveaux sont subventionnés à 68 p. 100 ? Les petites communes rurales de 500 habitants, qui sont parfois traversées par deux kilomètres de route nationale, ne peuvent supporter cette charge qui est vraiment très lourde, puisqu'elle s'ajoute à celle de l'assainissement.

Monsieur le ministre, vous avez entendu l'appel que je vous avais lancé, à cette tribune, ces deux dernières années. Je vous remercie de tous les efforts que vous avez consentis pour

mon département. Ils ont permis, en particulier dans ma circonscription, de résoudre les problèmes posés dans les traversées des communes de « l'enfer du Nord ».

Les populations du Nord sont très sensibles à l'intérêt que vous leur avez manifesté en permettant l'amélioration d'un réseau routier sur lequel aucun travail n'avait été entrepris depuis plus d'un siècle. Poursuivez donc vos efforts en ce sens — sans pour autant tomber dans le saupoudrage — car votre politique d'intervention au coup par coup dans les traversées de communes tend à l'amélioration, non seulement du trafic, mais aussi du bien-être et de la sécurité des populations. Je me devais de vous exprimer les remerciements de celles que je représente.

Monsieur le ministre, votre projet de budget, en forte progression, est concevable et nous met, peut-on dire, sur la bonne voie du redressement routier. Soyez-en félicité. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur plusieurs bancs.)

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

**M. Jean Valleix.** « Politique ambitieuse et réaliste » avez-vous dit ce matin, monsieur le ministre, spécialement en ce qui concerne les ports et les voies d'eau. Ce commentaire pourrait s'appliquer à l'ensemble de la politique de votre ministère. En le rappelant, je ne fais que me rallier à l'opinion de nombreux intervenants.

Mais, en raison même des objectifs poursuivis, des problèmes se posent, notamment en matière de personnel. Vous espérez en 1972 certains résultats substantiels des conversations que vous poursuivez avec le ministre des finances au sujet des catégories C et D, de la titularisation d'auxiliaires, de l'accès des conducteurs au grade d'assistant technique, de la recherche de perspectives de carrière pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat. A cet égard, l'Assemblée doit vous soutenir dans vos efforts.

Ce matin, j'ai relevé avec une spéciale satisfaction que les travaux d'aménagement de la zone industrielle de Verdon pourraient être engagés sur les crédits de 1972. Mais pouvons-nous être assurés que le montant des crédits d'investissements envisagé permettra un démarrage débouchant lui-même sur des réalisations telles que ces investissements soient rentables à bref délai ?

Le développement de cette zone est essentiel pour la région du Sud-Ouest qui est — il ne faut pas l'oublier — une région frontalière soumise à la concurrence de la région du Nord de l'Espagne, notamment de Bilbao.

La politique routière constitue un des axes de développement particulier de vos efforts. De nombreux intervenants vous ont exprimé leur satisfaction sur ce point. Je n'insisterai donc pas. Cependant, concernant le transfert du réseau routier national secondaire, je vous demande, après M. Bertrand Denis, de nous assurer que les crédits d'Etat, crédits d'incitation, avez-vous dit, seront maintenus dans l'avenir et pourront être accordés aux départements ou aux régions. Le pacte — si je puis dire — qui pourra ainsi se nouer entre l'Etat et les collectivités locales devra évidemment se développer dans les années à venir.

Pour les charges relatives aux gros travaux, un problème se pose dont la solution, me semble-t-il, n'apparaît pas encore très clairement.

Je présenterai maintenant deux observations de forme, certes, mais qui, cependant, sont importantes.

Au cours de ces dernières années, notamment en 1970, vous avez accéléré la mise en place de toboggans. Les résultats sont, en général, très heureux. Néanmoins, des difficultés surgissent parfois localement pour des raisons d'environnement et de protection de sites, notamment en tissu urbain. Il serait donc utile que des directives soient données à vos services pour éviter des différends entre vos services et les élus au sujet de dossiers très élaborés, difficiles ensuite à reconsidérer.

Ce matin, vous avez apporté des précisions sur le regroupement auquel vous procédez et qui permet de substantielles économies, ainsi que sur les possibilités pour les entreprises de faire face à cette nouvelle situation. Eviter les défaillances de ces sociétés est évidemment important, mais il est non moins nécessaire que les délais soient respectés, non seulement à la fin de l'opération, mais tout au long de celle-ci.

J'en viens maintenant à deux brèves questions.

La France va devoir s'adapter aux nouvelles perspectives du code européen de la route à l'adoption duquel se sont résolus les représentants de la commission économique des

Nations Unies à Genève et qui concerne l'Europe de l'Est et l'Europe de l'Ouest. C'est là une mesure judicieuse et saine pour les habitants de l'Europe. Je suis donc persuadé que le Gouvernement et, par la suite, vos services, feront toute diligence en cette affaire.

En matière de transports routiers, on procède aussi à des harmonisations fiscales. Certes, ce problème relève davantage du ministère des transports, mais je vous y rends cependant attentif.

Vous seriez sans doute surpris, monsieur le ministre, si je n'évoquais pas des problèmes, non pas locaux, mais d'intérêt régional et, finalement, national.

L'effort entrepris en matière de dédoublement de certaines voies nationales, doit être poursuivi, notamment sur la R. N. 10, au sud de Bordeaux; je cite cette voie nationale non parce que c'est une route de vacances, mais parce qu'elle est meurtrière.

**M. Franck Cazenave.** Merci d'en parler !

**M. Jean Valleix.** Monsieur le ministre, vous avez évoqué le problème de la sécurité. A mon sens, il est lié, chaque fois que c'est possible, à celui du dédoublement des voies selon le système A. G. I. R. C'est le cas pour la R. N. 10 dans sa partie sud et l'effort mérite d'être poursuivi et accéléré.

Je ne voudrais pas vous décevoir non plus en ne parlant pas de la route centre Europe-Atlantique ! A cet égard, vos propos ont été « exemplaires » ; cependant, j'aimerais reprendre ce problème.

Je me flatte que le département de l'Allier, après d'autres dont celui de Saône-et-Loire, « donne l'exemple », en cette affaire, d'une incitation de l'Etat par les collectivités locales : « Allez-y, le ciel l'aidera ».

En l'occurrence, le ciel, c'est le Gouvernement ; néanmoins, la participation du budget est encore modeste.

Vos services, monsieur le ministre, devraient revoir si les choix qui ont été faits ou qui seront faits ne risquent pas de nous engager dans une politique de saupoudrage, contraire à celle que vous avez affirmée ce matin.

Le tracé suggéré par les initiatives concertées des collectivités locales et des départements intéressés prévoit un tronçon commun qui donne une rentabilité maximum aux investissements. Je ne saurais donc trop vous inciter à ne pas perdre de vue les objectifs fixés : relier les façades Ouest et Est de la France, c'est-à-dire relier la Bretagne, le Sud-Ouest et l'Ouest aux régions hautement industrialisées de Lyon et de l'Est et au-delà à l'Allemagne, à la Suisse et à l'Italie. C'est ainsi aider à mettre un terme au dépeuplement de plus d'une moitié de la France, qui ne représente que 30 p. 100 de la production nationale contre 70 p. 100 pour les régions du Nord, de l'Est et du Sud-Est.

Pour toutes ces raisons, il serait du plus haut intérêt que l'effort fût révisé et accru de telle manière qu'il réponde mieux à l'incitation exemplaire des collectivités locales.

Telles sont les observations que je voulais présenter, monsieur le ministre. Mais sur l'orientation que vous donnez à votre ministère, sur votre détermination de rattrapage et sur les initiatives que vous prenez en ce sens, vous avez notre agrément. (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. Denvers.

**M. Albert Denvers.** Monsieur le ministre, je me garderai de vous interroger longuement sur le sort et l'avenir des ports français, car nous pourrions en discuter longuement et sans doute dans le même bon sens.

S'agissant particulièrement du développement portuaire de Dunkerque, je souhaite simplement que les engagements prévus puissent se concrétiser à bref délai, et ce, pour de multiples raisons. En effet, le report de l'installation de Péchinay ne devrait en aucune façon, me semble-t-il, remettre en cause l'urgence et la nécessité des grands travaux industriels-portuaires à entreprendre sur le littoral Nord. Nombre de motifs, tous légitimes, nous y obligent. Le port septentrional dont je parle est notamment un atout régional et national incomparable.

Je porterai maintenant quelques-unes de mes brèves réflexions sur le secteur des voies navigables, d'une part ; sur l'entretien des ports de commerce et de pêche, d'autre part.

Puisque aussi bien personne ne nie le rôle joué par la voie d'eau dans le développement économique d'une région, il convient de vous demander, monsieur le ministre, après avoir noté

que les objectifs du V<sup>e</sup> Plan n'ont pas été atteints, de veiller à la stricte exécution des prévisions du VI<sup>e</sup> Plan, elles-mêmes insuffisantes par rapport aux nécessités. A cet égard, l'Etat doit ne pas décevoir les usagers, notamment les collectivités locales qui, en maintes circonstances, ont ajouté leurs efforts, souvent importants, à ceux de l'Etat.

C'est ainsi que le conseil général du Nord est intervenu en faveur des voies navigables à raison de 20 à 25 p. 100 des coûts d'investissement. Aussi serait-il souhaitable, en écho à cette participation, que votre ministère prenne les dispositions nécessaires pour réaliser rapidement jusqu'à son terme l'antenne Bauvin—Marquette et la poursuite de la voie d'eau Dunkerque—Valenciennes vers la Belgique et l'Est.

Se montrer trop avare de crédits serait dommageable pour nos ports de commerce et de pêche — nombreux, j'en conviens — qui exigent un minimum d'entretien. Vous devez, monsieur le ministre, être attentif à cette évidence.

M. Regaudie, ce matin, est intervenu longuement sur les transferts de charges de l'Etat aux collectivités locales, relatifs à certaines routes nationales dites « secondaires ». Si cette idée doit aller jusqu'à ses conséquences ultimes, pourquoi n'avez-vous pas assorti cette intention, sinon cette décision, d'une loi de programme ? Il n'est pas concevable que les collectivités locales auxquelles vous allez transférer de telles dépenses soient soumises aux aléas budgétaires et à la loi de finances. Si le Parlement ne peut empêcher cette décision, pas inattendue, certes, mais particulièrement importante, il est absolument indispensable que les responsables des assemblées locales, ayant en charge le développement économique régional, obtiennent toutes les assurances à ce sujet. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Jean-Louis Massoubre.** Monsieur le ministre, j'appelle à nouveau votre attention — car j'ai déjà eu l'occasion, à Amiens, d'en parler à vos collaborateurs — sur deux problèmes d'équipement décisifs pour l'avenir de ma circonscription.

Le premier concerne la ville et le canton de Montdidier.

Le développement de la ville a été récemment compromis par la fermeture d'une importante usine textile. Nous nous efforçons localement, mais avec l'appui des pouvoirs publics, de remédier à cette crise en lui donnant l'infrastructure industrielle et routière indispensable pour lui permettre d'aller à nouveau de l'avant et d'assurer son expansion par la création de nouveaux et nombreux emplois. A cet effet, une zone industrielle a été créée et de nombreux immeubles, soit collectifs, soit individuels, sont en chantier.

Malheureusement, Montdidier demeure mal desservie sur le plan routier. La liaison avec l'autoroute A 1 s'effectue à Ressons par l'intermédiaire d'une route nationale — la R. N. 35 — en très mauvais état, ce qui est particulièrement préjudiciable, surtout dans nos régions du Nord.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'insister auprès de vos services pour que la réfection de cette route puisse intervenir dans les meilleurs délais, oserais-je espérer dès 1972 ? Je compte sur votre bienveillance pour que ce projet véritablement décisif pour l'avenir de Montdidier, sous-préfecture qui entend tenir son rang, puisse se réaliser aussitôt que possible.

Quant au second problème qui me préoccupe, il concerne la route nationale 16 qui relie Amiens à Paris. Elle est empruntée par de très nombreux véhicules, mais le goulet d'étranglement se situe à la sortie d'Amiens où, de plus, se trouvent un important centre commercial et un hôpital psychiatrique, malheureusement trop fréquenté.

Il avait été promis que la portion de route comprise entre Amiens et le goulet d'étranglement ferait l'objet d'une inscription au VI<sup>e</sup> Plan. Malheureusement, il n'en a rien été. La promesse n'a pas été tenue. Des embouteillages continueront donc de se produire, mettant à rude épreuve les nerfs des habitants d'Amiens et des environs. Aussi vous demanderai-je d'intervenir auprès de vos services pour qu'il soit mis fin dès que possible à une situation aussi préjudiciable.

Telles sont, monsieur le ministre, les deux questions sur lesquelles je voulais appeler tout particulièrement votre attention, ne doutant pas de votre souci de les voir régler avec efficacité et dans les meilleurs délais. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

**M. Ernest Rouxel.** Monsieur le ministre, appréciant comme il convient l'effort financier proposé par le Gouvernement, en

matière d'équipement, au budget de 1972, il m'est agréable de vous féliciter pour l'action originale que vous avez déployée dans la réalisation des autoroutes ou artères à quatre voies devant assurer la desserte de toutes les régions françaises dans le cadre d'une économie orientée vers le Marché commun.

La Bretagne, en particulier, vous sera reconnaissante d'avoir assuré son désenclavement par l'aménagement des trois axes routiers indispensables à son expansion et susceptibles de faciliter son industrialisation ainsi que le développement de son potentiel touristique.

Par la mobilisation des crédits privés dans la construction des autoroutes à péage, vous avez fait preuve du sens averti d'un financier particulièrement soucieux de donner à son pays les moyens de s'intégrer, dans le moindre délai, à une économie concurrentielle, fortement dominée par la facilité et la rapidité des transports. Pour atteindre complètement cet objectif, sans doute devrez-vous contrôler très sérieusement l'exécution des travaux et le barème des péages, souci principal des futurs usagers.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, qu'aucun événement ne vienne entraver ni retarder la réalisation de ce programme hardi et réaliste dont dépendent l'avenir et la prospérité de la nation.

Mesurant pleinement l'importance des investissements et des charges financières qui en découlent, nous comprenons fort bien les décisions envisagées par le Gouvernement, conduisant au déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales, dites secondaires, et à leur intégration dans les voiries départementales.

Mais ce que nous contestons, ce sont les conditions financières proposées aux conseils généraux qui ont déjà à assurer la gestion extrêmement difficile de budgets surchargés et dépassant parfois les possibilités contributives des populations concernées.

Depuis plusieurs décennies, tous les gouvernements, soucieux sans doute d'éviter au maximum l'augmentation des impôts d'Etat, présentent un point commun : ils laissent aux collectivités locales une part toujours plus importante du financement de services d'intérêt national, notamment en matière de voirie, d'enseignement, de justice, de sécurité et d'action sanitaire et sociale.

Par suite de l'insuffisance du minimum garanti par l'Etat aux collectivités locales, ces dernières n'ont d'autre possibilité de ressources que le vote de centimes.

Fondé sur les quatre vieilles — cote mobilière, patente, contribution foncière des propriétés bâties et non bâties — le poids des centimes additionnels départementaux et communaux est devenu d'autant plus lourd qu'il frappe injustement les régions où l'habitat est dispersé, comme la Bretagne, et où l'équipement est le plus coûteux mais aussi le plus indispensable par suite des retards accumulés.

Dans de nombreuses régions parmi les plus déshéritées, l'imposition foncière, y compris la taxe de voirie, atteint 50 p. 100 du revenu brut des valeurs locatives, laissant apparaître une inégalité fiscale frappant le monde rural, dont le niveau de vie est déjà le plus faible et le plus lent à évoluer.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, une nouvelle démission de l'Etat va encore aggraver les charges financières des départements et des communes, créant en plus de nouvelles et choquantes inégalités en raison de la répartition inéquitable des routes nationales dites secondaires.

Souvent construites ou classées suivant les influences des élus de l'époque, sans tenir compte de la densité de la population ni de l'importance du réseau départemental, leur déclassement ne peut logiquement être envisagé sans l'étude préalable de critères tendant à rétablir une équité aussi parfaite que possible, fondée sur les facultés contributives des populations intéressées.

L'état d'entretien ou de vétusté de ces voies est d'ailleurs très variable. Toujours au hasard des influences, certaines sont en parfait état, d'autres convenablement entretenues, tandis que les plus nombreuses se trouvent dans un état d'abandon inquiétant.

Mais il y a plus grave encore : certaines voies comportent des ouvrages d'art impropres à la circulation. A ce propos, j'ai le pénible devoir de vous rappeler, monsieur le ministre, le cas de la nationale 786, au lieudit Notre-Dame-du-Guildo, dans les Côtes-du-Nord, où le pont assurant la desserte du port est, depuis plus de quinze années, à tonnage limité ; il est actuellement interdit à tout véhicule de plus de une tonne et demie.

Il en résulte inévitablement de très graves inconvénients et un préjudice important pour l'économie de la zone concernée, à forte vocation touristique. On constate, en effet, durant les mois d'été, une circulation intense, de l'ordre de six mille véhicules par jour.

Aussi est-il étonnant, monsieur le ministre, que le coût de la reconstruction, cinq millions de francs, doive être imputé sur l'enveloppe régionale déjà faiblement approvisionnée.

La justice et le bon sens voudraient, monsieur le ministre, que le déclassement des routes nationales comporte la remise en état et la réfection des ouvrages d'art avant la prise en charge par les départements. Cette mesure se conçoit d'autant mieux qu'elle est déjà couramment appliquée à l'occasion du déclassement des routes départementales transférées aux communes après certaines rectifications, et qu'une telle décision de l'Etat entraînera, dans de nombreux cas, la révision du classement des voies départementales et communales.

En conséquence, monsieur le ministre, votre projet de déclassement, avec une participation financière uniforme de 5.400 francs par kilomètre, ne peut être retenu par les élus locaux soucieux des légitimes intérêts des populations qu'ils représentent.

Il est donc souhaitable qu'une nouvelle concertation s'établisse et que le Gouvernement, en accord avec l'Assemblée nationale, accepte une formule garantissant une plus juste répartition des charges consécutives aux insuffisances budgétaires et, parfois, aux négligences coupables des services intéressés. (Applaudissements.)

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

**M. Robert Hauret.** Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord à vous remercier pour l'inscription au VI<sup>e</sup> Plan des travaux relatifs au franchissement de la Loire en deux points de Maine-et-Loire : près d'Angers puis, tout récemment, à Saumur. Cette dernière nouvelle sera vivement appréciée par tous ceux qui ont eu à pâtir des difficultés considérables de circulation provoquées par cette insuffisance des moyens de franchissement du fleuve à laquelle ces travaux vont porter remède. Les responsables de la région saumuroise vous expriment par ma voix leur très grande reconnaissance.

Ma brève intervention portera sur une question qui me paraît d'intérêt national : la liaison entre les aéroports d'Orly et de Roissy-en-France.

Nous avons pu constater que le problème des liaisons avec la cité avait été largement sous-estimé lors de la création en fait toute récente, de l'aéroport d'Orly. Il a fallu ensuite avoir recours à des solutions de fortune avant de procéder à des travaux fort importants, dont le coût a été très élevé parce que le temps pressait et qu'il fallait agir vite.

On a malheureusement l'impression que l'histoire se répète en ce qui concerne les liaisons entre Orly et Roissy-en-France. D'après les informations contradictoires qui circulent, différentes solutions seraient envisagées et étudiées pratiquement coup par coup ; aucune ne semble prédominer vraiment.

Ce climat d'incertitude se trouve accentué par le fait que diverses autorités — district, ministère des transports, ministère de l'équipement, régie autonome des transports parisiens, S. N. C. F. et d'autres encore — sont parties prenantes. Or la décision mérite d'être arrêtée au plus haut niveau, et c'est de votre autorité, monsieur le ministre, qu'elle me semble relever.

Quand, dans quelques années, la France possédera deux aéroports internationaux très bien équipés, le problème de leur liaison revêtira une importance toute particulière pour la région parisienne d'abord, pour la France entière ensuite.

Pourtant, aucun programme d'ensemble ne paraît avoir été retenu ; bien au contraire, on insiste sur la desserte de la zone Nord-Ouest de la capitale alors que toute la partie Est est démunie de moyens de communication transversaux rapides.

Monsieur le ministre, si j'évoque ce problème alors que je suis député de province, c'est parce que j'ai déjà eu l'occasion de l'aborder à diverses reprises devant la commission.

Je souhaite connaître votre opinion sur ce point, car il est paradoxal d'engager des sommes considérables pour la construction d'un aéroport international de grande qualité comme celui de Roissy-en-France sans prendre réellement en considération les problèmes de sa liaison avec l'autre aéroport. Il ne s'agit pas seulement d'un problème d'intérêt local ou même régional. C'est l'avenir de Paris comme plaque tournante

du transport aérien en Europe, que ce soit pour les passagers ou pour le fret, qui est ainsi mis en cause par le biais de l'équipement terrestre.

Monsieur le ministre, j'attends votre réponse et je vous remercie d'avance. (Applaudissements.)

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

**M. Robert Fabre.** Monsieur le ministre, mon intervention portera sur les crédits concernant, d'une part le personnel, d'autre part l'entretien, enfin l'équipement.

Le malaise ressenti dans les différentes catégories de personnel s'est traduit par de nombreuses questions écrites ou orales qui vous ont été adressées.

Il se manifeste chez les ingénieurs des travaux publics, qui s'estiment mal classés et voudraient passer de l'indice 550 à l'indice 575.

Il s'exprime chez les ouvriers des parcs et ateliers, qui désirent accélérer leur « permanisation » — permettez-moi d'employer ce mot — et obtenir une amélioration de leur sort.

Il se révèle chez les conducteurs de travaux, qui craignent que leur transformation en assistants techniques ne fasse d'eux des bureaucrates et ne se traduise par une diminution des primes de rendement ou de service dont ils bénéficiaient jusqu'alors.

On le retrouve enfin chez les auxiliaires des catégories C et D, qui sont encore nombreux à attendre leur titularisation — 25.000 ou 30.000 — ce qui est important compte tenu de l'effectif total.

J'espère, monsieur le ministre, que vous apporterez à ces questions les réponses que ces personnels attendent, de manière à améliorer le climat qui règne dans vos services.

Quant à l'entretien, si un effort effectif se traduit, dans le budget, par 10,2 p. 100 d'augmentation pour les crédits destinés aux routes de rase campagne, ceux-ci — c'est le rapporteur, M. Ruais, qui l'a dit — restent très sacrifiés et à un niveau très inférieur à l'augmentation des prix.

Depuis de nombreuses années, progressivement d'abord, plus rapidement ensuite, nos routes nationales secondaires sont laissées à l'abandon. Autrefois, très bien entretenues, elles étaient l'orgueil de notre pays. Aujourd'hui, elles sont devenues dans certains endroits, de véritables fondrières, ce qui pose des problèmes de communication dans les régions au climat rigoureux et au relief difficile.

Ce réseau routier très dégradé, on propose de le remettre aux départements. L'Etat semble avoir choisi, une fois encore, la solution de facilité. En effet, déjà pour les autoroutes, il a recherché la « privatisation » et l'emploi des capitaux privés. Mais qui fait les frais de l'opération ? C'est, en fin de compte, l'automobiliste, puisque ces autoroutes sont à péage.

Voilà que maintenant, après s'être délesté des autoroutes sur le secteur privé, l'Etat veut se délester des routes nationales secondaires sur les collectivités locales que sont les départements.

On ne peut qu'être en désaccord sur l'article 56 de la loi de finances, en faisant remarquer que l'Etat se séparerait de 53.700 kilomètres de routes sur un total de 81.000. Que lui resterait-il à entretenir ? Peu de chose, et son effort serait bien léger. Nous sommes donc contre le principe même de ce transfert.

Mais si, dans un souci d'efficacité, l'ensemble des départements acceptait votre proposition, à savoir une prise en charge par l'Etat égale à 5.400 francs par kilomètre et par an, un certain nombre de garanties seraient nécessaires, et elles vous ont été demandées par différents orateurs.

A mon tour, je vous rappelle les exigences des départements à l'égard des communes qui leur remettent en cadeau des voies communales. Ils exigent que ces voies soient en parfait état. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les routes nationales et pourquoi l'Etat, avant de les transférer aux départements, ne les remettrait-il pas en état ? (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

Vous nous promettez un effort important : une augmentation de 70 p. 100 des sommes consacrées à l'entretien sur le plan national. Je vous poserai alors cette question : si tous les départements acceptent votre proposition, pouvez-vous vous engager, monsieur le ministre, à inscrire 70 p. 100 de plus de crédits dans le budget de l'année prochaine pour faire face à ces engagements ?

Or, vous l'avez dit et les rapporteurs également, les crédits prévus seront à peine suffisants pour le seul entretien des routes. Que dire alors de la modernisation et de la remise en état, non seulement de la voirie, mais aussi de certains ouvrages comme les ponts ?

Un orateur a cité tout à l'heure un exemple. Je pourrais en citer bien d'autres. Dans ma propre région, à Villefranche-de-Rouergue, un ruisseau provoque chaque année des dégâts très importants, détruit des maisons. Une somme de 1.300 millions de francs serait nécessaire. Comme nous ne l'avons pas, il faudra que le département prenne à sa charge cette opération de sauvegarde prioritaire.

Vous avez parlé de 5.400 francs par an et par kilomètre. Nous aimerions avoir la certitude que ce ne sera pas, pour les syndicats à vocation multiple, un simple appât. Voici quelques années, le Gouvernement avait promis d'aider ces syndicats en leur allouant des subventions prioritaires. Au bout de cinq ans, ces subventions sont retombées exactement au même niveau qu'avant.

Ne pourrait-on envisager, monsieur le ministre, une indexation de ces crédits sur le coût d'entretien des routes ? Ce serait d'une logique élémentaire et l'Etat aurait un argument de plus pour demander l'accord des départements.

Il existe, vous le savez, un très grand retard en ce qui concerne le réseau de rase campagne. Le programme prévu au V<sup>e</sup> Plan n'a été réalisé qu'à 50 p. 100. Le VI<sup>e</sup> Plan et le schéma directeur routier font ressortir un important déséquilibre entre les régions. Sur la carte du schéma directeur routier on voit dans la zone centrale une grande tache blanche. Aucune autoroute n'y figure pour le Massif Central, ni pour la partie supérieure du Sud-Ouest. Dans les fascicules qui nous ont été remis, je n'ai vu, pour le Massif Central, qu'une déviation à Thiers. Vous reconnaîtrez que c'est bien peu !

Pourtant, dans le département, nous assistons actuellement, là où le désenclavement est le plus nécessaire, pour les raisons que j'ai dites — relief difficile, climat rude — à un désengagement de la S.N.C.F. qui menace de supprimer elle-même la plupart des lignes dites d'intérêt secondaire.

Si la remise en état des routes n'est pas assurée par l'Etat lui-même, et si celui-ci laisse supprimer les voies de chemin de fer, ce sera la mort de ces départements du Centre.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'être particulièrement attentif à la création nécessaire de ces grandes liaisons.

Certes, il y a déjà, dans ce secteur qui a été heureusement retenu, l'axe Brive—Méditerranée. S'il a été lancé, c'est parce que le département de l'Aveyron, le premier, a fait un geste personnel pour « amorcer la pompe », si j'ose m'exprimer ainsi, et pour amener l'Etat à participer à ce financement.

Je vous demande d'accélérer cette réalisation qui traîne, dans le secteur lotois et à Firmi, dans l'Aveyron, et, si possible, de ne pas faire procéder aux travaux pendant la saison touristique, car la fermeture de cet axe nous a déjà causé un très grave préjudice.

Ne serait-il pas possible de reprendre le projet du fameux axe Hambourg—Madrid, qui était peut-être ambitieux, mais dont la réalisation aurait pour effet de désenclaver du Nord au Sud l'ensemble du Massif Central ?

J'ai vu qu'avait été retenue la réalisation d'un axe routier de liaison entre Aurillac et Figeac. Je souhaite qu'elle puisse voir le jour. Mais vous conviendrez, monsieur le ministre, que ce n'est pas un but définitif, que ce n'est que l'amorce d'une descente vers le Sud, vers Toulouse. Et, puisque le secteur Figeac—Caussade n'a pas été retenu dans le programme, du fait que la liaison devait passer par une route qui semblait difficile, je souhaite que vous pensiez à prolonger cet axe vers Toulouse par la voie normale, la nationale 122, en passant par Villefranche-de-Rouergue, Caylus, Caussade et Montauban.

Ces quelques observations ne concernent qu'un secteur, mais j'ai pris cet exemple à dessein.

Monsieur le ministre, vous reconnaissez certainement que le financement des routes est une opération très compliquée. Les élus eux-mêmes ne s'y retrouvent pas, car plusieurs budgets et plusieurs ministères sont concernés.

Vous qui aimez la simplification, vous accepterez sans doute de prendre les mesures nécessaires afin qu'il n'y ait plus, à l'avenir, qu'une seule source de financement. Pourquoi, en effet, recourir à divers budgets : équipement, intérieur, charges communes, Fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire, agriculture ?

Il appartient au Gouvernement — vous pourrez l'y inviter — de faire en sorte que ce soit le seul ministère de l'équipement et du logement qui dispose de l'ensemble des crédits relatifs aux routes. Ce sera plus clair et plus honnête. Nous nous y retrouverons, et je crois qu'il est conforme à l'intérêt commun que vous puissiez, sur ma proposition, obtenir ce résultat. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

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

**M. René La Combe.** Monsieur le ministre, la France forme un tout, mais je voudrais appeler tout particulièrement votre attention sur la situation de l'Ouest en ce qui concerne les routes.

Cette région — d'autres orateurs l'ont dit avant moi — est, hélas ! quelque peu délaissée en matière d'autoroutes, à l'inverse du Nord, de l'Est et du Sud.

Au point de vue industriel, des complexes ont été installés à Fos, à Dunkerque, au Havre et à Bordeaux. Mais l'Ouest n'a pas bénéficié d'un tel développement.

Votre attention a été appelée sur l'implantation possible d'un complexe sidérurgique dans la région de Nantes-Saint-Nazaire, implantation que réclament diverses instances économiques et sociales de cette région, en vue de mettre un terme à l'exode rural, qui se poursuit d'ailleurs sur l'ensemble du territoire.

J'ai déjà abordé ce problème l'an dernier, à pareille époque. J'ai également alerté vos collègues chargés de la construction et de l'aménagement du territoire. Ce problème est, à mes yeux, fort important, voire essentiel, pour l'avenir de nos campagnes. Il est même plus important que les problèmes économiques ou sociaux.

Je me permets d'y insister à nouveau, étant donné le rôle que jouent les routes, comme les chemins de fer et le téléphone.

Dans votre exposé liminaire, monsieur le ministre, vous avez parlé des villes moyennes. Un reproche est souvent adressé aux élus de l'Ouest : on leur dit que les Bretons, les Angevins, les Vendéens servent surtout à alimenter la région parisienne, et que le désert de l'Ouest continue, de ce fait, à s'étendre. C'est malsain pour notre pays, et il est grand temps de réagir.

Monsieur le ministre, vous avez accompli un gros effort. Je souhaite qu'il soit inlassablement poursuivi, notamment en ce qui concerne le plan breton. Car, si l'avenir réserve des difficultés, c'est sûrement des campagnes que celles-ci surgiront. En effet, lorsqu'un village se dépeuple, lorsque tous les jeunes s'en vont, une certaine angoisse s'empare de ceux qui restent au sein des familles paysannes.

Je sais bien que c'est inéluctable, que c'est la conséquence de l'industrialisation, des temps modernes. Mais c'est précisément en développant les villes moyennes que l'on portera peut-être remède à cet état de fait.

La suppression d'une ligne de chemin de fer en zone rurale se justifie, certes, parce que le trafic n'est plus rentable, comme le démontrent les ingénieurs à qui l'on demande de rechercher des économies. Mais, par ailleurs, les élus, les fonctionnaires, les préfets protestent contre une telle suppression qui risque de priver la région de toute activité économique. C'est un cercle vicieux : parce que la région se dépeuple, on supprime la ligne ; si on la maintient, il n'y a pas de voyageurs pour l'emprunter. Si bien qu'en définitive c'est la mort, la mort lente ; les populations de nos campagnes en sont conscientes.

Alors, monsieur le ministre, si ces suppressions de lignes de chemin de fer sont inéluctables, qu'au moins l'on aménage le réseau routier !

Vous mettez sur pied, avez-vous déclaré, un programme concernant les routes nationales secondaires, et je vous en remercie. C'est, en effet, une mesure indispensable. Mais si vous voulez redonner vie à ces régions, à la faveur de l'industrialisation qui s'amorce, il faut absolument prévoir les équipements correspondants : il est indispensable que les routes soient aménagées, que le réseau téléphonique s'étende, que la construction se développe.

A ce sujet, je m'étais permis, l'année dernière, d'appeler votre attention sur la nécessité absolue de construire dans les villages, afin d'éviter les « fours » des grandes villes, notamment de Paris, avec tout ce que cela représente d'inconfort. Il y a là, peut-être, une possibilité d'équilibrer un peu notre pays, grâce aussi à l'effort du ministère chargé de l'environnement.

En terminant, je présenterai une brève observation relative aux services des ponts et chaussées affectés à la voirie communale.

Les maires des communes rurales se plaignent parfois des prix excessifs pratiqués par l'administration pour l'aménagement des routes. Lorsqu'ils s'adressent à des entreprises privées, les prix proposés sont alors beaucoup plus compétitifs, ce qui provoque de leur part un étonnement bien naturel.

Cette constatation ne résulte pas seulement de mon expérience personnelle de maire d'une commune rurale de huit cents habitants ; c'est la plainte de plusieurs de mes collègues.

Aussi vous serais-je reconnaissant, monsieur le ministre, de bien vouloir veiller à ce qu'il y ait un peu plus de rigueur dans vos services. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

**M. Louis Joanne.** La région Poitou-Charentes, sur laquelle je me permets d'appeler votre attention, monsieur le ministre, est à l'avant-dernier rang des régions, du point de vue de la croissance démographique, et au dix-huitième rang pour ce qui est du niveau de vie moyen. Le pouvoir d'achat n'y a guère augmenté que de six points en trois ans. En 1970, le taux de disparition des entreprises a atteint plus de 6 p. 100 en Charente-Maritime. La population active émigre.

En dépit de l'apport touristique saisonnier sur la côte Atlantique et du passage rapide des vacanciers sur les routes, cette région se sous-développe dangereusement, et, comme l'indiquaient récemment des affiches apposées par les jeunes agriculteurs, elle risque d'être bientôt le désert.

Dans le même temps, l'entassement effroyable des masses dans les grandes villes, et particulièrement dans la région parisienne, a et aura de plus en plus des effets très néfastes sur la population, sur sa santé, sur son moral, sur son équilibre.

D'ores et déjà, nous savons, par des statistiques récentes, que le Parisien ne dispose plus pour vivre que de quarante mètres carrés en moyenne, dont trois mètres carrés d'espaces verts. Vingt pour cent de la population française occupe 2 p. 100 du territoire. Un déséquilibre des plus dangereux s'installe entre la région parisienne et la province.

Il faut stopper cette évolution.

D'une part, il faut limiter d'autorité l'envahissement de la région parisienne, ne serait-ce que pour réduire les dépenses fantastiques occasionnées par l'aménagement et l'entretien des voies de communication de Paris et de sa banlieue et par les transports parisiens, dépenses qui sont supportées par l'ensemble de la nation. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

D'autre part, il faut faire revivre la province, donc y apporter de l'oxygène dans des artères de qualité. Pour réanimer la province, pour y apporter cet oxygène, décidez la construction de nombreuses routes, et de bonnes routes, monsieur le ministre !

Si, dans la région Poitou-Charentes, le département de la Vienne, qui est déjà bien relié sur le plan ferroviaire, peut légitimement espérer, à la faveur du VI<sup>e</sup> Plan, une nette amélioration de ses liaisons routières, grâce à l'aménagement décidé de l'autoroute Paris—Poitiers, en revanche, la Charente-Maritime, dominée par la ceinture Nantes—Saint-Nazaire—Châtellerault—Poitiers—Bordeaux, n'a sans doute pas suffisamment attiré les regards.

Pour ce département, les crédits affectés à l'entretien, aux grosses réparations, au renforcement de l'exploitation et à la sécurité des routes nationales sont passés, en cinq années, de 5.602.000 francs à 3.350.000 francs par an. Ils ont donc diminué de plus d'un tiers, alors que, si l'on tient compte de l'importance numérique de la population et de la longueur du réseau, une juste répartition, par rapport à la dotation nationale, aurait dû permettre le doublement de ces crédits.

Les dépenses d'investissement n'ont été, en moyenne, que de 6 millions de francs par an.

La route nationale 137, La Rochelle—Rochefort—Saintes—Bordeaux, artère centrale et vitale de la Charente-Maritime, longue de 160 kilomètres, reste étroite, sinueuse, et la circulation y est lente. Au cours du V<sup>e</sup> Plan, il n'a pu être aménagé à quatre voies qu'un tronçon de 6 kilomètres. Or le trafic atteint d'ores et déjà près de 6.000 véhicules par jour et le seuil d'encombrement sera bientôt dépassé.

Il est donc indispensable que des travaux importants soient réalisés sur cette route au cours des prochaines années. Malheureusement, les prévisions dont j'ai eu connaissance ne laissent entrevoir que la mise à quatre voies de 20 kilomètres en cinq ans et l'établissement de quelques créniaux entre Rochefort et Saintes.

La route nationale 10, Poitiers—Angoulême—Bordeaux, sera modernisée au cours du VI<sup>e</sup> Plan. Mais cette opération, classée comme grand projet par le commissariat du Plan, n'avait pas été retenue comme telle par le ministère de l'équipement. Si les crédits relatifs à ces travaux devaient, en définitive, être inclus dans l'enveloppe financière de la région, il ne resterait pratiquement rien pour traiter les autres routes nationales.

Nous avons été plusieurs parlementaires, au mois de juin dernier, à appeler votre attention sur ce problème, ainsi que celle de M. le Premier ministre. Nous attendons une réponse. Sans doute nous la donnerez-vous tout à l'heure.

En complément des liaisons Nord-Sud, la qualité des relations transversales Est-Ouest, entre la Suisse, l'Europe centrale et la côte Atlantique, conditionne absolument le développement du Sud-Ouest et l'activité de ses ports.

Vous avez approuvé, monsieur le ministre, le projet de route centre Europe—Atlantique, dont les travaux sont déjà entrepris ; vous en avez parlé ce matin comme d'un axe tout à fait prioritaire. Comme mon collègue et ami M. Valleix, je m'en réjouis vivement. Il faut que ce projet devienne un véritable objectif national et que toutes instructions soient données en vue de sa réalisation rapide.

Reste l'autoroute A 10, dont le tracé Poitiers—Bordeaux est encore hésitant, et la date de réalisation imprécise.

La route nationale 10 devant être modernisée, il paraît logique de ne pas la doubler par une autoroute et, par conséquent de retenir le tracé Poitiers—Niort—Saintes—Pons—Bordeaux.

La presse a fait état d'un tracé Saintes—Le Verdon—Médoc—Bordeaux, avec la construction d'un pont au-dessus de la Gironde. Mais serait-il sage de retenir ce tracé, quand on sait que le coût d'un tel pont a déjà été estimé, il y a quelques années, à cinquante milliards d'anciens francs et que, même si vous avez pu abaisser le prix de construction des autoroutes, le kilomètre revient encore, en rase campagne, à plus de 300 millions d'anciens francs ?

Votre ministère peut-il assurer, sur son budget, le financement de tels projets ? C'est vous, monsieur le ministre, qui pouvez dire ce qui est possible et ce qui ne l'est pas.

Toujours est-il que cette liaison autoroutière Poitiers—Niort—Saintes—Bordeaux doit être aménagée à bref délai, pour deux raisons principales.

D'une part, la rentabilité de l'autoroute Paris—Poitiers dépend pour une large part, puisque cette voie la prolongerait.

D'autre part, c'est immédiatement qu'il faut apporter de l'oxygène à cette région du Sud-Ouest ; dans dix ou quinze ans, il sera trop tard. Si aucune mesure n'était prise, les départements intéressés auraient, à ce moment-là, atteint le seuil d'un sous-développement irréversible.

Si les contraintes budgétaires ne permettent pas, dès maintenant, cette réalisation, n'est-il pas possible de procéder par étapes, d'étaler la construction et les dépenses dans le temps, par exemple en doublant les routes existantes par une deuxième voie qui serait, plus tard, intégrée à l'autoroute ? On procéderait ainsi à un dépannage rapide qui permettrait la survie.

A défaut de solution meilleure, c'est le vœu que je formule.

Nous savons quels sont vos efforts, monsieur le ministre, et nous connaissons votre dynamisme. Je souhaite que la France rétablisse entre ses régions, grâce à votre action, un équilibre — lequel est déjà dangereusement compromis — et une harmonie dont les liaisons routières sont un élément fondamental. (*Applaudissements.*)

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

**M. Louis Longuequeue.** Monsieur le ministre, il est banal de dire que chaque titulaire d'un département ministériel cherche à marquer son passage par des innovations ou des réformes qui lui paraissent propres à améliorer le fonctionnement des services relevant de son autorité.

Cela part d'un bon sentiment, mais se traduit quelquefois par une prolifération de la réglementation, ce qui n'est pas sans inconvénient pour le fonctionnement des services publics et pour les administrés eux-mêmes.

A cet égard, le recueil des textes complétant le code de l'urbanisme est certainement l'un des plus abondants. Tout intéressé peut invoquer le plus souvent un texte favorable à l'interprétation personnelle de son cas, ce qui engendre un état de confusion regrettable en cette matière. Les règlements ne sont pas clairs et sont à l'origine de toutes sortes de contestations.

Fort de mon expérience, je tiens, monsieur le ministre, à vous signaler les inconvénients qui découlent de l'article 10 du décret du 28 mai 1970, duquel il résulte qu'en l'absence de refus de permis de construire dans le délai prescrit, tout constructeur obtient *ipso facto* un permis de construire tacite par le seul fait de l'expiration de ce délai relativement court.

Sans doute avez-vous eu l'intention de mettre un terme à l'abus des lenteurs administratives; mais l'expérience que j'en ai me fait regretter cette mesure et certain exemple récent me démontre qu'il convient de rechercher une autre solution.

Un demande de permis de construire impliquant au moins deux dérogations à des règles de construction, y compris le règlement municipal d'urbanisme approuvé et exécutoire, avait été déposée en mairie. La transmission au service départemental de l'équipement fut presque immédiate et assortie d'un avis défavorable.

En dépit de plusieurs rappels, le temps passa de telle sorte qu'aujourd'hui, le constructeur et même le service d'Etat compétent considèrent que le demandeur bénéficie d'un permis de construire tacite, valable même pour les dérogations au règlement d'urbanisme non formulées explicitement dans sa demande.

Un recours contre une telle décision a été introduit. Il semble bien qu'il y ait eu, en fait, détournement de procédure, car la procédure que vous avez voulu instituer par le texte que j'ai rappelé n'était, je l'espère, conçue à l'origine que pour accélérer l'expédition des affaires publiques et non pour favoriser de tels abus qui pourraient, dans certains cas, apparaître comme des faveurs lorsque en bénéficient des personnes dont les options politiques concordent avec celles du parti au pouvoir.

Si la méthode instituée par le décret du 28 mai 1970 était adoptée, en matière pénale, par votre collègue, M. le garde des sceaux, le prévenu qui n'aurait pas été jugé dans un certain délai serait purement et simplement relaxé!

Certes le système d'instruction tel qu'il est fixé par des circulaires d'application — non répercutées d'ailleurs aux mairies — est particulièrement lourd et compliqué, notamment en ce qui concerne la détermination des délais.

Je ne méconnais nullement la nécessité d'échelonner une étude en fonction de délais d'instruction, mais le système d'autorisation tacite devrait être remplacé par cette simple formule: « à l'expiration des délais susindiqués, si la demande de permis de construire n'a fait l'objet d'aucune décision, le pétitionnaire pourra présenter un recours gracieux au préfet qui devra statuer dans le délai d'un mois ».

Ainsi, à l'expiration des délais impartis, le pétitionnaire ne jouirait pas *ipso facto* d'une autorisation qui peut être, dans certains cas, infiniment regrettable.

Il conviendrait, enfin, que l'approbation intervenant suivant une telle procédure implique le visa obligatoire des avis émis par les autorités compétentes et notamment par le maire; que la décision des commissions compétentes et l'autorisation soient expressément motivées. Cela serait de nature à satisfaire votre souci d'efficacité et permettrait de tenir compte de tous les intérêts légitimes en cause.

Au demeurant, d'autres critiques peuvent être adressées à la réglementation à laquelle je fais allusion. On connaît le cas d'établissements commerciaux, dits « de grande surface », qui, sans courir grand danger, se préoccupent peu d'obtenir ou de ne pas obtenir un permis de construire pour édifier leurs installations quels que soient les avis des maires et des organismes consultatifs locaux.

La réglementation actuelle ne paraît imposer de contraintes véritables qu'aux humbles, aux petits. Il est donc nécessaire de la modifier pour que son application ne puisse conduire à des inégalités qui sont autant d'injustices.

La seconde partie de mon propos concerne l'article 56 du projet de loi des finances en discussion, relatif au classement de routes nationales dans la voirie départementale.

Avant la guerre, c'est la mesure inverse qui avait été adoptée; des voies départementales avaient été incluses dans la voirie nationale, car une fiscalité déjà désuète ne donnait aux collectivités locales que des ressources insuffisantes et ne leur permettait pas d'entretenir convenablement un réseau d'intérêt national.

Aujourd'hui, l'Etat veut se décharger de l'entretien de ces routes, et si une aide financière au budget départemental est prévue il est à craindre qu'elle ne soit d'abord insuffisante, puis progressivement réduite, ne serait-ce que par l'effet de l'érosion monétaire, avant de devenir dérisoire, voire nulle.

Evidemment, selon l'exposé des motifs, « ce transfert ne s'effectuera que sur une base volontaire », mais quelle va être la position d'une assemblée départementale qui sait parfaitement qu'elle est tenue de prendre en charge l'entretien de ces routes où l'Etat renoncera à tout entretien?

A titre d'exemple, pour mon département, le transfert concerne 500 kilomètres sur 780.

Il s'agit, dites-vous, de lutter contre « les inconvénients d'une trop grande centralisation des décisions ». Pourquoi ne pas déconcentrer simplement les décisions à l'échelon départemental, voire régional?

Cette mesure aurait pu paraître logique en zone urbaine, car on comprend mal que, dans une traversée de ville, certaines sections soient entretenues tantôt par l'Etat et tantôt par le service municipal de voirie. Dans la ville que j'ai l'honneur d'administrer, tous les grands travaux de voirie ont été faits par ce service.

J'aurais conçu, à la rigueur, que l'Etat se déchargeât des aménagements qui peuvent être aussi bien faits par d'autres services techniques, mais encore faudrait-il qu'il accordât les ressources nécessaires pour permettre aux villes d'assurer une meilleure direction de leurs travaux, et que soit revalorisée la situation des ingénieurs municipaux afin qu'elle devienne comparable à celle des agents du service des ponts et chaussées.

Il ne paraît pas concevable de confier aux départements la gestion d'une partie du réseau routier national, car les départements, à l'inverse des villes, ne possèdent pas de services techniques appropriés et ont déjà obligatoirement recours, pour leurs travaux, aux services techniques de l'Etat.

Quoi qu'il en soit, l'obligation d'accepter ou de rejeter en bloc, pour tout un département, la proposition présentée à la ligne: « l'état des sections des routes nationales susceptibles d'être classées dans la voirie départementale », qui est en discussion, est plus qu'un simple transfert de charges, c'est la prise en compte intégrale d'un nouveau réseau pour les départements et ce sera implicitement, dans l'avenir, sous la pression de l'opinion publique locale, l'obligation de dépenses nouvelles, un accroissement considérable du poids des budgets départementaux.

Une telle mesure, prise sous le couvert de la décentralisation ou sous celui, sous-jacent, de la régionalisation — et qui serait, à la rigueur, concevable si l'on donnait aux collectivités locales les moyens pour y faire face par une réforme rationnelle de leurs finances — a, en réalité, pour effet de placer ces collectivités devant des difficultés nouvelles et même, dans une certaine mesure, de déconsidérer leurs administrateurs.

Au surplus, cette mesure intervient curieusement au moment où est décidée la suppression de nombreuses lignes de la S. N. C. F., ouvertes au trafic des voyageurs. Les anciens usagers de la voie ferrée devront avoir recours aux autobus et, à cet effet, de nouvelles lignes devront être créées.

Comme les suppressions intervenant en matière de voies ferrées n'intéressent pas les grands axes, il est évident que ce nouveau trafic de voyageurs sera reporté sur les ex-voies secondaires du réseau national, c'est-à-dire sur les routes faisant l'objet du secteur transféré. Il en résultera une augmentation du trafic des poids lourds et, notamment, des autobus sur ces routes qui devront être reprofilées, dont les virages devront être redressés, afin de faire face aux nouvelles difficultés de la circulation et aux nouveaux risques.

Ces réseaux routiers aboutiront, dans les villes, non plus dans les gares de la S. N. C. F. à la circulation privilégiée et neutralisée, mais à des gares routières inadaptées à ce surcroît de trafic. Les voies urbaines elles-mêmes, déjà très surchargées, supporteront mal ce nouveau réseau d'autobus.

Tout se passe comme si l'Etat, qui n'a pas su prévoir le développement rationnel des moyens et voies de communication, cherchait à en éluder les conséquences en en rejetant la responsabilité sur les administrateurs des collectivités locales. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

**M. Franck Cazenave.** Monsieur le ministre, je vous ai écouté ce matin avec beaucoup d'attention. J'ai retiré de votre exposé que tout ne se fait pas en un jour, qu'il reste beaucoup à faire et que, pour n'être pas concentrés, les résultats sont moins apparents qu'on le souhaiterait. Nous le regrettons comme vous.

Nous regrettons aussi que certaines entraves, volontaires ou non, empêchent un plus grand nombre de projets de voir le jour.

Mais c'est sur le terrain de l'information que j'entends situer mon intervention en prenant comme exemple les faits que j'ai pu moi-même constater.

Vos réactions sont diversement appréciées, à l'extérieur comme à l'intérieur de votre ministère. Je vais donc vous donner l'occasion, une nouvelle fois, de prouver — en est-il besoin ? — votre dynamisme.

Il s'agit d'abord des complications que l'Administration crée parfois et dans lesquelles, parfois aussi, elle semble se complaire, puis des mesures qui seraient de nature à simplifier le travail de chacun.

Mon exemple concerne — vous vous en doutez — ma circonscription, et plus particulièrement la route Bordeaux—Arcachon ; mais, je le répète, il ne s'agit que d'un exemple.

Vous décidez la création d'une autoroute. Parfait ! L'utilisateur se réjouit, car il voit poindre la fin de ses soucis. Non point ! Trois ans après, on en parle encore !

Pourquoi ? J'ai voulu poser la question à vos services.

Lorsqu'une décision est prise, il y a, en effet, deux façons de procéder : ou bien on se réfugie derrière les règles sacro-saintes de l'administration, ce qui est peut-être excusable, ou bien on essaie de « réaliser », sans pour autant contourner les règles intangibles de cette administration, mais en interprétant les textes dans le sens le plus libéral et le plus large.

On peut attendre le financement total avant de commencer ; c'est, il est vrai, souvent une règle suivie ; on peut aussi — j'allais dire intelligemment — commencer une partie de la réalisation avec les fonds débloqués, cela semble logique ; on peut aussi faire confiance aux collectivités locales, sinon à la parole d'un député ou d'un conseiller général ou d'un maire, dès lors qu'il y a des écrits ; on peut aussi vouloir attendre la concrétisation d'engagements partiels, même s'ils n'influent en rien sur les dépenses de l'Etat. C'est une façon de repousser des réalisations.

Il n'y a rien à dire, sinon que cela paraît cependant curieux.

On peut aussi, dans les chiffres, trouver une rentabilité de 0,8 p. 100, puis de 7 p. 100, puis revenir à 3,8 p. 100 pour repousser la réalisation partielle d'une autoroute reconnue valable puisque inscrite au V<sup>e</sup> Plan, puis au VI<sup>e</sup> Plan. C'est facile pour qui sait faire parler les chiffres.

Mais, pour conclure, je voudrais vous lire plusieurs passages d'une lettre que j'ai reçue concernant l'autoroute Bordeaux—Arcachon.

C'est une mise en cause du ministère des finances. Mais est-ce bien des finances qu'il s'agit ? Je lis donc cette lettre :

« La totalité de l'autorisation de programme « terrains », disponible à ce jour — 2.500.000 francs — sera engagée en 1971, compte tenu des accords passés et à venir. »

Plus loin :

« Les délais administratifs nécessaires après la signature de la promesse de vente sont de cinq à six mois environ pour le règlement de l'indemnité. Ceci exclut donc la possibilité de terminer les acquisitions en 1971. »

Plus loin encore :

« Les principales étapes successives d'un dossier d'expropriation sont les suivantes :

« Premièrement, rapport de l'inspection des domaines ; deuxièmement, approbation par la D.N.I.D. à Toulouse ; troisièmement, retour à Bordeaux et approbation par la direction des domaines à Bordeaux ; quatrièmement, envoi à Paris et rédaction de l'acte par la T.R.A.P.I.L. à Paris ; cinquièmement, retour à Bordeaux, signature de l'acte par le propriétaire ; sixièmement, signature de l'acte par le directeur départemental de l'équipement ; septièmement, signature de l'acte par le directeur départemental des domaines ; huitièmement, signature par le préfet ; puis, neuvièmement, transmission du dossier au service de l'enregistrement, et, dixièmement, à la conservation des hypothèques pour publication ; onzièmement, prise en charge par la comptabilité du subdivisionnaire ; douzièmement, mandatement par la direction générale de l'équipement ; treizièmement, visa pour paiement par la trésorerie. »

Et dans cette lettre, que je tiens à votre disposition, monsieur le ministre, il est fait référence à un article d'un ingénieur des ponts et chaussées — Courteline n'est pas mort — où il était écrit : « Les délais ne sont pas imputables à telle ou telle administration, mais à la complexité de la procédure. »

On ne saurait mieux dire.

Monsieur le ministre, mon intervention a pour but de vous demander si vous pouvez accepter que les règles d'administration soient faites pour ralentir les réalisations ou si elles doivent les accélérer.

Churchill, lord de l'Amirauté, avait demandé aux Communes s'il fallait, pour obtenir la construction d'un cuirassé dont il demandait les crédits, plus de poids en papier que le poids du cuirassé lui-même. Est-ce vrai aussi en France ? (Applaudissements.)

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

M. Michel Duval. Huit minutes, monsieur le ministre, trois questions ; j'espère avoir le don de synthèse.

Ma première question se rapporte à un amendement que, parmi d'autres, j'avais eu l'honneur de déposer devant notre Assemblée lors de la discussion du Plan, le 18 juin dernier.

Cet amendement avait trait à la construction de l'aérotrain et son exposé des motifs était ainsi conçu :

« La création d'une ligne d'aérotrain en France est une nécessité si l'on veut éviter que cette technique d'avenir, née en France, ne profite en priorité aux pays étrangers. »

Dans le cas de la liaison Orly-Roissy-Paris, cette création répondait par ailleurs à un besoin, qui, en toute hypothèse, doit être satisfait au cours du VI<sup>e</sup> Plan.

Sur le plan des principes, j'ai la satisfaction de constater que les décisions ont été prises dans ce domaine par le Gouvernement et que le conseil d'administration du district parisien doit prendre position prochainement.

Mais des difficultés se font jour quant au choix fait par le Gouvernement.

Je tenais, monsieur le ministre, à vous demander si vous pouviez nous expliquer les motifs de ce choix portant sur l'orientation et l'aménagement de la région parisienne. Au départ, il semblait qu'une option avait été faite pour les liaisons des aéroports avec la capitale. Ensuite le choix s'est reporté sur le projet de Cergy-Pontoise avec les craintes qui en résultent pour le district parisien. J'aimerais connaître votre sentiment sur ce point dans le cadre de la concertation large que je souhaite comme vous-même, je l'espère, avec le Parlement.

« Ainsi d'ailleurs les députés parisiens pourront se rendre compte que leurs collègues de province s'inquiètent aussi du devenir de la capitale se rappelant d'ailleurs que Paris appartient à la France et non pas seulement aux Parisiens. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Ma deuxième question, monsieur le ministre, je la pose tous les ans depuis cinq ans. Quid de la création de la première grande transversale routière française ? Il semble d'ailleurs que vous ayez fait vôtres certains arguments que j'avais développés comme d'autres orateurs, avec ténacité au cours des dernières années. L'argument que j'ai encore soutenu devant votre collègue M. Bettencourt, en qualité de rapporteur des crédits de l'aménagement du territoire, c'est que, si cette transversale n'est pas construite — et j'aimerais d'ailleurs en connaître les caractéristiques telles que les conçoit le ministère de l'équipement — un vide total sera créé entre le tiers de la France industrialisée, à l'Est d'une ligne Le Havre—Marseille, et les deux tiers qui seront un ghetto économique, avec les conséquences que cela implique sur le plan de l'unité nationale. Je rappelle qu'à l'Ouest de cette ligne de partage vivent 20 millions de Français.

Je vous demande aujourd'hui si non seulement dans les options du schéma directeur, mais aussi de la programmation est prévue la construction de cette transversale et suivant quelles caractéristiques. En effet, je ne vous apprendrai pas que la route apporte la vie, le développement et aussi l'industrialisation. Le pari industriel qui a été lancé au cours du VI<sup>e</sup> Plan ne peut être gagné pour l'Ouest, le Centre et le Sud-Ouest français sans cette infrastructure de base qui seule, permettra aux populations de l'Ouest, du Centre et du Sud-Ouest français d'obtenir dans leur région l'activité économique amenant un revenu comparable à celui des autres Français, alors qu'il est actuellement inférieur de 40 p. 100, et de rétablir l'égalité des chances.

C'est pourquoi je souligne l'importance de cette réalisation pour l'unité nationale.

Ma troisième et dernière question concerne l'article 56 de la loi de finances relatif au transfert aux départements de la majeure partie du réseau de routes nationales.

Certes, le choix que vous avez fait ne manque pas de courage, mais vous me permettez de vous poser quelques questions :

La programmation qui a été établie et le plafond fixé à 300 millions de francs ne laissent pas d'inquiéter les membres de cette Assemblée et également les conseils généraux puisque serait ainsi allégrement transférée aux départements une charge financière qui incombe à l'Etat.

Certes, vous transférez un certain nombre de ressources, qui représentent en moyenne 5.400 francs par kilomètre. Mais est-ce que cela suffira? On peut en douter.

D'autre part, dans un département comme le Puy-de-Dôme, que je représente, c'est 795 kilomètres de routes nationales que vous allez transférer alors que le réseau routier compte en tout 1.070 kilomètres.

La participation de l'Etat à l'entretien des routes nationales était déjà très faible puisqu'en 1970 elle représentait 3.065 francs par kilomètre. Je ne vous ferai pas, si j'ose dire, un dessin en relief pour vous dépeindre, monsieur le ministre, les conditions climatiques et la configuration de ce département que vous connaissez bien. Vous vous doutez des problèmes qui nous attendent.

Je voudrais donc savoir quelles propositions vous allez nous faire, en plus ou en moins, compte tenu des fourchettes qui sont actuellement étudiées par votre ministère en fonction du relief et des difficultés particulières. Car, pour les départements pauvres, je crains que ces transferts ne se heurtent à une impossibilité. J'attends que vous nous démontriez le contraire, avec le brio dont vous êtes coutumier, mais en vous appuyant sur des bases concrètes. (Applaudissements.)

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

**M. Maurice Plantier.** Les hasards de la vie parlementaire sont décidément déroutants! J'avais demandé au président de mon groupe à intervenir dans la discussion générale du budget, qui forme un tout, et subsidiairement dans certains domaines où je crois avoir quelque compétence, comme la santé, la coopération, l'agriculture, et me voici crédité de cinq minutes dans le budget de l'équipement!

Vous m'en voyez ravi, messieurs les ministres, et cela pour deux raisons. D'abord par ce que cela me permet de saluer les deux anciens combattants de la Résistance que vous êtes, ce qui pour moi et pour de nombreux Français compte encore beaucoup. Ensuite, parce que le budget de l'équipement est l'un des plus importants pour l'avenir de notre pays. En effet, nous avons choisi de nous lancer dans la voie du développement industriel, et, par M. le Premier ministre et M. le ministre de l'économie et des finances, nous avons appris que si nous continuions à y cheminer, nous aurions bientôt rejoint l'Allemagne.

Toutefois, il me semble, quant à moi, évident qu'on ne peut s'industrialiser que dans la mesure où l'on a établi préalablement l'infrastructure nécessaire. La région que j'ai l'honneur de représenter en est un exemple frappant.

Lacq, dans ma circonscription, qui a été l'une des chances économiques de la France, aurait dû être l'une des chances de cette région. Nous aurions dû voir s'y former une industrie chimique ou pétrochimique importante. Or nous ne l'avons pas vue se créer, au moins en totalité.

Certes, tout n'est pas encore perdu puisque Lacq n'aura atteint son plein développement qu'en 1972. Mais si nous n'avons pas eu cette industrie, c'est parce que, au fond, nous étions le *Finis terrae* de la France, que nous étions trop loin et dépourvus des moyens de communication nécessaires.

En 1970, vous nous aviez promis, monsieur le ministre, de faire établir un premier tronçon d'autoroute d'Orthez à Tarbes, avec financement privé. Hélas! bien que cette liaison soit la plus fréquentée de tout le Sud-Ouest, y compris de Bordeaux et de Toulouse — les statistiques de votre propre ministère en font foi — nous n'avons pu trouver ce financement privé.

Grâce à vous, monsieur le ministre, dès 1972, nous aurons la déviation d'Orthez et de Tarbes, les premiers travaux seront entrepris sur le tronçon Pau—Soumoulou et les premiers terrains seront achetés pour le tronçon Orthez—Pau. Je tenais à vous en remercier, mais en souhaitant surtout que ces amorces se développent le plus rapidement possible.

Il est bien certain que l'industrialisation de cette région, qui reste encore possible, ne pourra se faire qu'autant que vous lui aurez procuré les liaisons nécessaires.

D'autre part, en 1969, lors d'une visite que je vous avais faite, je vous avais signalé l'intérêt que présenterait le tracé Pau—Oloron—Saragosse, du point de vue de la circulation vers l'Espagne, comme itinéraire de dégelage. Vous avez bien voulu faire établir un itinéraire appelé *Emeraude*, qui a rendu de très grands services, et vous l'avez classé comme voie de grande circulation. Mais j'ai été fort surpris d'apprendre que cette voie est restée dans le groupe 2, ce qui signifie que tout projet d'amélioration dépendrait du préfet de région. Or, étant donné son importance, étant donné aussi le désir de nos voi-

sins espagnols de voir se créer une grande liaison de Gibraltar à Helsinki, par Madrid, Saragosse — et forcément Toulouse — je souhaiterais que vous classiez cette voie dans le groupe 1, de façon que ce soit le Gouvernement lui-même qui fournisse les crédits indispensables.

Voilà, monsieur le ministre, les deux points essentiels que je voulais vous signaler, qui sont importants pour ma région et sur lesquels vous voudrez bien, je l'espère, m'apporter quelques apaisements. (Applaudissements.)

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

**M. Michel Rocard.** Monsieur le ministre, un temps de parole de cinq minutes ne permet pas la discussion sérieuse d'un budget. Je m'en abstiendrai donc, comme j'éviterai de soulever les problèmes propres à mon département. Je préfère les aborder avec vous sous forme de questions écrites, ce qui sera d'ailleurs plus correct à l'égard de l'Assemblée. Je me bornerai donc à quelques remarques, très brèves, hélas!

J'ai noté que le crédit « acquisitions de terrains pour l'aménagement urbain » est presque multiplié par sept, passant de 23 millions à 154,9 millions de francs. C'est peut-être le gage d'une politique plus active de réserves foncières. Mais on peut aussi y voir une certaine résignation devant l'augmentation galopante des prix des terrains urbains, la concession à la hausse des prix et l'extension des opérations.

On peut noter à cet égard que les prêts de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales pour financer des réserves foncières de communes n'ont pratiquement pas été consommés. J'y vois la preuve que le Gouvernement ne s'engage pas très énergiquement dans la lutte contre la spéculation foncière, et sur ce point j'aimerais avoir votre opinion.

Le crédit des « opérations concertées en faveur des villes nouvelles » reste très faible: 39,2 millions de francs, en augmentation de 30,7 p. 100. Si l'augmentation est spectaculaire, le volume reste modeste, d'autant plus que, selon vos services, les villes nouvelles, notamment Cergy-Pontoise et Evry, sont parvenues au stade opérationnel.

Je souhaitais aborder aussi le problème de la débudgétisation des routes nationales aux dépens des départements. Mais l'argumentation de mon collègue M. Duval, dont je ne partage pas toujours les idées — c'est bien connu — me permettra de raccourcir mon propos sur ce point.

Je me bornerai donc à vous poser sur ce point deux questions, monsieur le ministre:

Quels engagements êtes-vous prêt à prendre en ce qui concerne le caractère permanent de l'aide que votre ministère accordera aux départements de France pour leur permettre de financer cette part de charges sur leur budget?

Puisque les départements risquent fort de payer cher le cadeau que vous leur faites en leur offrant l'entretien de tant de routes, comment diable allez-vous le leur faire accepter et quel est l'enjeu de la négociation, pour ne pas dire du marchandage?

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur ces deux points.

J'en viens à la grande misère des équipements en France.

Alors que les équipements publics urbains et interurbains devraient être considérés, avec le logement et l'éducation nationale, comme la priorité des priorités dans le budget de l'Etat, le budget que le Gouvernement nous propose nie cette priorité. En même temps, il refuse aux communes des moyens adéquats pour assumer complètement leurs responsabilités dans ce domaine.

L'Etat ne fait-il donc aucun effort? Certes, il en fait un, mais juste ce qu'il faut pour éviter que la situation, d'intolérable, ne devienne explosive.

Comment? Eh bien, en mettant en place — j'en veux pour preuve mon propre département — des procédés permettant de faire payer aux usagers l'argent qu'il ne veut pas dépenser, sans trop se préoccuper des conséquences néfastes entraînées par ce transfert.

En voici quelques exemples.

La taxe locale d'équipement, prévue par la loi d'orientation foncière et qui devait se substituer à la participation négociée dont relevaient jadis les promoteurs pour toute construction, avait pour objet d'égaliser les contributions des promoteurs aux charges d'équipement sur tout le territoire. Mais, en réalité, les promoteurs ne perdent pas un centime dans cette affaire

et ils répercutent le coût des équipements sur le prix du logement. En fin de compte, c'est l'usager qui supporte les conséquences de cette procédure.

Par une série de mesures récentes, dont la dernière en date est la loi du 16 juillet 1971, on a tenté de faire échapper un grand nombre de constructions à la taxe locale d'équipement et de restaurer conjointement le petit jeu des participations négociées. On a tenté aussi d'ajouter à cette taxe, théoriquement exclusive de toute autre contribution, un certain nombre de contributions complémentaires.

Pourquoi ce pas en arrière ?

Alors que les besoins en matière d'équipements publics sont considérables, force est de constater que l'Etat ne vient pas suffisamment en aide aux communes et que les ressources procurées par la seule taxe locale d'équipement sont insuffisantes.

Dès lors, plutôt que d'accroître les subsides de l'Etat, ou encore de mieux alimenter les caisses municipales, par le produit d'une taxe d'urbanisation, par exemple, on restaure en partie, par un biais détourné, en se montrant en apparence compréhensif aux sollicitations des communes, le système des participations négociées. Autrement dit, on tend à transférer une fois de plus sur l'usager, sur le candidat au logement, des charges qui incombent normalement aux collectivités publiques mais que l'Etat est incapable d'assumer dans le système actuel.

L'exemple des zones d'aménagement concerté est tout aussi édifiant.

On sait qu'un des effets de la zone d'aménagement concerté est de rendre la taxe locale d'équipement inapplicable à toute construction à l'intérieur du périmètre de la zone. Vous-même, monsieur le ministre, vous n'avez jamais caché, en mettant au point ce régime opérationnel, que vous entendiez d'abord faire prendre en charge par les promoteurs une grande partie des opérations d'aménagement et surtout, par ce biais, leur faire supporter la plus grande part du coût des équipements, l'Etat ayant fait largement la preuve, avec les Z. U. P., de son incapacité dans ce domaine.

Lors de la mise au point de la convention régissant les rapports entre le promoteur et la commune, on en arrive ainsi à faire prendre en charge au promoteur, donc aux futurs candidats au logement, une grande partie du financement d'équipements jusqu'alors à la charge de l'Etat et surtout des communes ; c'est le cas des équipements de superstructure — équipements scolaires, sportifs, etc. — et même de la voirie primaire extérieure à la zone.

Ainsi constate-t-on à l'heure actuelle que la part de financement demandée au promoteur pour une opération qu'il réalise dans ce cadre est en général le double de celle qui est demandée à la société d'économie mixte appelée à réaliser une zone d'aménagement concerté publique.

Mais que constate-t-on par ailleurs ? Parce que les promoteurs n'interviennent que si leur profit est sauvegardé et que s'ils sont assurés d'écouler facilement leurs logements sur le marché, on cherche à utiliser les emplacements les plus rentables — et dans ma circonscription, on connaît bien l'exemple de Parly II — et ce au mépris des documents d'urbanisme.

De plus, on ferme les yeux sur des densités vertigineuses. Je peux citer l'exemple de Grigny II, mais est-ce un hasard si cette opération est encore une œuvre de M. Balkany, tout comme Parly II ?

Par ailleurs, on sait les multiples doléances que vous-même avez formulées, monsieur le ministre, et qui prouvent que les autres ministères dépendants n'arrivent pas à payer leur contribution aux équipements dont ils sont responsables. Vous n'êtes pas seul responsable, c'est tout un choix, tout un équilibre budgétaire qui est en cause.

On aboutit, avec la Z.A.C. privée, à cumuler trois effets négatifs : utilisation des espaces en fonction de la seule et exclusive perspective de rentabilité à court terme et quel qu'en soit le prix ; renchérissement du prix des logements puisqu'il inclut une plus grande partie du coût des équipements ; insuffisance des crédits pour financer les équipements à la charge de l'Etat.

Ainsi la voie est ouverte, et de plus en plus, pour faire bientôt payer aux usagers les équipements les plus élémentaires, tels que les parcs urbains, les espaces verts ouverts au public, de la même manière que l'on fait déjà payer aux usagers les autoroutes que l'Etat est incapable de financer lui-même.

Or, monsieur le ministre, l'urbanisme rentable, où l'Etat n'assume pas ses responsabilités et cherche à faire payer l'usager à sa place, est en réalité un urbanisme appelant au désordre urbain et à la médiocrité.

C'est aussi et surtout un urbanisme de classe, où ceux qui ont les moyens de payer cher restent les mieux servis. C'est ce que je lis dans votre budget. Vous ne vous étonnez pas que je ne puisse pas l'approuver. (Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Petit.

**M. Jean-Claude Petit.** Monsieur le ministre, il me serait très agréable de vous dire qu'à la lumière de votre budget la politique de votre département ministériel entraîne notre totale approbation. Cela ne m'est pas possible, en raison de certaines désillusions de mes concitoyens dont je suis ici l'interprète.

Je voudrais appeler votre attention seulement sur deux points, en vous priant par avance de m'excuser car le premier point touche plutôt au logement, mais il sera traité en moins d'une minute et je ne pourrais pas demander un temps de parole d'une minute pour le traiter par ailleurs !

Ce premier point concerne l'attribution des primes à la construction. Les nombreux demandeurs qui n'ont pas souscrit à l'épargne-logement attendent plus d'un an l'accord de prime, et il en résulte une impossibilité d'obtenir les prêts du crédit foncier, donc un retard de la construction.

Ceux qui en souffrent le plus sont les gens de condition modeste...

**M. Jacques Cressard.** C'est vrai !

**M. Jean-Claude Petit.** ... qui ne peuvent ni abandonner la prime, ni emprunter au taux élevé du marché financier normal. Ceux qui en souffrent encore sont les entrepreneurs du bâtiment et les ouvriers qu'ils emploient.

En outre, dans des régions comme celle que je représente ici avec vingt-quatre de mes collègues, région dans laquelle le bâtiment est l'activité principale, il est dramatique de constater que les carnets de commandes des entreprises sont anormalement dégarnis et qu'ils ne garantissent leur activité qu'à l'horizon de quelques semaines, dans le meilleur des cas. Cette récession est évidemment due aux difficultés d'obtention de accords de prime à la construction.

Le second point concerne le plan routier breton. A la demande de toutes les branches d'activité de la Bretagne, notamment des agriculteurs, il fut reconnu dans les années 1960 que la priorité des priorités, pour rompre l'enclavement séculaire de notre région, consistait à aménager un réseau routier digne du xx<sup>e</sup> siècle.

Il s'agit de deux axes principaux à quatre voies, le premier, Brest—Morlaix—Saint-Brieuc—Pontorson ; le second, Brest—Quimper—Quimperlé—Nantes, et aussi de l'axe central Châteaulin—Rennes à trois voies.

En 1968, au nom du CELIB et des élus de la région de Bretagne, une délégation conduite par le président Pleven entretenait le Gouvernement de l'importance de ce projet, de son aspect indispensable, inéluctable et urgent.

Au mois d'octobre 1968, le conseil des ministres décidait de donner son accord à ce plan routier breton, qui devait être réalisé intégralement avant la fin de 1975.

Le 2 février 1969, dans son discours de Quimper, le général de Gaulle, en même temps que sa personne, engageait l'Etat dans cette promesse de donner à la Bretagne, intégralement, ce réseau routier avant la fin de 1975.

Pourquoi, dès lors, ce double engagement est-il actuellement remis en cause. Et, puisque remise en cause il y a, quelle en est exactement la gravité ? A titre d'exemple, pourquoi 50 kilomètres de voies express qui devaient parcourir ma circonscription ont-ils été remplacés dans le projet par deux voies de roulement avec zones de dépassement ?

Monsieur le ministre, comme tous mes collègues j'ai certes à cœur de défendre ma circonscription, mon département, ma région mais je sais que ce n'est pas tout et qu'à travers le cas important mais somme toute particulier que je viens d'évoquer, apparaît en filigrane un processus causal qui appelle quelques commentaires de politique générale. Aussi est-ce au Gouvernement tout entier que vous représentez que je veux faire connaître mon sentiment.

Le fait majoritaire a doté la France, depuis 1958, d'un ensemble exécutif et législatif extrêmement efficace dans les domaines économiques et sociaux. Il s'appuie essentiellement sur les institutions de la V<sup>e</sup> République dont l'efficacité contraste étrangement avec l'impuissance antérieure.

Le bon fonctionnement de ces institutions repose, à mon sens, sur trois règles : la fidélité et le soutien constants de la majorité législative et de la majorité des citoyens à l'action de M. le Président de la République, garant de ces institutions ; le soutien par les diverses formations politiques de la majorité de l'action gouvernementale à condition que le Gouvernement entretienne le dialogue avec le Parlement, ce qui se fait, et qu'il tienne compte de l'avis des représentants du peuple, ce qui pourrait quelquefois mieux se faire ; enfin, une règle d'or pour toute la majorité, le respect de la parole donnée et des engagements pris.

Si, à un moment donné, sur un sujet précis, l'un de ces trois critères n'est plus scrupuleusement respecté, il en résulte immédiatement un malaise dans l'opinion publique. Alors fleurissent ce pessimisme, cette agressivité, cette morosité qui nourrissent les thèses de l'opposition.

Aujourd'hui, c'est la parole donnée et l'engagement de l'Etat qui sont en question. Une telle situation est toujours regrettable. Qui ne l'a senti la semaine dernière au cours d'un autre débat, à juste titre passionné ! Dans ces cas-là, qui ne devraient jamais se produire, nos concitoyens se posent la question : « Si les promesses des plus hautes instances de l'Etat ne sont pas normalement tenues, qui commande en France ? Sont-ce, comme il se devrait, les élus du suffrage universel ou bien sont-ce les technocrates ? ».

Je ne veux pas jeter l'anathème sur l'administration française que bien des pays voudraient posséder. La grande majorité des fonctionnaires exerce avec compétence un travail de qualité. Mais il est certain que quelques-uns s'ingénient, outrepassant gravement le champ de leurs prérogatives, à modifier l'exécution des décisions, voire à glisser des cailloux dans les rouages de l'Etat. Qu'ils prennent garde, cela ne durera pas longtemps !

Heureusement, vous savez contrecarrer, comme il se doit, ces éventuelles intrigues. C'est donc avec confiance et espoir que je vous demande d'accélérer l'attribution des primes à la construction. Je souhaite également avec force que vous puissiez nous donner des assurances quant à la bonne et complète exécution du plan routier breton dans les délais prévus depuis 1968. (Applaudissements.)

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

**M. Jean Bozzi.** Monsieur le ministre, je suis de ceux qui pensent qu'en décidant, sur votre initiative, de proposer aux conseils généraux de prendre à leur charge, moyennant compensation, l'entretien des routes classées dans la voirie nationale mais qui sont en fait d'intérêt local, le Gouvernement a servi la vérité, la démocratie locale et fait en sorte que sans doute puisse s'accélérer la modernisation de la France.

La vérité, car il était devenu évident que l'Etat ne pouvait mener de front de façon satisfaisante la transformation tellement nécessaire et urgente des grands itinéraires routiers et l'entretien de ces routes. Le spectacle était paradoxal pour qui parcourait le territoire national, et humiliant pour qui a le sens de l'Etat, de la juxtaposition de chemins départementaux en très bon état et de routes prétendues nationales mal entretenues quand elles n'étaient pas, comme cela peut se voir en Corse, en lacunes.

La démocratie, parce qu'il me paraît bon que les conseils généraux puissent être laissés juges de tirer librement, dans le domaine tellement important de l'équipement routier, les conséquences des transformations générales intervenues dans la vie de la nation du fait de son entrée dans la société industrielle, transformations qui sont venues modifier aussi la hiérarchie, en fonction de leur utilité réelle, des diverses routes traversant le département quel que puisse être, par ailleurs, leur statut juridique.

La modernisation de la France enfin, parce que la réussite de la réforme — et je suis de ceux qui la souhaitent ardemment — devrait aboutir, d'une part, à une accélération notable de l'amélioration des routes à grande circulation, à laquelle l'Etat pourrait désormais consacrer l'essentiel de ses moyens, d'autre part, à un meilleur équilibre, à tous égards souhaitable, de l'ensemble du réseau routier.

Encore faut-il, pour que la réforme réussisse, qu'elle s'opère suivant une règle du jeu posée clairement en termes réalistes et pour une assez longue période.

J'ai entendu tout à l'heure certains orateurs — M. Bertrand Denis notamment — parler d'une décennie ; je serais assez enclin à penser comme eux.

**M. Bertrand Denis.** Je vous remercie.

**M. Jean Bozzi.** Par « termes réalistes », j'entends d'abord la modulation de l'aide apportée par l'Etat aux départements,

pour la remise en état préalable des routes nationales appelées à devenir départementales, en fonction de leur état réel apprécié au moment où elles changent de statut, le chiffre de 5.400 francs par kilomètre devant n'être considéré que comme un terme de référence, une moyenne nationale susceptible d'adaptation. Je pense — pour entrer un peu dans les détails — que les principes d'une telle adaptation pourraient être fixés après large consultation, notamment de la commission mixte connue sous le nom de commission Pianta, qui siège au ministère de l'intérieur, composée d'élus nationaux et locaux et de hauts fonctionnaires, et chargée d'étudier les modalités d'une équitable répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales.

Par « termes réalistes », j'entends aussi la revalorisation du chiffre de référence de 5.400 francs, en fonction de l'index national des variations de prix des travaux publics.

J'aimerais que sur ces deux mots, d'une importance à mes yeux essentielle, vous puissiez nous donner des assurances, à défaut de les inscrire dans la loi.

Je souhaiterais quant à moi que le conseil général de la Corse, département dont l'expansion touristique, enfin amorcée, dépend étroitement de l'Etat, présentement peu satisfaisant, de son réseau routier, au moins dans sa partie nationale, soit l'un des premiers à saisir l'occasion qui s'offre à lui, comme aux autres assemblées départementales, de faire œuvre réaliste et à vous proposer les termes d'un contrat de programme qui, dans mon esprit, devrait être aussi un contrat de progrès.

Puisque le cours de ma brève intervention m'aura conduit à évoquer le cas de la Corse, je voudrais — très brièvement, que chacun se rassure — en m'exprimant maintenant au nom de ses trois députés, vous dire que l'adaptation de son réseau routier au trafic qu'il est appelé à supporter dans les toutes prochaines années nécessite un effort d'investissement annuel de quarante à cinquante millions de francs, en se limitant aux huit cents kilomètres que représentent les itinéraires économiquement les plus importants.

Dans de nombreux secteurs, la Corse bat maintenant des records de croissance. M. le secrétaire d'Etat au tourisme sait à quoi je fais allusion. Ainsi, elle se motorise plus vite que l'ensemble de l'hexagone. L'augmentation annuelle du trafic routier dépasse notablement la moyenne nationale. Or, vous le savez par expérience personnelle, monsieur le ministre, et vous aussi monsieur le secrétaire d'Etat, son réseau routier est dans sa quasi-totalité inadapté aux nécessités d'un trafic commode et sûr. Des retards catastrophiques l'affectent ainsi du reste que la plupart des autres secteurs de l'infrastructure générale de l'île.

Monsieur le ministre, vous connaissez la Corse pour y venir souvent et je me souviens vous avoir entendu naguère énumérer, en économiste, les probabilités de son rapide développement économique et en apprécier, en homme d'Etat, les possibles incidences sur la balance nationale des comptes.

Si vous voulez, avec nous qui le voulons passionnément, que la brillante esquisse d'alors devienne la réalité d'un proche lendemain, proposez au Gouvernement l'adoption rapide, car le temps presse, et il s'exprime ici en termes de concurrence internationale, l'adoption d'un plan routier pour la Corse. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

**M. Pierre Ruais.** La très brève question que je vais vous poser, monsieur le ministre, peut sembler se limiter à une question régionale — encore qu'elle concerne une région très étendue puisqu'il s'agit non seulement de la région parisienne mais de tout le Sud-Ouest — mais par delà cet aspect régional, je considère que le succès même de votre politique de développement des autoroutes concédées est mis en jeu.

Le problème posé par le débouché sur Paris des autoroutes concédées A 10 et A 11, Paris—Orléans—Tours et Paris—Chartres—Le Mans, ne semble toujours pas résolu. Cela risque de compromettre l'équilibre de l'exploitation des autoroutes et, par voie de conséquence, le succès par extension de tout le plan autoroutier que vous avez lancé sur le plan national essentiellement par voie de concessions.

La section La Folie-Bessin—Porte de Vanves, qui constitue le principal débouché de ce système d'autoroutes, devrait normalement être entreprise par l'Etat. Aux termes du cahier des charges, l'Etat est d'ailleurs tenu de faire connaître, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1974, ses intentions concernant la réalisation de ce tronçon autoroutier. A défaut, la société concessionnaire serait en droit de différer les travaux à entreprendre sur les sections Tours—Poi-

tiers et Chartres—Le Mans. Or, dans le VI<sup>e</sup> Plan, rien n'est toujours prévu pour cette liaison terminale proprement dite. Les palliatifs envisagés sous forme de voies de contournement vers le Petit-Clamart et le Pont de Sèvres, d'une part, et vers Palaiseau et l'autoroute du Sud, d'autre part, risquent de se révéler inopérants, et en tout cas largement insuffisants.

La formule actuellement à l'étude d'une autoroute à péage La Folie-Bessin—Porte de Vanves ne manquera pas de se heurter à des difficultés techniques, financières, voire politiques.

Il paraît donc indispensable qu'une décision intervienne rapidement et que figure au moins au titre du VI<sup>e</sup> Plan, parmi les opérations devant être engagées par l'Etat, la section Bagneux—Porte de Vanves, si le tronçon La Folie-Bessin—Bagneux devait être laissé au concessionnaire. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

**M. André Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.** Avant de répondre aux orateurs, je demande une suspension de séance d'une demi-heure environ.

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

(La séance, suspendue à dix-sept heures quinze, est reprise à dix-sept heures cinquante-cinq.)

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

La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement.

**M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.** Mesdames, messieurs, en raison des très nombreuses questions posées par quelque trente-cinq intervenants, j'ai décidé d'éliminer systématiquement, certaines réponses.

D'abord, je ne reviendrai pas sur ce que j'ai longuement développé ce matin. Malgré l'adage *bis repetita placent*, particulièrement valable en politique, je ne me répéterai pas.

J'éliminerai aussi tout ce qui, d'une façon ou d'une autre, touche au Plan, et, par conséquent, à une responsabilité qui n'est pas directement la mienne et qui, de surcroît, a fait l'objet de débats devant cette Assemblée au printemps. J'éliminerai, bien sûr, ce qui ne concerne pas directement ma responsabilité. J'éliminerai — les parlementaires présents seront d'accord — les réponses à ceux qui sont absents. J'éliminerai enfin les questions étrangères au sujet inscrit à l'ordre du jour de cette séance.

Et cependant, comme j'essaierai de répondre avec précision à vos très nombreuses questions, je crains d'être long, mais j'espère ne pas être trop ennuyeux.

J'aborderai d'abord le problème des personnels.

J'ai dit ce matin qu'il se posait un problème des personnels dans mon ministère, et que ce pouvait être le plus préoccupant pour moi au cours de l'année 1972.

Ce problème a des aspects multiples. Il concerne des revendications catégorielles; il concerne le volume des effectifs — le ministère de l'équipement commence à être, si je puis dire, sous-équipé sur le plan humain; il concerne aussi, et surtout, l'existence dans mon ministère d'un personnel nombreux non titularisé.

Le budget de 1972 n'aborde que partiellement ce problème. Certaines solutions ont pu être apportées; des créations d'emplois, des titularisations sont intervenues. Mais tout cela n'est qu'un début.

En réalité, la question est à l'étude. J'ai indiqué que je m'en occupais personnellement, et c'est, je l'espère, dans le cadre du budget de 1973 et à l'occasion de la discussion de ce budget que je pourrai annoncer des décisions vraiment importantes, c'est-à-dire une réforme de fond.

L'élément prioritaire du problème est celui de la titularisation des quelque 35.000 auxiliaires. On oublie trop souvent que, d'ores et déjà, ce personnel dispose d'un statut qui lui apporte des garanties très importantes. Mais il y a mieux à faire et je m'efforce de faire agréer par mon collègue de l'économie et des finances le principe d'un plan échelonné sur plusieurs années qui permettra de titulariser progressivement un nombre de plus en plus élevé de ces auxiliaires.

M. Berthouin s'est plaint de la réduction de l'effectif des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. En réalité, il s'agit d'une réduction du nombre des subdivisions et, de ce fait, du nombre des ingénieurs qui les commandent. Mais j'ai arrêté

cette évolution. Je serai peut-être même amené à renverser la vapeur et je m'efforce actuellement de renforcer systématiquement les effectifs dans ces subdivisions.

Cette situation, si elle présente des inconvénients aujourd'hui, devrait s'améliorer dans l'avenir.

Pour les problèmes catégoriels, je puis répondre à MM. Barbot, Fabre et Berthouin, qui ont posé la question de la revalorisation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, que leur catégorie est actuellement à la tête de toutes celles des ingénieurs de travaux. L'effort en leur faveur est actuellement poursuivi. Leurs dossiers ne sont pas fermés; au contraire, ils seront évoqués lors de la prochaine réunion du conseil supérieur de la fonction publique.

Pour les conducteurs des travaux publics de l'Etat, question qui a été évoquée par nombre d'entre vous, j'indique que des négociations sont en cours. Elles ont repris depuis que ces personnels ont accepté de renoncer à la grève larvée qu'ils faisaient, grève qui ne disait pas son nom et qui se traduisait en réalité par un véritable sabotage du fonctionnement des services.

Dorénavant, les choses sont en voie d'amélioration puisqu'une journée d'études sera organisée avec les syndicats du personnel du ministère que je présiderai moi-même, faisant suite d'ailleurs à une autre journée consacrée à cette question il y a fort peu de temps.

A l'occasion de cette journée, j'espère que le problème des conducteurs pourra être résolu.

Il est nécessaire effectivement de mettre fin au contentieux des ouvriers des parcs, qui date de 1968 et qui implique un certain rattrapage et la réduction progressive de la durée du travail.

J'y suis pour ma part favorable à la seule condition près que l'on ne mette pas en péril l'activité même des parcs par un renchérissement excessif des prix de revient. Il faudra, en fait, trouver une formule d'équilibre au cours de la réunion qui doit se tenir prochainement.

Selon M. La Combe, les travaux exécutés en régie directe pour le compte des communes coûtent plus cher que les travaux effectués par les entreprises privées. J'entends tantôt ce son de cloche, tantôt le contraire. Cela prouve simplement que les situations sont très différentes, que dans certaines communes les services d'Etat travaillent très économiquement et que dans d'autres, au contraire, ces services sont plus coûteux. Mais je précise que le régime actuel est celui de la liberté et de la concurrence.

Je souhaite qu'une concurrence existe partout où il est possible de l'instaurer; utilisons-la dans ce domaine comme ailleurs. Il appartient aux responsables des collectivités locales de la provoquer et de choisir la solution qui leur paraît la plus avantageuse.

Naturellement, si des pressions — comme vous l'avez sous-entendu — se manifestent à l'égard des collectivités locales — on m'en a déjà parlé maintes fois — n'hésitez pas, adressez-vous au préfet ou à moi-même, je vous promets que le nécessaire sera rapidement fait pour les faire cesser.

**M. René La Combe.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Certainement.

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

**M. René La Combe.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Les prix ne sont pas les seuls responsables, vos services manquent peut-être de souplesse. Par exemple, lorsqu'il s'agit de réparer un chemin, les services des ponts et chaussées le refont dans sa totalité. Ils arrivent avec tout leur matériel et réalisent d'ailleurs un très bon travail, mais l'administration ne cherche pas à savoir s'il suffit de procéder à la réfection d'une portion du chemin.

Ce genre d'activité coûte forcément plus cher et souvent ne correspond pas exactement à ce que le maire voulait. C'est pourquoi les prix sont différents entre l'entreprise publique et l'entreprise privée, laquelle fait preuve de plus de souplesse dans ses réalisations.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Il est exact, monsieur La Combe, que mes services ont une tendance au perfectionnisme. C'est tellement vrai que j'essaie de la combattre.

La véritable prouesse technique, ai-je dit ce matin, c'est non pas de faire un ouvrage « record », le meilleur au point de vue technique, mais de parvenir à faire l'ouvrage le plus économique possible pour le niveau de service souhaité. Nous sommes orientés dans cette voie et j'ose dire que de grands progrès ont été réalisés.

Lorsqu'il s'agit de travaux pour les collectivités locales et particulièrement en zone rurale, il y a d'abord le choix possible entre le génie rural et les ponts et chaussées.

Et puis, il y a tout de même la responsabilité des maires, lesquels sont en principe majeurs. Vous pouvez imposer le type d'ouvrage que vous voulez. Faites valoir votre point de vue.

J'évoque maintenant le problème des transferts, qu'il s'agisse des transferts au secteur privé, encore évoqué par certains, ou, et naturellement c'est l'essentiel de notre débat, du transfert aux départements du réseau routier national secondaire.

On a parlé à nouveau aujourd'hui des autoroutes et reproché à l'Etat d'avoir démissionné en donnant à des groupes privés le soin de les construire et de les exploiter.

Les chemins de fer n'ont-ils pas été construits de cette façon au XIX<sup>e</sup> siècle et dans un délai qui a permis certainement de gagner beaucoup de temps ?

En réalité, il faut voir les choses comme elles sont. Dans le système de financement purement public qui existait, il y avait un financement par l'emprunt et un financement par le budget. La limite était rapidement atteinte puisque le budget était la première contrainte rencontrée.

A partir du moment où l'on trouve un système qui permet de substituer aux budgets d'autres moyens de financement beaucoup plus extensibles, cette limite saute et c'est grâce à cela que nous avons pu passer des 70 ou 80 kilomètres par an, réalisables avec les budgets actuels, à 400 kilomètres en 1972. Je suis réaliste. Le Gouvernement aussi car il m'a suivi dans cette politique qui nous permet de faire plus d'autoroutes.

Quant à parler de la démission de l'Etat, c'est absurde. Il s'agit d'une concession dans laquelle l'Etat indique les objectifs de la puissance publique, fixe des impératifs qui doivent être respectés par le concessionnaire. Certaines concessions sont confiées à des groupes privés, d'autres à des sociétés publiques. Sous le régime de la concession, à aucun moment, l'Etat n'abandonne quoi que ce soit de ses prérogatives les plus essentielles.

Venons-en au problème beaucoup plus actuel des routes nationales secondaires et de leur transfert éventuel aux départements. C'est une idée dont je me suis entretenu voici plusieurs années déjà avec M. Bozzi, en Corse. J'ai suivi en quelque sorte son inspiration et j'ai fini par faire agréer par le Gouvernement le principe de ce transfert qui aujourd'hui est soumis à l'Assemblée nationale.

Je me suis étendu longuement sur ce sujet ce matin et j'ai bien voulu marquer qu'il s'agissait là de l'élément peut-être le plus important actuellement d'une bonne politique routière. Je vais me borner à entrer un peu plus dans les détails à propos de mes réponses aux questions soulevées.

M. Regaudie a d'abord demandé que le déclassement des routes nationales secondaires s'effectue dans le cadre de la future régionalisation. Je lui réponds négativement, car la réforme régionale ne vise pas à faire de la région un échelon de gestion, un nouvel échelon administratif, source de blocages déjà trop nombreux dans le système actuel. C'est par conséquent au niveau du département que l'on pourra assurer la gestion globale des routes nationales secondaires et des chemins départementaux.

La région, en revanche, aura des possibilités financières et par conséquent elle pourra être amenée à donner son concours aux départements dans le cadre d'une politique globale. Autrement dit, cette politique commune que j'appelais de mes vœux ce matin à la tribune pourra réunir non seulement l'Etat et les départements mais aussi, nous l'espérons, la région elle-même.

M. Berthouin a demandé une remise en état préalable de ces réseaux. Je lui dis tout de suite que cela n'est pas possible : les crédits nécessaires à une remise en état immédiate de l'ensemble des routes secondaires serait absolument hors de proportion avec ceux dont nous disposons. Ces crédits étant ce qu'ils sont, ils vont par priorité aux grands axes nationaux. Moderniser ou même remettre en état les routes nationales secondaires actuelles, médiocrement entretenues, aboutirait à rendre presque inutile la réforme.

Je l'ai dit ce matin, la réforme est libérale, elle donne aux départements une possibilité, elle n'impose rien. Ceux d'entre

eux qui considèrent que c'est là une mauvaise affaire n'auront qu'à rester dans le statu quo. Voilà pourquoi cette réforme, à mon avis, est la meilleure action que nous puissions entreprendre actuellement. En ce qui concerne les modalités, il semble que nous rencontrons aujourd'hui quelque difficulté. Pourquoi, demande M. Delachenal, les modalités ne sont-elles pas dans la loi ? Parce que la loi fixe un cadre général et que les modalités sont reportées à un décret d'application, ce qui est logique, conforme aux habitudes et, dirai-je même, aux règles constitutionnelles. De plus, cela permet la souplesse indispensable dans un tel domaine.

Le problème de fond, plus sérieux, qui a été évoqué est celui de savoir quels critères seront adoptés pour le transfert de recettes. Ils seront au nombre de deux. Le premier sera l'état du réseau. On prendra en compte les actuelles dépenses d'entretien et d'exploitation notamment — et cela vous intéresse, monsieur Delachenal — les dépenses du service d'hiver, ainsi que le coût d'une éventuelle remise en état. Le deuxième critère prendra en compte la démographie, l'étendue du département et naturellement sa situation financière, essentiellement son endettement.

Voilà les conditions dans lesquelles nous serons amenés à répartir entre les départements la somme de 300 millions de francs.

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

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Je vous en prie.

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

**M. Jean Delachenal.** Si je comprends bien, monsieur le ministre, la somme allouée à chaque département ne sera pas forfaitaire et uniquement proportionnelle au nombre de kilomètres de routes qu'il prendra en charge, elle dépendra de divers facteurs qui varieront selon les départements.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Exactement !

**M. Jean Delachenal.** Dès lors, la somme de 5.400 francs par kilomètre figurant dans le rapport de M. Ruais n'était mentionnée qu'à titre indicatif ?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Oui. C'est la moyenne nationale.

**M. Jean Delachenal.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Reste le problème de la garantie quant à l'avenir, qui préoccupe toute l'Assemblée — je m'en suis rendu compte — et je le comprends fort bien.

Une subvention de 300 millions de francs est prévue. Il s'agit de savoir comment évoluera cette subvention dans les budgets futurs. Cette question sera débattue au cours de l'examen de l'article 56 du projet de loi de finances. Dès maintenant, je puis dire qu'une solution raisonnable, susceptible de recueillir l'accord de tous, me semble pouvoir être trouvée. Mais je laisserai à M. Taittinger, secrétaire d'Etat chargé du budget, le soin d'en parler au nom du Gouvernement, puisqu'en l'occurrence, la responsabilité financière du Gouvernement est en cause.

En revanche, je répondrai tout de suite sur une question qui suscite une vive préoccupation et qui concerne la faculté pour les départements d'emprunter, en plus de la recette fiscale qui leur sera transférée, pour accélérer l'amélioration de leur réseau routier.

Je ne saurais bien entendu m'opposer à une telle faculté. En effet, je n'attends pas seulement de cette réforme que les départements qui reprendront à leur charge des routes nationales secondaires y consacrent les crédits que l'Etat leur versera. J'en attends aussi qu'ils transfèrent une partie des crédits actuellement destinés à leurs propres réseaux vers ces nouvelles routes, et voire même qu'ils augmentent les recettes affectées à la route dans le cadre départemental. Je ne le dissimule nullement.

Je rappelle que, dès maintenant, des prêts importants dans le domaine routier sont consentis aux collectivités locales par des organismes publics et que ces prêts sont en augmentation constante puisque leur total atteint près de 1 milliard et demi de francs et que le rythme de croissance est de 10 p. 100 par an.

Donc, en fait, cette situation présente pour l'avenir une garantie sérieuse qui est de nature à apaiser vos inquiétudes.

M. Bérard et M. Cazenave ont évoqué les difficultés inhérentes au régime de l'expropriation. M. Cazenave a même fait un numéro à succès sur la lourdeur des procédures administratives. (Sourires.)

**M. Franck Cazenave.** Je n'ai fait que rapporter les propos de l'ingénieur !

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Pour mettre fin, ou en tout cas pour améliorer la situation présente, il lui suffira de voter le plus rapidement possible le projet de loi sur l'expropriation, dont l'application permettra d'accélérer considérablement la procédure. Ce projet a été soumis à l'Assemblée au mois de juin dernier, la discussion en a été commencée mais elle a dû être ajournée, compte tenu de la surcharge de l'Assemblée.

J'espère que l'Assemblée pourra reprendre prochainement l'examen de ce texte, au cours de la présente session et, naturellement, je compte sur MM. Bérard et Cazenave pour l'adopter. Par la suite, les choses iront beaucoup mieux.

M. Bérard a évoqué aussi la situation des collectivités locales qui doivent financer de très lourds équipements, notamment lorsqu'elles sont traversées par des autoroutes et des équipements de transport, comme les oléoducs ou les gazoducs.

Naturellement, je ne peux répondre aux observations qu'il a présentées sur le plan financier mais j'en fais mon profit et je les transmettrai à qui de droit. Quant au problème d'équipement, nous ferons en sorte, évidemment, que pour la ville d'Orange — dont M. Bérard est maire — soit engagée le plus vite possible, au moins partiellement, la déviation que requiert le développement croissant du trafic, notamment du trafic de poids lourds.

J'en arrive à la politique d'investissements proprement dite. J'ai été étonné d'entendre M. Regaudie m'adresser un reproche que me paraît aller vraiment à contresens de l'action que je poursuis. Il me blâme d'entreprendre des aménagements et des améliorations dispersés, qui n'ont d'autre effet que de multiplier ou de déplacer simplement les bouchons.

En réalité, toute la politique que je mène depuis trois ans et que j'essaie de faire appliquer progressivement par mes services — car elle suppose une grande transformation intellectuelle — aboutit non seulement à éviter le saupoudrage mais surtout le perfectionnisme se traduisant plutôt par la réalisation optimale de tronçons que par l'amélioration de l'ensemble des itinéraires. La politique actuelle consiste à aménager progressivement l'ensemble d'un itinéraire et non plus de façon définitive une partie, voire une faible partie, de celui-ci.

Ce procédé répond parfaitement aux soucis qui ont été exprimés, et ceux qui m'ont écouté ce matin ont pu constater que dans tous les domaines où nous intervenons, c'est-à-dire le renforcement de la chaussée, l'entretien, les investissements, la signalisation, nous travaillons sur des itinéraires complets et non plus fractionnés comme naguère.

De même, un souci de coordination très vif nous conduit systématiquement à éviter les doubles emplois.

M. Bertrand Denis s'est plaint, me semble-t-il, de voir entreprendre des travaux excessifs sur des routes nationales parallèles de futures autoroutes. Gardons-nous naturellement des aménagements excessifs, ce qui ne signifie pas qu'il ne faille pas en faire car, je le rappelle, notre doctrine, en matière d'équipement repose sur la notion de concurrence.

Nous construisons des autoroutes qui comportent un péage parfaitement justifié. Me trouvant, il y a quelques jours, en Hongrie, j'ai notamment discuté de ces problèmes avec mon homologue hongrois qui, avec ses collaborateurs et même avec l'accord de son gouvernement, en est arrivé aux mêmes conclusions que nous, à savoir : la nécessité de lancer des autoroutes à péage. J'ai là une caution démocratique non négligeable ! (Sourires.)

Cependant, à partir du moment où le péage est institué, la concurrence s'impose et la voie gratuite parallèle à l'autoroute doit être maintenue dans un état suffisant pour éviter que les exploitants de l'autoroute se trouvent en situation de monopole, notamment. C'est un engagement que j'ai pris et qui implique naturellement le maintien en bon état des routes nationales parallèles et, partant, complémentaires, des autoroutes à péage.

M. Vallex a évoqué le problème de ce que j'oserais appeler la « bi-route », c'est-à-dire le plan A. G. I. R., qui consiste à construire une deuxième route à côté de celle qui existe. Il ne faut pas être systématique, là comme ailleurs. Dans certains cas, ce système est bon, mais ils sont relativement rares.

Dans le programme breton, par exemple, cette idée sera appliquée puisqu'elle est d'origine bretonne. Mais l'expérience prouve que, dans la généralité des cas, et contrairement à ce que croient ses auteurs, elle aboutirait à des dépenses beaucoup plus importantes : faute de pouvoir mettre la route existante à sens unique, on serait conduit à réaliser une troisième route, ce qui impliquerait la mise en place de nombreux échangeurs. Finalement le système serait plus coûteux.

De plus, il est un aspect auquel les défenseurs du système ne pensent généralement pas : les deux routes ne peuvent en aucun cas remplacer une autoroute. D'abord, parce que le débit de celle-ci est bien supérieur à celui des deux routes et surtout parce que les moyens de financement ne sont pas identiques.

Le système des deux routes reposant entièrement sur le budget est forcément limité, alors que le mode de financement actuel des autoroutes nous permet d'échapper pratiquement aux contraintes budgétaires. Il n'y a donc aucune raison de changer de politique.

On recourt à cette conception lorsqu'elle se révèle efficace, en fonction de la configuration des lieux ; lorsque ce n'est pas le cas, on la délaisse.

**M. Jean Vallex.** C'est le cas que j'ai évoqué dans la traversée des Landes.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** La traversée des Landes est précisément l'un des itinéraires où ce système s'appliquera.

**M. Jean Vallex.** C'est ce que je voulais !

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** L'équilibre entre les régions a été évoqué par plusieurs orateurs, notamment par M. Lacombe.

Il s'agit d'abord de l'équilibre entre Paris et la province ; la politique du Gouvernement est bien claire : elle vise et devra viser de plus en plus à contraindre le développement de la région parisienne parce que nous nous y trouvons confrontés avec des problèmes d'équipement et de transport qui deviendront de plus en plus insolubles.

J'indiquais ce matin que, quels que soient les crédits d'investissements affectés à la région parisienne, on n'y résoudra pas pour autant complètement le problème de la circulation. On ne peut le faire que par d'autres moyens, certains urbanistiques, d'autres relevant d'une politique globale des transports probablement plus énergique que celle qui a été menée jusqu'à maintenant.

Il faut aussi préserver l'équilibre entre la ruralité et les milieux urbains. Le Gouvernement a fait un choix délibéré, marqué déjà par de nombreuses déclarations. J'ai abordé cette question le printemps dernier lors d'un débat sur l'urbanisme. Notre choix consiste à favoriser systématiquement, à l'avenir, les petites et les moyennes villes. Alors que jusqu'à présent nous avons plutôt cherché à développer les grands centres, nous allons mettre systématiquement l'accent sur les villes de moindre importance et notre effort se traduira aussi bien dans le domaine des équipements que dans celui du logement.

Je rappelle enfin que certains crédits spécifiques en faveur de la rénovation rurale et du tourisme concourent également au développement des campagnes.

Nous avons tenu à respecter l'équilibre entre les régions. L'une des originalités de notre politique autoroutière a été d'assurer en priorité la continuité interrégionale et de tenter d'obtenir un équilibre dans l'implantation géographique des grands réseaux routiers.

S'il est vrai que l'ensemble du territoire sera desservi par autoroutes dans les cinq, six ou sept années à venir, il est vrai aussi que certaines régions ne le seront pas avant de longues années.

C'est le cas de la Bretagne. C'est pourquoi nous déployons un effort que l'on peut qualifier de considérable pour les routes bretonnes. C'est le cas aussi du Massif Central en général et du Limousin. Pour ces deux régions, l'Etat consacre des sommes sensiblement supérieures, en valeur relative, à ce qu'il dépense dans les autres régions pour le réseau en rase campagne.

Il me reste maintenant à répondre aux très nombreuses questions ponctuelles qui m'ont été posées et que je ne puis laisser sans réponse sans mécontenter nombre d'entre vous, et aussi tous ceux que vous représentez dans vos circonscriptions et vos départements respectifs. Là aussi, je vous prie de m'excuser d'être long, mais je crois que personne ne me le reprochera.

Je commencerai par le Nord avant de partir pour le soleil, c'est-à-dire pour le Sud-Est, la Corse et le Sud-Ouest ensuite, pour n'oublier personne.

M. Menu s'est inquiété de la déviation de Fives. C'est une question que j'ai eu l'occasion d'examiner lors d'un déplacement récent à Lille. Il estime que si l'on veut préserver le site — l'environnement comme on dit aujourd'hui — il convient de retenir la solution au sol. Je peux lui répéter ce que j'avais déjà indiqué lors de mon voyage : nous prendrons ses arguments en considération et examinerons particulièrement la solution qu'il préconise.

Quant au pont d'Esquerchin, s'il n'a pas été possible de le financer en 1971, il le sera en revanche en 1973.

M. Bustin a montré la nécessité de la construction de la rocade minière. Elle sera mise en service en 1972 à l'est de Lens et complétée par l'aménagement — financé par les collectivités locales et en cours de réalisation — du contournement de la ville.

A l'ouest de Lens l'acquisition des terrains est en voie d'achèvement. La liaison Lens—Aix-Noulette, y compris le contournement de Lens, est prévue au VI<sup>e</sup> Plan, le tout représentant une opération qui nous coûtera, sur la base actuelle, la somme non négligeable de 170 millions de francs environ. L'aménagement d'un prolongement au-delà d'Aix-Noulette vers l'ouest jusqu'à Bruay est en cours à l'initiative du département. J'examine en ce moment avec le conseil général du Pas-de-Calais, où je me rendrai bientôt, l'éventualité de poursuivre ces aménagements au-delà de Bruay jusqu'à Lillers en contournant Béthune.

Je ne donnerai peut-être pas entière satisfaction à M. Bozyl, mais je tiens à lui indiquer que, tandis que le V<sup>e</sup> Plan consacrait une moyenne annuelle de trois millions de francs au réseau routier corse, je puis m'engager aujourd'hui à porter cette dépense à dix et peut-être quinze millions de francs par an, ce qui représente tout de même un effort supplémentaire important de la part de l'Etat.

M. Bustin a évoqué le problème — capital — de Fos. Le VI<sup>e</sup> Plan prévoit de consacrer 350 millions de francs à l'aménagement routier de cette zone. C'est un arbitrage que j'ai rendu moi-même dans le cadre du programme de la région Provence—Côte d'Azur. Dès 1972 près de la moitié des crédits concernant les équipements routiers de Fos seront engagés.

Nous passons au Sud-Ouest. M. Vallex a évoqué le problème de la R. N. 10. Je peux lui indiquer — puisque c'est cela qui le préoccupe — qu'au sud de Bordeaux près de 80 millions de francs seront dépensés au cours du VI<sup>e</sup> Plan pour moderniser cette route ; les travaux commencés en 1971 seront poursuivis en 1972 et achevés au cours du Plan. A l'issue de celui-ci, la R. N. 10 sera devenue une route véritablement moderne pour traverser les Landes.

Toujours au sujet de la R. N. 10, je répondrai à M. Joanne que, dans la région Poitou-Charentes, 110 millions de francs environ seront consacrés à la modernisation de cette voie. Sur la liaison La Rochelle—Saintes, 38 millions de francs seront dépensés dans le VI<sup>e</sup> Plan. Elle sera notamment à quatre voies entre Rochefort et La Rochelle.

J'arrive à cet axe qui passionne nombre de membres de cette Assemblée et qui ne représentent pas tous le Centre, l'axe Centre Europe—Atlantique.

Ainsi que je l'ai indiqué ce matin, il est déjà engagé grâce à une coopération entre deux départements et l'Etat. Je ne reprends pas les chiffres que j'ai cités, mais je précise que sur le tronçon commun Limoges—Montluçon, les trois branches vers l'Ouest — Bordeaux, La Rochelle, Nantes — et l'axe vers l'Est, en direction de Montceau-les-Mines et Chalon-sur-Saône, une dépense de 550 millions de francs est prévue pour le VI<sup>e</sup> Plan, sans tenir compte de l'apport des collectivités locales.

C'est dire qu'il ne s'agit pas d'un rêve mais bien du commencement d'une réalité. Il suffit d'ailleurs de se rendre sur place pour voir que certains tronçons de ce futur axe existent déjà.

**M. Michel Duval.** Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Je vous en prie.

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

**M. Michel Duval.** Je vous remercie de vos précisions, monsieur le ministre. Je constate néanmoins que, dans votre réponse,

vous ne tenez pas compte d'un amendement que j'avais déposé lors de la discussion du VI<sup>e</sup> Plan, et cosigné par M. Macquet et M. Vallex.

En réalité, le tronçon que vous venez de citer ne désenclavera pas la métropole régionale de l'Auvergne. En dépit des promesses qui avaient été faites en très haut lieu, Montluçon — qui est la seconde ville de la région de l'Auvergne — ne sera pas reliée à Clermont-Ferrand.

Il n'existe pourtant qu'un seul point noir : le franchissement de la vallée de la Sioule. Son aménagement ouvrirait l'Auvergne à toute la façade Atlantique, aux pays de Loire et à l'Ouest par les branches que vous citez, vers Nantes, La Rochelle et Bordeaux.

En tant que représentant de l'Auvergne, non seulement du Puy-de-Dôme mais également au nom de mes collègues du Cantal et de la Haute-Loire, je me permets de vous déclarer que l'Auvergne ne pourrait tolérer, à l'occasion de la création de cette grande traverse routière souhaitée par tous dans cette Assemblée depuis plusieurs années, d'être sacrifiée, faute d'un véritable désenclavement nécessaire à sa vie.

Je vous le dis très solennellement aujourd'hui, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Lorsqu'il s'agit d'implanter une autoroute sur le terrain, monsieur Duval, je rencontre bien souvent de nombreuses oppositions. Certaines populations espèrent la voir s'implanter ailleurs et plutôt chez le voisin.

Pour l'axe Centre Europe—Atlantique, c'est le contraire ; nombreux sont ceux qui veulent le voir passer chez eux en priorité. Malheureusement, il ne peut pas passer partout tout de suite ! Il nous a fallu choisir.

Néanmoins — et j'ai sans doute omis de vous le préciser — la branche, Montluçon—Clermont-Ferrand—Lyon sera réalisée et la dépense imputée sur le crédit de 550 millions de francs dont j'ai fait état.

**M. Michel Duval.** Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** M. Barberot a évoqué principalement les problèmes du département de l'Ain.

Contrairement à ce qu'il pense, la route nationale n° 83, Lyon—Bourg—Lons-le-Saunier est retenue au schéma directeur. En revanche, la route nationale n° 504 ne l'est que partiellement parce qu'elle ne répond pas aux critères exigés sur l'ensemble de son parcours.

Sur l'itinéraire qui relie Genève à l'autoroute Lyon—Paris, des renforcements très importants sont en cours. Dès cette année, cette route deviendra satisfaisante pour la qualité de sa chaussée, sinon pour sa largeur. Des opérations d'élargissement sont d'ailleurs envisagées dans le VI<sup>e</sup> Plan sur cet axe.

Enfin, en ce qui concerne les deux rocadés de Mâcon, celle du Nord-Est sera engagée intégralement et celle du Nord-Ouest partiellement.

Revenons un peu plus au Sud avec M. Favre qui a posé le problème des liaisons Brive—Méditerranée, Aurillac—Figeac et Figeac—Villefranche-de-Rouergue. Soixante millions de francs sont prévus au VI<sup>e</sup> Plan entre Brive et la limite du département de l'Hérault, dont 16 millions dans l'Aveyron. Ce n'est pas rien ! La liaison Aurillac—Figeac est inscrite au schéma directeur et des aménagements seront entrepris au VI<sup>e</sup> Plan.

Je voudrais appeler l'attention de l'Assemblée sur un travers qui se manifeste actuellement et qui consiste à essayer de raccrocher tel ou tel tronçon, notamment dans le Centre, à un axe international du type Helsinki—Gibraltar. J'attends le moment où l'on cherchera, en France, quelles voies devront se raccrocher à la liaison Pékin—Joannesburg, via Gibraltar. (Sourires.)

Quant à la relation Figeac—Villefranche-de-Rouergue, je suis obligé de constater sa très faible importance puisque le trafic y était d'environ mille véhicules par jour au dernier comptage. C'est pourquoi elle n'a pu être retenue dans le schéma directeur.

Monsieur Plantier, l'axe Pau—Oloron—Saragosse qui passe, si mes souvenirs sont exacts, par le col du Somport, figure au schéma directeur. En revanche, je ne pense pas qu'on puisse envisager d'y effectuer des investissements importants au cours du VI<sup>e</sup> Plan.

La liaison Le Mans—Blois, monsieur Cormier, n'a pas été retenue au schéma directeur parce qu'elle ne répond pas aux différents critères, notamment à celui d'un trafic minimum

de 2.000 véhicules par jour en 1968. Si, d'autre part, on ne prévoit pas d'aménagements importants sur l'axe Chartres—Vendôme—Tours, c'est parce que l'autoroute Paris—Tours atteindra Orléans à la fin de 1973 et Tours au début de 1975.

A Vendôme, on réalisera certains aménagements, sans pour autant entreprendre, dans l'immédiat, la grande déviation envisagée et qui coûte, hélas ! extrêmement cher.

M. Dassié s'est intéressé à la liaison Nantes—Saint-Nazaire. La mise à quatre voies de cette route sera complètement effective au cours du VI<sup>e</sup> Plan et coûtera 90 millions de francs. L'engagement d'une partie importante de ces travaux est prévu pour 1972.

Je terminerai ce tour de France par la Bretagne.

D'abord, un problème ponctuel a été évoqué par M. Rouxel. Il s'agit du pont de Guildo qui, paraît-il, revêt une importance particulière dans cette partie de la Bretagne. Certes, la circulation est actuellement difficile puisqu'elle est limitée aux seules voitures légères ; mais des instructions ont été données pour qu'un pont Bailey soit mis en place en attendant la réalisation de l'ouvrage définitif. La question devrait donc être réglée à la satisfaction des Bretons.

Mais je répondrai surtout à M. Jean-Claude Petit, car j'estime que son intervention n'était pas de très bon aloi, surtout à mon égard.

Sur un budget total de 680 millions destiné aux routes de rase campagne, 200 millions de francs ont été dépensés pour la Bretagne en 1971, ce qui représente un effort énorme, et j'emploie ce mot à dessein. Je me suis personnellement engagé vis-à-vis des Bretons, lors d'une réunion de la Coder qui s'est tenue à Rennes, à démissionner du Gouvernement si ces 200 millions n'étaient pas dépensés. Dans ces conditions, il n'est pas bien de venir contester aujourd'hui l'action entreprise par le Gouvernement en faveur de la Bretagne. (Applaudissements.)

En outre, monsieur Petit, compte tenu de cet effort particulier dont nous nous réjouissons tous, il n'est pas convenable, vis-à-vis de vos collègues des autres régions, de vous plaindre et de revendiquer davantage.

Je répète que les engagements pris par le Gouvernement seront rigoureusement tenus.

**M. Jean-Claude Petit.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Petit, avec l'autorisation de M. le ministre de l'équipement et du logement.

**M. Jean-Claude Petit.** Si vous avez cru un seul instant, monsieur le ministre, que mon intervention était dirigée contre vous personnellement, vous avez commis une erreur totale. Vous avez d'ailleurs pu vous en rendre compte, puisque j'ai dit également que des engagements n'étaient pas tenus dans d'autres domaines. Je parlais donc, en général, de l'action du Gouvernement.

Je reconnais que des efforts sont consentis en faveur de la Bretagne ; mais il faut aussi admettre que ma région, la Cornouaille, pourrait s'appeler la « Cornouaille oubliée ». Nous le verrons d'ailleurs encore lors de la discussion d'autres budgets.

Mon intervention tendait seulement à vous faire remarquer que la solidarité d'une chaîne ne vaut que celle de son maillon le plus faible. Or, dans la chaîne des voies express de Bretagne, ma région est particulièrement mal lotie.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** La liaison Orly—Roissy a été évoquée par plusieurs orateurs, en particulier par M. Hauret. La construction d'un aéroport qui comportera un tel trafic près de la capitale, avec toutes les complications qui en résulteront, nous préoccupe effectivement.

Deux problèmes se posent, celui du trafic des voyageurs et celui du trafic des travailleurs.

En faveur des voyageurs, un effort considérable est fait ou sera fait, puisque pour Orly l'autoroute du Sud a été doublée — c'est maintenant la plus large d'Europe, avec douze voies — et qu'une deuxième autoroute sera créée pour la liaison avec Roissy. Cette opération fait partie du programme du VI<sup>e</sup> Plan, si bien que lorsque l'aéroport de Roissy sera opérationnel, il sera desservi par deux autoroutes modernes.

Au bénéfice des travailleurs — il est prévu que 100.000 emplois seront créés à Roissy — nous envisageons la création de liaisons par rocades et non de liaisons radiales, car il convient d'inciter ces travailleurs à habiter non à Paris, mais plutôt la banlieue, notamment à Cergy ou dans les villes nouvelles qui se développeront dans la vallée de la Marne.

L'effort nécessaire à la création de ces rocades est déjà engagé et sera poursuivi dans le VI<sup>e</sup> Plan.

Pour la liaison directe entre Roissy et Orly, il avait été question d'implanter l'aérottrain. Le problème n'est d'ailleurs pas de mon ressort ; il relève de celui de mon collègue des transports, mais, de toute façon, c'est une affaire interministérielle.

La raison pour laquelle on a renoncé à cette implantation est simple : puisque l'on envisageait un investissement de cette importance — 600 ou 700 millions de francs — il était préférable de le faire en faveur des populations de la région parisienne plutôt qu'au bénéfice des étrangers qui transitent uniquement à Paris, pour passer d'un aéroport à l'autre. Personne ne peut désapprouver un tel choix. La liaison Cergy-Pontoise—La Défense a donc été choisie comme implantation du premier aérottrain.

M. Lejeune a posé le problème du canal de la Somme, que j'ai eu l'occasion d'évoquer récemment, lors d'un voyage à Amiens. Je ne peux que répéter ici ce que j'ai dit là-bas : l'Etat est prêt à investir quatre millions et demi de francs pour la modernisation de ce canal.

Certes, il est intéressant de l'élargir au gabarit de 400 tonnes, comme vous l'avez suggéré, et non de le reconstituer à l'identique. Mais, naturellement, cette modernisation ne peut s'effectuer qu'avec un concours très important des collectivités locales. Par conséquent, il faut en venir à une opération conjointe dans laquelle le département investira beaucoup plus que l'Etat, puisque l'importance du canal est plus régionale que nationale. La mise en place de la réforme régionale permettra d'ailleurs de mener plus facilement à bien cette opération et ces travaux.

A M. Denvers, j'indique qu'on aura dépensé dans le Nord, pour la mise à grand gabarit du canal Dunkerque—Lille, 84 millions de francs fin 1972 sur les 320 millions prévus en autorisations de programme dans le VI<sup>e</sup> Plan. C'est dire que la cadence est bonne et que les travaux prévus, notamment la liaison avec la Belgique, seront réalisés, comme il le souhaite.

M. Dassié a évoqué les problèmes concernant Nantes—Saint-Nazaire, en particulier celui du port maritime. L'affaire est réglée : l'amélioration du chenal de Donges à Nantes sera inscrite au VI<sup>e</sup> Plan, moyennant une revision du financement du programme de la partie aval de l'estuaire.

Il a parlé ensuite des voies navigables de l'Ouest, notamment de la Loire et du canal de Nantes à Brest.

Pour la Loire, un effort accru sera consenti pour la restauration des digues et l'entretien du chenal en amont de Nantes. Le montant des crédits inscrits dans le VI<sup>e</sup> Plan passera de 500.000 francs à 1.200.000 francs.

Pour le canal de Nantes à Brest, il a été décidé, après un nouveau examen, d'augmenter l'effort de l'Etat. Les crédits passeront de 500.000 à un million de francs, ce qui permettra d'amorcer la remise en état des écluses. Mais nous ne pouvons décerner pas faire plus, car nous devons concentrer nos crédits sur les opérations qui présentent véritablement un caractère national.

M. Ruais, dans le domaine routier, avait évoqué la liaison de l'autoroute A 10 Paris—Poitiers avec le boulevard périphérique de Paris. Je lui réponds maintenant.

Le financement de cette liaison n'est certainement pas possible actuellement par les moyens normaux, c'est-à-dire budgétaires. Il s'agit d'un ouvrage lourd, trop coûteux. En revanche, le concessionnaire de l'autoroute A 10 fait actuellement une étude, qui n'est pas encore en ma possession, sur un financement éventuel plus rapide dans le temps, si l'on accepte le principe du péage. Compte tenu du nombre important de grandes artères à caractère radial qui existeront dans le Sud de Paris, cette solution peut être envisagée, car elle permettrait d'avancer la réalisation de cette liaison.

Monsieur Denvers, j'ai indiqué ce matin que la réalisation de l'avant-port de Dunkerque était retardée. Le financement qui devait intervenir en 1971 a été simplement reporté de quelques mois, sur le budget de 1972 et l'opération commencera dès le début de l'année. Vous n'avez donc aucune inquiétude à vous faire.

**M. Franck Cazenave.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Cazenave, avec l'autorisation de M. le ministre de l'équipement et du logement.

**M. Franck Cazenave.** Peut-on espérer, monsieur le ministre, un effort particulier pour la route de Bordeaux à Arcachon ?

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Nous ferons un effort au cours du VI<sup>e</sup> Plan, ainsi que j'ai l'ai indiqué quand je suis allé à Bordeaux, vraisemblablement pas en 1972, mais sûrement en 1973.

Monsieur le président, ayant répondu à tous les orateurs, je demande à l'Assemblée, comme je l'ai fait ce matin, de bien vouloir voter ce budget qui, dans l'ensemble, est bon. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** Le vote sur les titres III à VII des états B et C concernant les crédits de l'équipement est réservé jusqu'à l'examen des crédits concernant le logement.

## ETAT D

*Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1973.*

### TITRE III

« Chap. 35-21. — Entretien et réparation du réseau routier national : 15 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état D (chapitre 35-21).

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** J'appelle maintenant l'article 56, rattaché à l'examen des crédits de l'équipement.

### Article 56.

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

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

« Cette subvention annuelle sera calculée par référence à la dotation de 300 millions de francs, prévue par la présente loi pour l'ensemble des dépenses s'appliquant aux routes mentionnées à l'alinéa 1<sup>er</sup>. »

La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** La commission de la production et des échanges a longuement étudié le problème du transfert aux départements de quelque 55.000 kilomètres de routes secondaires du réseau national.

En principe, elle n'est pas opposée à ce transfert. En effet, comme je l'ai dit ce matin, ces voies intéressent la circulation locale, interdépartementale ou régionale. Mais elle craint que l'incitation à l'acceptation de ce transfert ne soit pas suffisante pour les départements. Certains commissaires ont donc demandé qu'il soit, d'une part progressif, d'autre part partiel.

Monsieur le ministre, vous avez répondu, et je comprends très bien votre position sur le transfert partiel. Mais nos craintes n'en restent pas moins fondées.

Il serait regrettable que certains départements n'acceptassent pas vos propositions. Or le système que vous avez proposé, c'est-à-dire le transfert d'un crédit global de trois millions de francs de l'Etat sur les départements, ce qui correspond à quelque cinquante francs par kilomètre et par an, ne semble pas suffisant pour les amener à les accepter. Personnellement, j'aurais donc préféré un autre système.

Vous avez dit que le crédit de trois millions de francs serait renouvelable tous les ans et qu'il serait probablement augmenté. La loi de finances pour 1972 fait, certes, état de ce crédit, affirme qu'il sera renouvelable annuellement, et même éternellement. Mais l'éternité, dans cette maison, s'arrête quelquefois à deux ans ou à un an. (Sourires.) car elle dépend de la loi de finances ultérieure. Nous avons même constaté que des textes de loi — je pourrais vous en citer de nombreux — n'étaient pas appliqués. Certains départements peuvent donc avoir un doute.

A mon avis, une solution telle que la participation de l'Etat au financement ou au paiement des annuités de prêts, lorsque les départements se seraient engagés à consentir un effort et à contracter des emprunts importants pour remettre en état le réseau routier national secondaire qui leur aurait été transféré, eût été préférable, à condition de limiter dans le temps cette participation. En effet, trainer un tel boulet pendant vingt, trente ou cinquante ans — un ou deux ans, pourriez-vous me répondre — paraît un peu exagéré.

Evidemment, je n'ai pas pu déposer d'amendement en ce sens, car le couperet de l'article 40 de la Constitution l'aurait immédiatement cisailé, mais je vous fais cette suggestion, monsieur le ministre, d'ailleurs dans le but de vous aider et d'inciter les départements à accepter votre proposition. (Applaudissements sur divers bancs.)

**M. le président.** Sur l'article 56, je suis saisi de trois amendements.

L'amendement n° 50, présenté par MM. Regaudie, Longequeue, Alduy, Bouloche, Denvers, Tony Larue et les membres du groupe socialiste, tend à supprimer l'article 56.

L'amendement n° 73, présenté par M. Sabatier, rapporteur général, et M. Ruais, tend à rédiger ainsi le dernier alinéa de cet article :

« La subvention est fixée pour 1972 à 300 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement total. Pour les années suivantes, elle sera calculée dans les conditions définies par le Plan pour les enveloppes financières qui y figurent. »

L'amendement n° 90 rectifié, présenté par M. Ruais, tend à rédiger ainsi le dernier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. Regaudie, pour soutenir l'amendement n° 50.

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, je vais essayer de me faire mieux comprendre qu'au cours de mon intervention de ce matin.

Comme tous les membres d'un conseil général, je suis très inquiet — je le dis franchement et nettement — de la proposition qui nous est présentée. D'ailleurs, dans la première partie de son intervention, M. Catalifaud, rapporteur pour avis, va dans mon sens et affirme l'existence de nombreuses raisons d'inquiétude.

Si les routes étaient confiées aux départements, elles seraient mieux entretenues, avez-vous dit aux usagers, monsieur le ministre. Ce propos m'a été rapporté par une personnalité qui s'occupe des problèmes routiers et il est certainement exact.

Je n'ai jamais fui mes responsabilités, trop heureux de pouvoir en assumer, à condition de disposer de ressources. Mais là, le bât commence à nous blesser !

Vous nous donnez la responsabilité de l'entretien des routes ; fort bien ! Vous nous allouez un crédit — comme je ne possède aucune donnée chiffrée, je ne puis émettre un avis valable — qui peut être suffisant, voire trop important. Soit ! Mais que va-t-il se passer ?

Nous possédons un réseau de routes nationales secondaires dont l'état très défectueux nécessitera des travaux importants : remise en état des chaussées, resserrage des virages, aménagement des ouvrages d'art. Il est probable que leur coût dépassera les crédits alloués.

Comme nous ne pourrions les réaliser dans le délai souhaité par les usagers, nous serons sévèrement critiqués, et c'est humain. Or si un crédit est prévu pour l'exercice 1972, qu'en sera-t-il pour l'avenir ? Je veux bien admettre que l'Assemblée vote l'amendement de M. Ruais, dont je conteste d'ailleurs la

recevabilité au regard de la Constitution. Mais vous ne sauriez prendre, monsieur le ministre, ni vous ni d'autres, un engagement dans ce domaine.

Mon inquiétude naît surtout du comportement du ministère de l'économie et des finances. Je ne fais pas là de politique étroite. Je n'incrimine pas le Gouvernement d'aujourd'hui. Vieux parlementaire, je sais ce qui s'est passé jadis et qui se renouvelle chaque année : on nous fait de mirifiques promesses mais, au moment d'engager les dépenses, les crédits nous font défaut. Si les sommes qui nous sont proposées pour 1972 sont importantes, je crains qu'elles ne le deviennent beaucoup moins à l'avenir et que l'aide allouée ne soit plus, alors, en rapport avec les besoins en matière d'entretien des routes nationales.

Quelle serait votre position, monsieur le ministre, si, conseiller général, vous aviez à vous prononcer sur ce cadeau, que d'aucuns qualifient d'empoisonné ? La population nous incitera à l'accepter, mais au prix d'une hypothèque sur l'avenir et sur la gestion de nos successeurs. Aussi, faut-il être très prudent avant de prendre une telle hypothèque.

Or nous n'avons aucune garantie au-delà de l'année 1972. Dans ces conditions l'Assemblée serait bien inspirée en votant mon amendement qui tend à supprimer l'article 56.

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

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le président, mes chers collègues, dans cette affaire, entrent en jeu plusieurs principes contradictoires dont la commission a débattu par trois fois.

Mais ces principes, à savoir l'honnêteté intellectuelle et politique, la confiance dans les engagements du Gouvernement, et le succès même de la réforme proposée, s'opposent aux règles organiques relatives au vote du budget, ainsi qu'à la politique économique générale que nous avons soutenue tout au long du débat.

L'honnêteté intellectuelle et politique, d'abord.

Il est bien évident que les départements qui useront de l'option qui leur est offerte par le Gouvernement se prononceront en fonction d'un bilan dont les éléments sont donnés par le texte de loi. Il ne faut donc pas que ce bilan puisse être changé par une décision gouvernementale.

Confiance dans les engagements du Gouvernement, ensuite.

Certes, le Gouvernement est tout prêt à affirmer — nous l'avons déjà entendu de la bouche de M. Chalandon — que la subvention, bien loin de décroître, pourra même être augmentée si l'évolution budgétaire le permet.

Le succès de la réforme proposée, enfin.

M. le ministre de l'équipement et du logement a mis en évidence, d'une manière lumineuse, l'intérêt majeur de la réforme pour les départements, qui disposeront ainsi du maximum de crédits, puisque la somme moyenne proposée — il ne s'agit ici que de moyenne — est supérieure à ce qui est actuellement dépensé, tant du point de vue départemental que du point de vue national, pour toutes les routes considérées.

L'adoption de l'article 56 présente donc un intérêt évident. Mais cela suppose, bien entendu, que des engagements soient pris.

Venons-en maintenant aux principes qui s'opposent à cette réforme.

Il y a d'abord les règles organiques relatives au vote des lois de finances, qui ne nous permettent pas d'obtenir immédiatement ces assurances. C'est le principe de l'annualité budgétaire.

Il y a ensuite les principes de notre politique générale. L'Assemblée aurait sans doute préféré une promesse d'indexation. Mais ce n'est assurément pas possible dans le cadre de la politique budgétaire. C'est pourquoi le Gouvernement, sans repousser à proprement parler l'amendement n° 73, a fait savoir qu'il n'en était pas partisan, ce qui est en soi un bon indice, car cela prouve justement que l'augmentation des crédits destinés aux routes interviendra ultérieurement, conformément au Plan et à la programmation linéaire.

Dans ces conditions, il fallait trouver une solution.

La commission des finances demande au Gouvernement de faire un pas en acceptant qu'un plancher soit fixé, c'est-à-dire que le chiffre annoncé ne soit pas par la suite diminué.

Le Gouvernement demandera sans doute à l'Assemblée de faire aussi un pas à sa rencontre, en renonçant à une indexation.

La commission m'a donné d'ores et déjà mandat pour accepter cette proposition, étant bien entendu que, dans son esprit et même si ce n'est pas inscrit dans les textes, le Gouvernement fera l'effort qui s'impose au cours des années suivantes.

Cette proposition de la commission est matérialisée par l'amendement n° 90 rectifié qui prévoit un plancher ainsi que la possibilité d'une révision pour les années ultérieures. Il est bien évident qu'avec un plancher, cette révision ne pourra s'exécuter qu'en hausse.

Monsieur le ministre, il vous reste à nous donner l'assurance, s'agissant de routes souvent dégradées, que des disponibilités accrues seront laissées aux organismes prêteurs, notamment à la Caisse des dépôts et consignations, afin que les emprunts nécessaires puissent être contractés.

Si vous acceptez l'amendement n° 90 rectifié, je retirerai l'amendement n° 73, comme m'y a autorisé la commission.

C'est cette réponse, monsieur le ministre, que nous attendons de vous.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 50.

**M. le ministre de l'équipement et du logement.** Il va de soi qu'il serait totalement incohérent que le Gouvernement accepte l'amendement du groupe socialiste.

J'ai dit ce matin le prix qu'attache le Gouvernement à cette réforme et j'ai répété tout à l'heure qu'elle constituait probablement la pierre angulaire d'une bonne politique routière, dans les conditions actuelles.

Ne serait-ce que d'un point de vue très général, il faut passer d'une conception rurale des choses à une conception industrielle. Cela correspond aux objectifs fondamentaux de la nation.

Or, en France, pour le réseau routier, les considérations rurales l'emportent encore trop souvent sur les considérations industrielles. Une redistribution s'impose donc et seule cette réforme peut l'opérer.

Parce qu'il tient à sa réforme, le Gouvernement ne peut que repousser tout amendement tendant à la supprimer.

Il reste à tenir compte des inquiétudes justifiées qui se sont manifestées dans cette Assemblée à propos des charges financières qui incomberont aux départements qui se prononceront en faveur du transfert.

Mon collègue M. Taittinger exposera la position du Gouvernement sur l'amendement présenté par M. Ruais.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.

**M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.** Lors du débat en commission des finances, le rapporteur spécial du budget de l'équipement, M. Ruais, a demandé que le transfert facultatif de la voirie nationale secondaire aux départements, prévu par l'article 56 du projet de loi de finances, soit assorti de deux garanties.

Tout d'abord, M. le rapporteur demandait — pour reprendre ses propres paroles — qu'en aucun cas la dotation ne se trouve diminuée par la suite. A cet effet, il a déposé un amendement, n° 90 rectifié, qui propose une nouvelle rédaction du dernier alinéa de l'article 56 du projet de loi de finances.

C'est très volontiers que je confirme devant l'Assemblée nationale l'intention du Gouvernement, déjà mentionnée dans son exposé des motifs, de maintenir la subvention compensatrice de l'Etat au moins au niveau de 300 millions de francs, dans l'hypothèse d'un transfert total, pour les années 1973 et suivantes.

**M. Marc Bécam.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.** Dans ces conditions, le Gouvernement accepte l'amendement n° 90 rectifié présenté par M. Ruais et adopté par la commission des finances.

M. le rapporteur spécial a demandé ensuite que les départements puissent trouver un volume d'emprunt suffisant pour effectuer, sur les routes nationales secondaires, les grosses réparations nécessaires.

Sur ce point également, je peux lui apporter les apaisements qu'il souhaite. En effet, à partir du moment où il y aura eu

transfert, après accord du conseil général, la voirie nationale secondaire sera intégrée dans la voirie départementale. A ce titre, elle pourra bénéficier de prêts de la Caisse des dépôts et consignations, dans le cadre des enveloppes définies chaque année par celle-ci compte tenu de ses ressources et de ses charges dans ses divers domaines d'intervention, en vue de financer des opérations d'équipement subventionnées ou non en matière de voirie départementale.

La Caisse des dépôts et consignations aura à tenir compte, pour la fixation de ces enveloppes, de l'élément nouveau que peut représenter l'éventuel développement de la voirie départementale.

Mesdames, messieurs, je suis heureux de pouvoir vous donner cette double assurance. (*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. Delacienal, pour répondre au Gouvernement.

**M. Jean Delachenal.** Ce matin, monsieur le ministre, je vous ai dit que nous étions favorables à l'idée de mettre des routes nationales à la charge des départements, mais à certaines conditions, la principale étant la possibilité pour le Parlement de contrôler chaque année les crédits mis à la disposition des départements pour financer l'entretien de cette voirie qui leur incombera désormais.

Dans la réponse que vous m'aviez faite, vous avez déclaré qu'il serait tenu compte des caractéristiques de ces routes nationales. Cela me semble fondamental, car nombre d'entre elles sont dans un état tel qu'il faudra les refaire complètement et les crédits prévus à cet effet risquent d'être insuffisants. Mais vous nous avez promis d'en tenir compte.

D'autre part, si j'ai bien compris M. le secrétaire d'Etat, le Parlement aura la possibilité de reviser le montant des sommes prévues pour l'entretien de ces routes nationales devenues départementales. Dans ces conditions, il nous paraît tout à fait normal d'approuver la proposition qui nous est faite et qui permettra enfin d'entretenir ces routes nationales, jusqu'à présent laissées à l'abandon. (*Applaudissements.*)

**M. Louis Odru.** Monsieur Delachenal, vous oubliez l'article 40 de la Constitution !

**M. Jean Delachenal.** Mais non ! j'y pense constamment.

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

**M. René Regaudie.** Le groupe socialiste demande un scrutin public sur l'amendement n° 50 que j'ai déposé.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je rappelle que la commission des finances a émis un avis défavorable à son adoption.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 50, repoussé par le Gouvernement et par la commission.

Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais et sera ouvert dans cinq minutes.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	475
Nombre de suffrages exprimés.....	455
Majorité absolue.....	228
Pour l'adoption.....	102
Contre .....	353

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** En raison des assurances que M. le ministre vient de donner, et conformément au mandat que j'ai reçu de la commission des finances, je retire l'amendement n° 73, qui est remplacé par l'amendement n° 90 rectifié, proposé par la commission.

**M. le président.** L'amendement n° 73 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 90 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 56, modifié par l'amendement n° 90 rectifié.

(*L'article 56, ainsi modifié, est adopté.*)

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

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

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993) (rapport n° 2010 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement et logement (*suite*) :

Crédits concernant le logement et l'urbanisme, et articles 34 à 36 :

Logement :

(Annexe n° 16 — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 2011, tome XI, de M. de Préaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome X, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Urbanisme :

(Annexe n° 17 — M. Caldaguès, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome XI, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Tourisme :

(Annexe n° 18 — M. Louis Sallé, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome XII, de M. Valleix, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures vingt-cinq.*)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCH.

# ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

## 2<sup>e</sup> Séance du Jeudi 28 Octobre 1971.

### SCRUTIN (N° 277)

Sur l'amendement n° 50 de M. Regaudie tendant à supprimer l'article 56 du projet de loi de finances pour 1972. (Classement de certaines routes nationales dans la voirie départementale.)

Nombre des votants..... 475  
 Nombre des suffrages exprimés..... 455  
 Majorité absolue..... 228

Pour l'adoption..... 102  
 Contre ..... 353

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### Ont voté pour :

MM.  
 Abelin.  
 Alduy.  
 Andrieux.  
 Ballanger (Robert).  
 Barbet (Raymond).  
 Barel (Virgile).  
 Bayou (Raoul).  
 Benoist.  
 Berthelot.  
 Berthouin.  
 Billères.  
 Billoux.  
 Boulay.  
 Bouloche.  
 Boutard.  
 Brettes.  
 Brugérolle.  
 Brugnon.  
 Bustin.  
 Carpentier.  
 Cermolacce.  
 Césaire.  
 Chandernagor.  
 Chazalon.  
 Chavelle.  
 Mme Chonavel.  
 Dardé.  
 Darras.  
 Defferre.  
 Delelis.  
 Delorme.  
 Denvers.  
 Dronne.  
 Ducoloné.

Dumortier.  
 Dupuy.  
 Duraffour (Paul).  
 Duroméa.  
 Fabre (Robert).  
 Fajon.  
 Faure (Gilbert).  
 Faure (Maurice).  
 Feix (Léon).  
 Fiévez.  
 Fouchier.  
 Gabas.  
 Garcin.  
 Gaudin.  
 Gernez.  
 Gosnal.  
 Guille.  
 Houël.  
 Lacavé.  
 Lafon.  
 Lagorce (Pierre).  
 Lamps.  
 Larue (Tony).  
 Lavielle.  
 Lebon.  
 Lejeune (Max).  
 Leroy.  
 L'Huilier (Waldeck).  
 Longqueue.  
 Lucas (Henri).  
 Madrelle.  
 Masse (Jean).  
 Massol.  
 Mitterrand.  
 Mollet (Guy).

Montesquiou (de).  
 Musmeaux.  
 Nilès.  
 Notebart.  
 Guru.  
 Péronnet.  
 Peugnet.  
 Philibert.  
 Planeix.  
 Privat (Charles).  
 Ramette.  
 Regaudie.  
 Rieubon.  
 Rocard (Michel).  
 Rochet (Waldeck).  
 Roger.  
 Roucaute.  
 Royer.  
 Saint-Paul.  
 Sauzedde.  
 Schloesing.  
 Servan-Schreiber.  
 Spénaie.  
 Sudreau.  
 Mme Thome-Pate-  
 nôtre (Jacqueline).  
 Mme Vaillant-  
 Couturier.  
 Vals (Francis).  
 Vancalster.  
 Védriènes.  
 Ver (Antonin).  
 Vignaux.  
 Villon (Pierre).  
 Vinatier.

#### Ont voté contre :

MM.  
 Abdoukader Moussa  
 Ali.  
 Achille-Foul.  
 Aillières (d').  
 Ailloncie.  
 Ansquer.  
 Arnaud (Henri).  
 Arnould.  
 Aubert.  
 Aymar.

Mme Aymé de la  
 Chevrelière.  
 Barherot.  
 Barillon.  
 Baa (Pierre).  
 Baudouin.  
 Bayle.  
 Beauglotte (André).  
 Beauverger.  
 Bécam.  
 Bégué.

Belcour.  
 Bénard (François).  
 Bénard (Mario).  
 Bennetot (de).  
 Bénéville (de).  
 Bénard.  
 Beraud.  
 Berger.  
 Bernasconi.  
 Beucier.  
 Beylot.

Bichat.  
 Bignon (Albert).  
 Bignon (Charles).  
 Billolla.  
 Bisson.  
 Bizet.  
 Blary.  
 Blas (René).  
 Boinvilliers.  
 Boisdé (Raymond).  
 Bolo.  
 Bonnel (Pierre).  
 Bonnel (Christian).  
 Bordage.  
 Borocco.  
 Boscher.  
 Bouchacourt.  
 Boudet.  
 Boudon.  
 Bourgeois (Georges).  
 Bousquet.  
 Bousseau.  
 Boyer.  
 Bozzi.  
 Brossolier.  
 Briat.  
 Bricout.  
 Briot.  
 Brocard.  
 Broglie (de).  
 Buffet.  
 Buot.  
 Buron (Pierre).  
 Caill (Antoine).  
 Caillau (Georges).  
 Caillaud (Paul).  
 Caille (René).  
 Calmégane.  
 Capelle.  
 Carrier.  
 Carlier.  
 Catalifaud.  
 Catry.  
 Cattin-Bazin.  
 Cazenave.  
 Chambon.  
 Chambrun (de).  
 Charbonnel.  
 Charlé.  
 Charles (Arthur).  
 Charret (Edouard).  
 Chassagne (Jean).  
 Chaumont.  
 Chauvet.  
 Claudius-Petit.  
 Collbeau.  
 Collette.  
 Conte (Arthur).  
 Cormier.  
 Cornet (Pierre).  
 Cornette (Maurice).  
 Corrèze.  
 Coudere.  
 Coumaros.  
 Cousté.  
 Couveinhes.  
 Crespin.  
 Cressard.  
 Dahalani (Mohamed).

Damette.  
 Danilo.  
 Dassault.  
 Dassié.  
 Degraeve.  
 Dehen.  
 Delachenal.  
 Delahaye.  
 Delatre.  
 Delhalle.  
 Deliaune.  
 Delmas (Louis-Alexis).  
 Delong (Jacques).  
 Deniau (Xavier).  
 Denis (Bertrand).  
 Deprez.  
 Destremau.  
 Dijoud.  
 Dominati.  
 Donnadiou.  
 Duboscq.  
 Ducray.  
 Dumas.  
 Dupont-Fauville.  
 Durafour (Michel).  
 Durieux.  
 Dusseaulx.  
 Duval.  
 Ehm (Albert).  
 Fagot.  
 Falala.  
 Faure (Edgar).  
 Favre (Jean).  
 Feit (René).  
 Feuillard.  
 Flornoy.  
 Fontaine.  
 Fortuit.  
 Caldaguès.  
 Fouchet.  
 Foyer.  
 Fraudeau.  
 Frys.  
 Gardeil.  
 Garets (des).  
 Gastines (de).  
 Georges.  
 Gerbaud.  
 Gerbet.  
 Germain.  
 Giacomo.  
 Giscard d'Estaing  
 (Olivier).  
 Gissingier.  
 Glon.  
 Godefroy.  
 Godon.  
 Gorse.  
 Grailly (de).  
 Granel.  
 Grimaud.  
 Griotteray.  
 Grondeau.  
 Grussenmeyer.  
 Guichard (Claude).  
 Guilbert.  
 Guillermin.  
 Habib-Dejoncle.  
 Halboul.  
 Halgucut (du).  
 Hamelin (Jean).

Hauret.  
 Mme Hauteclouque  
 (de).  
 Hébert.  
 Hélène.  
 Herman.  
 Herzog.  
 Hinsberger.  
 Hoffer.  
 Hoguet.  
 Hunault.  
 Icart.  
 Ihuel.  
 Jacquet (Marc).  
 Jacquet (Michel).  
 Jacquinet.  
 Jacson.  
 Jalu.  
 Jamot (Michel).  
 Janot (Pierre).  
 Jarrige.  
 Jarrrot.  
 Jenn.  
 Joanne.  
 Joxe.  
 Julia.  
 Kédinger.  
 Krieg.  
 Labbé.  
 Lacagne.  
 La Combe.  
 Lainé.  
 Lassourd.  
 Laudrin.  
 Lavergne.  
 Lebas.  
 Le Bault de la Mor-  
 nière.  
 Lecat.  
 Le Douarec.  
 Lehn.  
 Leiong (Pierre).  
 Lemaire.  
 Le Marchadour.  
 Lepage.  
 Leroy-Beaulieu.  
 Le Tac.  
 Le Theule.  
 Liogier.  
 Lucas (Pierre).  
 Luciani.  
 Macquet.  
 Magaud.  
 Mainguy.  
 Malène (de la).  
 Marcenel.  
 Marcus.  
 Marete.  
 Marie.  
 Marquet (Michel).  
 Martin (Claude).  
 Martin (Hubert).  
 Massoubre.  
 Mathieu.  
 Mauger.  
 Maujolian du Gasset.  
 Mazeaud.  
 Médecin.  
 Menu.  
 Mercier.

Meunier.	Rabourdin.	Stehlin.
Miossec.	Rabreau.	Stirn.
Mirtin.	Radius.	Terrenoire (Aïain).
Mis-ouffa.	Raynai.	Terrenoire (Louis).
Modiano.	Renouard.	Thillard.
Mohamed (Ahmed).	Réthoré.	Thorailier.
Morelion.	Ribadeau Dumas.	Tiberi.
Morison.	Ribes.	Tissandier.
Moron.	Rivière (René).	Tisserand.
Moulin (Arthur).	Richard (Jacques).	Tomasini.
Mouroit.	Richard (Lucien).	Toutain.
Narquin.	Richoux.	Trémeau.
Nass.	Rickert.	Triboulet.
Nessier.	Ritter.	Tricon.
Neuwirth.	Rivière (Joseph).	Mme Troisier.
Offroy.	Rivière (Paul).	Valade.
Ornano (d').	Rivierez.	Valenet.
Falewski (Jean-Paul).	Robert.	Valleix.
Papon.	Rocca Serra (de).	Vallon (Louis).
Paquet.	Rochet (Hubert).	Vandeloitte.
Pasqua.	Rousset (David).	Vendroux (Jacques).
Perrot.	Roux (Claude).	Vendroux (Jacques- Philippe).
Petit (Camille).	Roux (Jean-Pierre).	Verkindere.
Petit (Jean-Claude).	Ruais.	Vernaudon.
Peyrefitte.	Sabatier.	Verpillière (de la).
Peyret.	Sablé.	Vertadier.
Pianta.	Sallé (Louis).	Vitter.
Fidjot.	Sanford.	Vitton (de).
Pierrebourg (de).	Sangler.	Voilquin.
Plantier.	Sanguinetti.	Voisin (Alban).
Mme Pioux.	Santoni.	Voisin (André- Georges).
Poirier.	Sarnez (de).	Volumard.
Poncelet.	Schnebelen.	Wagner.
Poniatowski.	Schvartz.	Weber.
Poudevigne.	Sers.	Weinman.
Poulpique (de).	Sibaud.	Westphal.
Pouyade (Pierre).	Soisson.	Zimmermann.
Préaumont (de).	Sourdille.	
Quentier (René).	Sprauer.	

**Se sont abstenus volontairement :**

MM.	Chapalain.	Roiland.
Barrot (Jacques).	Clavel.	Rossi.
Baudis.	Commenay.	Rouxel.
Bonhomme.	Douzens.	Salenave.
Bourdellès.	Hersant.	Stasi.
Cassabel.	Jouffroy.	Tondut.
Cerneau.	Ollivro.	Torre.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Grandsart, Murat, Peizerat, Rives-Henrys.

**Excusés ou absents par congé (1) :**

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

MM. Chédru, Collière et Zillier.

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Achille Peretti, président de l'Assemblée nationale, et M. Nungesser, qui présidait la séance.

**Motifs des excuses :**

(Application de l'article 162, alinéa 3, du règlement.)

MM. Chédru (maladie).  
Collière (maladie).  
Zillier (maladie).

(1) Se reporter à la liste ci-après des motifs des excuses.