

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F  
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

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

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
4<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 57<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Vendredi 17 Novembre 1972.

## SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1973 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5359).

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme (suite).

Tourisme (suite).

M. Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Discussion des crédits : MM. Brocard, Virgile Barel, Aymar, Gaudin, Ansquer, Alduy, Pierre Janot.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Tourisme.

Etat B.

Titres III et IV. — Adaption.

Etat C.

Titre V.

Amendement n° 68 de la commission des finances : MM. Sallé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre. — Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI. — Adoption.

## Équipement et urbanisme.

MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement ; Caldaguès, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'urbanisme ; Catallaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'équipement ; Barberot, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'urbanisme.

M. Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 5376).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC,  
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1973 (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 1973 (n° 2582, 2585).

## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EQUIPEMENT, LOGEMENT ET TOURISME

### Tourisme (suite).

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

A la fin de sa séance d'hier soir, l'Assemblée a entendu les deux rapporteurs.

La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

**M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, ministre à part entière du tourisme et entendant consacrer à ce secteur essentiel de notre économie toute l'attention qu'il exige, je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée de préciser devant vous quelques-unes des orientations déterminantes que je compte lui donner.

L'esprit dans lequel vos rapporteurs ont abordé ce budget situe d'emblée la discussion à son véritable niveau : à la fois, facteur d'une croissance équilibrée et espoir d'une société à la recherche d'une meilleure qualité de vie, la définition d'une politique nationale du tourisme doit répondre aux besoins d'une grande industrie nationale et aux espérances des Français.

C'est d'ailleurs ce qu'avait bien compris M. Anthozio qui, il y a un an, avait fort bien tracé le chemin à suivre, à la tribune de cette assemblée, et je remercie MM. Valleix et Sallé de l'avoir rappelé.

Le projet de budget du commissariat général au tourisme qui est aujourd'hui soumis à votre examen ne peut certes à lui seul prétendre concrétiser une politique d'ensemble.

Ceci d'abord parce qu'il représente une part seulement, et relativement faible, des crédits de l'Etat en matière touristique.

Pour avoir une vue d'ensemble de l'effort de l'Etat, il faut en effet non seulement y ajouter les prêts du F. D. E. S., mais surtout ne pas oublier que la part la plus importante des crédits de l'Etat affectés aux équipements touristiques reste inscrite dans les budgets propres de chaque ministère, même si leur affectation dépend pour l'essentiel de moi.

De plus, la définition d'une politique, surtout en matière de tourisme, ne se traduit pas seulement par des chiffres. Elle doit être un effort de coordination et d'imagination. Aussi, le commissaire général au tourisme ne limite pas son action à l'utilisation de crédits budgétaires, il a à proposer à l'initiative publique et privée un cadre, une doctrine, dans lesquels doivent s'insérer des moyens divers.

Un rapide survol du budget du commissariat permet déjà de marquer quelques orientations. Il montre — M. Sallé l'a rappelé — une progression de plus de 10 p. 100 pour le budget de fonctionnement, d'un peu plus de 13 p. 100 pour le budget d'équipement, ceci sans compter les sommes inscrites au F. A. C.

L'augmentation des dépenses de personnel s'explique sans doute par des raisons générales, mais il y a aussi la volonté de renforcer les moyens du commissariat général dans trois directions :

D'abord l'équipe de conception et de coordination placée auprès du commissaire général doit être étoffée. C'est de son rôle d'impulsion et d'incitation que dépend d'abord en grande partie la réussite de sa mission.

Le projet prévoit de plus la création d'une nouvelle délégation régionale, ce qui porte à 16 le nombre des régions dans lesquelles l'action du commissariat général peut être prolongée et intensifiée. Le tourisme est une des dimensions les plus intéressantes de l'action régionale, je ne l'oublie pas. C'est la raison pour laquelle nous avons augmenté cette année, comme l'a demandé votre rapporteur, les crédits pour les comités régionaux.

Enfin, ce projet de budget assure l'extension de nos représentations à l'étranger.

En ce qui concerne les crédits d'équipement, qui visent essentiellement les hébergements dits sociaux, je voudrais surtout noter la progression des crédits de paiement qui ont augmenté de 90 p. 100.

Pour résumer, et en s'en tenant donc au seul budget du commissariat général, les deux orientations essentielles qui en émanent sont le renforcement de l'effort de promotion et de propagande en faveur du tourisme français, c'est-à-dire en faveur de nos régions, et l'augmentation, en crédits de paiement, des subventions aux équipements sociaux de tourisme : villages de vacances et terrains de camping. Je pense que ces deux orientations sont significatives et méritaient d'être notées.

Pour favoriser le développement des formes d'hébergement qui permettront de réduire chaque année le pourcentage, qui s'amenuise régulièrement, des Français qui ne partent pas en vacances, plusieurs actions ont d'ores et déjà été engagées.

En premier lieu, il a été décidé de créer un comité de coordination de financements chargé d'assurer la simplification et l'accélération des procédures qui aboutissent à l'octroi des aides publiques aux villages de vacances. Autrement dit, non seulement il sera en 1973 dépensé plus d'argent pour les villages de vacances, mais, surtout, cet argent sera utilisé plus efficacement.

Ce comité aura également pour mission de veiller à ce que les nouveaux critères concernant l'hébergement social soient respectés.

Il faut en effet distinguer deux types de villages : ceux ayant une occupation saisonnière en raison notamment de leur implantation géographique, et qui devront être conçus de manière légère grâce aux procédés industrialisés ; et les autres qui pourront avoir hors saison une occupation supplémentaire due soit à la formation permanente, soit à une clientèle de personnes âgées, soit enfin au tourisme de fin de semaine.

Il s'agit d'aboutir à un équilibre de la gestion de ces villages tout en maintenant un prix de journée acceptable pour les plus défavorisés.

Le camping, de son côté, continue d'avoir la faveur des Français. En 1972, 20 p. 100 des vacanciers ont été des campeurs.

Les aides publiques sont augmentées pour encourager la création d'une capacité d'accueil suffisante pour qu'il soit enfin remédié à l'engorgement désordonné qu'on nous a souvent signalé de certains villages littoraux par des campeurs ne bénéficiant pas des conditions minimales d'hygiène et de confort.

Aux terrains de camping traditionnels s'ajouteront désormais les terrains aménagés pour le stationnement collectif de caravanes, dont le régime a été fixé par le décret du 11 janvier 1972.

A ces actions qui ressortissent directement au budget du tourisme il faut ajouter les crédits ouverts au F. D. E. S. dont le commissariat général au tourisme définit l'emploi, et qui sont un des moyens d'action essentiels de notre politique touristique dans le domaine de l'hôtellerie.

Ces crédits, qui atteindront 340 millions de francs d'engagements de prêts en 1973, sont à eux seuls sept fois plus importants que l'ensemble du budget du commissariat.

Pour être efficace, l'aide doit être concentrée sur les catégories d'équipements hôteliers qui font le plus défaut.

Deux problèmes à cet égard se posent avec acuité :

Celui de l'hôtellerie moyenne qui, notamment dans les centres urbains, et plus particulièrement à Paris, ne répond plus aux besoins d'une clientèle importante, par exemple la clientèle étrangère dont la venue est facilitée par la baisse des tarifs de transports.

Celui de l'hôtellerie saisonnière qui nécessite par ailleurs un effort qui tiennent compte d'une durée de saison qui, même si elle peut être notablement allongée, ne saurait permettre les conditions de fonctionnement et d'amortissement des établissements à occupation permanente.

C'est pourquoi, pour utiliser au mieux les dotations du F.D.E.S., j'ai décidé de mettre en application, à partir de 1973, une modulation des prêts afin d'accentuer l'aide à ceux qui en ont réellement besoin et de la réduire pour ceux qui peuvent progressivement s'en dispenser.

A Paris, où les créations ont jusqu'ici porté sur les catégories les plus hautes, cette politique doit aboutir au lancement de la construction d'hôtels moins coûteux, pour lesquels la clientèle existe, mais dont la réalisation est freinée par le coût des terrains en région parisienne.

En province, l'aide ira davantage à l'hôtellerie familiale et saisonnière. Celle-ci bénéficiera, messieurs les rapporteurs, comme vous l'avez demandé, simultanément de l'aménagement des conditions d'octroi de la prime spéciale d'équipement hôtelier, pour lequel le nombre d'emplois à créer sera abaissé pour 1973 à 5 emplois, permanents ou saisonniers, ce qui lèvera un obstacle trop souvent rencontré. De plus, les extensions pourront bénéficier de la prime à partir de 20 chambres, comme les créations, au lieu de 30.

Mais il n'y a pas que les prêts ; l'essentiel des investissements touristiques dont l'Etat à la responsabilité se fait par le canal des « crédits réservés tourisme » qui permet de mener des actions importantes sur le littoral, en montagne, et plus généralement dans l'espace rural.

Pour le littoral, il faut rappeler les actions pour le Languedoc-Roussillon, la Corse et l'Aquitaine. J'y reviendrai. Mais, elles sont loin de représenter l'ensemble des crédits réservés tourisme.

Le commissariat dispose en effet au titre des crédits réservés de près de 33 millions de francs inscrits dans les budgets des ministères de l'intérieur, de l'agriculture, des transports, ainsi qu'au titre du F. I. A. T., et sans oublier les crédits routiers de mon département.

Il appartient au commissariat général d'orienter et de coordonner ces crédits pour que leur utilisation aille dans le sens d'une politique globale. C'est un de ses rôles essentiels.

A cet égard, qu'on me permette de remarquer que si le budget du commissariat comprend 900.000 francs de crédits d'études à sa section d'équipement, il n'y a là, à mon sens, ni erreur d'affectation, ni facilité administrative. Il n'est pas possible de piloter une action d'équipement aussi importante, sans prévoir l'investissement intellectuel nécessaire. Les crédits d'études ne sont donc pas en l'occurrence une aisance accordée au commissariat, c'est le fondement même de ses possibilités d'influence et d'action sur l'équipement touristique de la France.

Parmi les actions menées sur les crédits réservés, l'accent a été mis depuis plusieurs années sur l'aménagement touristique de la montagne. Le commissariat a progressivement affirmé une doctrine, connue sous l'expression de « plan-neige », dont l'originalité consiste en un encadrement des initiatives privées, traduites en objectifs commerciaux, selon des critères d'intérêt national adaptés au développement des zones sous-peuplées de la montagne d'altitude.

Conformément aux conceptions d'origine, il reste nécessaire d'aider les collectivités à réaliser la maîtrise foncière des terrains d'implantation des stations de sports d'hiver.

Mais cette doctrine n'est pas immuable : elle doit évoluer :

Il faut tout d'abord réserver les aides publiques aux stations qui assurent la banalisation d'une partie importante de leurs hébergements.

En second lieu, il ne suffit pas de créer des infrastructures, il faut animer les stations et donc prévoir les équipements de loisirs nécessaires ;

Enfin, une attention nouvelle doit être apportée à l'insertion de l'architecture en montagne dans le site : l'urbanisation de stations de sports d'hiver doit avoir sa doctrine sans être uniforme.

Je précise que les crédits allant aux zones de moindre altitude sous la coordination de la Rénovation rurale, sont largement supérieurs à ceux que l'on peut classer sous la rubrique du plan-neige ; et cela est bien ainsi, d'un simple point de vue touristique, car le public a le droit de choisir le lieu de ses séjours et la forme de ses loisirs en montagne.

D'une manière générale, je pense que, au-delà des actions déjà menées ou en cours, nous devons accentuer l'effort touristique orienté vers l'espace rural dans son ensemble. C'est, à mon avis, une des priorités dans la définition d'une politique touristique nouvelle.

En effet, le tourisme en espace rural répond à un besoin de plus en plus ressenti par l'homme contemporain : il permet à la fois un rythme de déplacement plus lent, une vision moins superficielle de la nature, un contact plus approfondi avec les habitants. Son développement peut présenter également un autre avantage : c'est de profiter directement à la population rurale, de ne pas faire appel pour l'essentiel à des investissements importés, mais de rester à la mesure d'initiatives publiques ou privées contrôlées par les collectivités locales.

**M. Yves du Halgouët.** Très bien !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** C'est pourquoi j'incite le commissariat général au tourisme à poursuivre l'effort d'imagination et de recherche qui a été entrepris et de mobiliser sur l'espace rural une part croissante de ses moyens d'intervention. Il y a beaucoup à faire pour développer les parcours pédestres de grande randonnée, les déplacements équestres, les voyages en roulotte, la navigation fluviale sous toutes ses formes, le camping à la ferme, l'hébergement en gîte rural. L'infrastructure nécessaire à ces formes de tourisme devra se développer sur un plan interministériel cependant que les efforts de promotion tant en France qu'à l'étranger les feront de mieux en mieux connaître.

C'est dans le même esprit qu'il convient de développer le tourisme fondé sur notre patrimoine culturel, les atlas régionaux du ministère des affaires culturelles, que je salue au passage, y contribueront.

Nous sommes là au cœur d'un tourisme en prise directe sur nos régions, un tourisme facteur d'équilibre économique et humain.

Mesdames et messieurs, j'espère qu'au terme de cet exposé, je pourrais presque dire de ce survol, apparaît le triple effort dans lequel j'engage le commissariat général au tourisme.

Dans le cadre même de son budget, il doit assurer la promotion du tourisme national et dégager les moyens d'une politique sociale pour les vacances des Français.

En second lieu, il lui revient de préparer, soutenir et coordonner l'ensemble des actions d'équipement touristique menées au titre des divers budgets ministériels.

Il lui appartient enfin d'imaginer les formes de tourisme les plus adaptées à notre temps, en particulier celles qui font appel à la culture et celles qui assurent la mise en valeur de l'espace rural.

Ces actions sont importantes. Je ne prétends pas qu'elles soient encore à la mesure de la politique que nous devons mener. J'aurai l'occasion de dire plus tard comment, à mon avis, une politique touristique cohérente doit s'inscrire dans une perspective d'ensemble de l'aménagement du territoire.

Ces orientations ne seront pas déterminées selon une optique administrative. J'entends en effet associer plus étroitement les professions touristiques, les collectivités locales et les responsables régionaux du tourisme à une politique qui doit être la leur en même temps que la nôtre. C'est dans cet esprit que je réunis dans quelques jours, après plusieurs années de léthargie, le conseil supérieur du tourisme, rénové dans sa composition. Bien au-delà de ses attributions purement réglementaires, je compte solliciter son avis sur les grands dossiers actuels du tourisme.

Le tourisme plus que toute autre activité se prête en effet à la décentralisation et à la concertation. C'est pourquoi j'ai été très intéressé par les remarques et suggestions de vos commissions, par les analyses de vos rapporteurs, et que je serai particulièrement attentif aux observations et aux interventions de votre assemblée. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des groupes des républicains indépendants et Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** Dans la discussion des crédits, la parole est à M. Brocard.

**M. Jean Brocard.** Mesdames, messieurs, le docteur Feït, rappelé d'urgence dans sa circonscription, m'a demandé de prendre la parole en son nom ce matin pour traiter d'un sujet dont M. le ministre vient de nous entretenir : le tourisme en milieu rural. Je le ferai d'autant plus volontiers que les idées émises par mon collègue sont également les miennes.

Après, à titre personnel et aussi, je le pense, au nom du groupe des républicains indépendants, j'exprime mes regrets devant la disparition du secrétariat d'Etat au tourisme. Je tiens à rendre hommage, comme l'a fait la nuit dernière le rapporteur M. Valleix, à notre ami Marcel Anthonioz, secrétaire d'Etat au tourisme dans le précédent gouvernement, qui a donné le meilleur de lui-même pour la rénovation du tourisme. Il est dommage qu'il n'ait pas pu mener à son terme l'œuvre entreprise. Je le dis avec d'autant plus de conviction que, représentant un département essentiellement touristique, la Haute-Savoie, j'avais apprécié les efforts de Marcel Anthonioz et que je reste persuadé de la nécessité de ce secrétariat d'Etat.

Monsieur le ministre, près de 30 p. 100 des vacanciers choisissent la campagne comme lieu de séjour. Cette clientèle comprend des familles qui, disposant de revenus moyens ou faibles, recherchent un lieu de vacances en milieu rural pour des raisons économiques et également des familles qui retournent dans leur région d'origine. Un nombre croissant de citoyens veulent fuir la vie collective des grandes agglomérations et sont guidés dans leur choix par l'attrait de l'air pur, du calme et des sites naturels.

Le développement du tourisme, jusque dans les villages les plus isolés, ne peut manquer d'intéresser les agriculteurs et la population locale. Il améliore leurs conditions de vie en contribuant à leur procurer des ressources complémentaires et en accroissant la rentabilité des investissements communaux.

Quel est le degré d'intégration du milieu rural dans les activités touristiques ? On peut l'apprécier par la modification de la structure de la population active locale et par la part prise par la population locale dans les activités touristiques.

Quel est l'effet du tourisme sur le développement du milieu rural ? Le tourisme apparaît à la fois comme un facteur de transformation du milieu et d'élévation du milieu local.

C'est un facteur de transformation du milieu.

La modification la plus apparente apparaît au niveau de l'utilisation de l'espace, mais elle touche également les activités et la mentalité de la population.

Au niveau de l'espace, le développement touristique entraîne un certain nombre de changements d'affectation dans l'utilisation du sol, changements plus ou moins importants, selon le mode d'hébergement, la fréquentation touristique, le type de loisirs, etc.

Au niveau des activités, la diminution des surfaces affectées à l'agriculture peut éventuellement réduire le nombre des emplois dans ce secteur, mais la fréquentation touristique peut, en sens inverse, en créer.

Au niveau des mentalités, le tourisme conduit à une transformation, du fait que les activités de commerce et de services doivent s'adapter à une nouvelle clientèle, tandis que l'ensemble des habitants, et notamment les jeunes, trouvent dans la présence des touristes l'occasion de confronter leur mode de vie avec celui des citoyens.

C'est également un facteur d'élévation du niveau de vie car le tourisme est une source nouvelle de revenu en travail ou en capital, qui peut soit compléter les sources traditionnelles, soit se substituer à elles.

Enfin, le tourisme peut apporter aux ruraux la possibilité de bénéficier d'équipements nouveaux équivalents, sinon supérieurs à ceux des villes : piscines, équipements de loisirs — vous en parlez à l'instant, monsieur le ministre — ou plus simplement adductions d'eau. A ce titre, il contribue à l'amélioration du genre de vie et à une certaine égalisation avec les conditions d'existence citadine.

Les besoins touristiques actuels portent sur des formes de tourisme qui, pour des raisons économiques, sont le plus souvent des formes denses. Il en résulte que les investissements et leur rythme sont souvent disproportionnés avec les possibilités du milieu d'accueil.

L'origine des initiatives du développement touristique est capitale. Selon qu'elle est partiellement ou totalement étrangère, les possibilités pour le milieu rural de bénéficier des effets favorables de ce développement sont plus ou moins fortes.

Les investissements peuvent être effectués sinon totalement, du moins partiellement par la population locale, et, dans l'intérêt du développement du milieu rural, il convient que la part prise par les collectivités ou les entreprises locales soit aussi grande que possible.

On peut ainsi distinguer deux niveaux d'investissements : celui des collectivités locales et celui des entrepreneurs locaux.

Toutefois, l'efficacité du phénomène touristique comme facteur de développement du milieu rural apparaît souvent réduite. Les grands complexes touristiques de mer ou de montagne, réalisés avec des capitaux extérieurs, n'ont pas toujours apporté à la population et aux collectivités rurales autant de satisfaction qu'elles pouvaient en attendre.

Diverses mesures devraient donc être prises pour renforcer les effets du tourisme dans le milieu rural, et je crois, monsieur le ministre, que telle est bien votre intention : mesures visant à assurer une coordination des actions dans le cadre d'un programme de développement global, et à faciliter l'adaptation des agents aux activités liées au tourisme ; mesures tendant à permettre la réalisation d'actions locales concertées ; mesures enfin ayant pour objet d'encourager la fréquentation touristique des zones rurales.

Les moyens qui permettent de valoriser les ressources touristiques de communes rurales se sont beaucoup développés au cours des dernières années avec les gîtes ruraux, les villages de vacances et gîtes familiaux, les gîtes-camping ou camping à la ferme dont vous avez parlé et les parcs naturels régionaux.

Il convient d'aller de plus en plus vers cette interdépendance entre tourisme et monde rural et celle-ci doit s'accroître dans les prochaines années, c'est bien évident. Mais pour être bénéfique à la communauté rurale d'accueil et en particulier aux agriculteurs, l'exploitation des activités touristiques exige la participation du plus grand nombre possible d'habitants. Les initiatives doivent être prises par les communes ou groupements intéressés, ce qui suppose une meilleure information des ruraux sur les possibilités du tourisme, mais aussi sur ses contraintes. En particulier, des moyens de formation accrue devront être donnés aussi bien aux adultes qui, sans abandonner leur entreprise agricole, souhaitent augmenter leurs revenus par l'exercice d'une activité complémentaire, qu'aux jeunes ruraux, afin de les aider à s'adapter aux nouveaux emplois créés par le développement du tourisme.

J'ai été heureux, monsieur le ministre, de vous entendre dire que le Gouvernement — et le commissaire général au tourisme en particulier — allait donner une priorité au développement du tourisme en espace rural. C'est un devoir pour le Gouvernement et une nécessité, tant pour les populations locales que pour les vacanciers.

Avant votre exposé, je souhaitais que le Gouvernement en prenne conscience. Puisque vous en avez parlé le premier, je me contente de vous exprimer ma satisfaction, en formulant le vœu que le tourisme en espace rural se développe, selon vos directives, dans les meilleures conditions, au profit de nos populations rurales qui en ont besoin et des vacanciers qui recherchent l'air pur et le calme.

D'avance, monsieur le ministre, je vous remercie des efforts que vous ferez dans ce sens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur divers bancs.)*

**M. le président.** La parole est à M. Virgile Barel.

**M. Virgile Barel.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais une fois encore parler des problèmes relatifs aux vacances annuelles des travailleurs pour lesquelles M. le ministre chargé du tourisme vient de nous annoncer des études qui, espérons-le, seront suivies de mesures.

Après la pratique par une minorité quelque peu privilégiée des voyages, des villégiatures, en un mot du tourisme, la loi du Front populaire qui en 1936, a établi les congés payés pour les salariés a élargi la masse des vacanciers et a créé la notion même du tourisme populaire.

Dès lors, un problème nouveau est né : la nécessité de regarder le tourisme non seulement du côté des accueillants, mais aussi du côté des usagers. Un devoir s'est imposé aux responsables de la vie collective de notre pays, celui de faciliter aux femmes et aux hommes en congé payé l'application de leur loi de progrès. Je porte témoignage que telle était la pensée du législateur. N'est-il pas vrai qu'en 1936, des millions de gens ont pour la première fois de leur vie connu la mer ou la montagne ?

En ce qui le concerne, le Gouvernement réfute la notion de tourisme social et j'y reviendrai mais, en même temps, le budget du tourisme comme le VI<sup>e</sup> Plan orientent les efforts budgétaires vers les activités touristiques pour les gens fortunés.

Nous ne négligeons pas, certes, l'intérêt de la promotion du tourisme en France. Nous entendons que soit utilisée la richesse de notre patrimoine naturel, artistique et culturel. Pour l'industrie touristique française, la beauté de nos sites, de la mer à la montagne, doit permettre de faire de notre pays l'un des lieux privilégiés du tourisme et de la culture.

Mais nous entendons aussi que la joie procurée par cette nature et par le travail des hommes ne soit pas l'apanage d'une minorité. Lorsque nous entendons parler de promotion d'une hôtellerie constellée d'étoiles et édifiée à grands renforts d'aides publiques, de charters amenant des touristes étrangers pourvoyeurs de devises, nous évoquons les 52 p. 100 de Français qui ne prennent pas de vacances pour diverses raisons, dont l'essentielle est que la moitié des restants n'ont pas les ressources nécessaires au départ.

Ceux qui peuvent partir connaissent parfois de bien inconfortables conditions de séjour. Vous venez de vous faire l'écho, monsieur le ministre, de réclamations à ce sujet.

Le spectacle des campings bondés du mois d'août est une assez triste illustration de ce que sont les vacances d'une partie des Français. La promiscuité, le manque d'hygiène, l'insuffisance de commodités sont le lot quotidien de nombreux vacanciers estivants qui ne peuvent profiter de l'enrichissement culturel et humain que la nature procure.

Nous sommes loin d'un vrai tourisme.

Ne peut-on pratiquer une politique qui donnerait à tous les Français la possibilité d'avoir pendant onze mois l'assurance de vacances de vraie détente, de vacances heureuses ?

J'ai noté, monsieur le ministre, les projets d'étude de multiples formes de tourisme pour l'homme moderne. Mais, dans des déclarations récentes, vous avez écarté l'expression « tourisme social » parce que « c'est, avez-vous dit, toute la société qui aspire aux migrations temporaires », et vous parlez également « d'une politique sociale des vacances, sans réserves touristiques : ni pour les pauvres, ni pour les riches ».

Au cours de sa conférence de presse du 26 septembre dernier, M. Jean-Pierre Dannaud, commissaire général au tourisme, a déclaré que le développement de la politique sociale du tourisme est la première préoccupation du Commissariat général au tourisme. Il a confirmé les déclarations de M. Guichard qui, dans son discours de La Turballe, annonçait que les crédits d'investissements pour le tourisme social allaient presque doubler, passant de 9.500.000 francs à 18 millions de francs.

Or le budget est là !

Le titre VI, chapitre 66-01, « subventions d'équipement pour le tourisme social » était doté en 1972 d'un crédit de 9.500.000 francs, mais il ne porte, pour 1973, que la somme de 10.800.000 francs, en autorisations de programme, soit une augmentation de 1.300.000 francs qui couvre juste un peu plus que la hausse des prix à la construction.

De plus, le jeu fiscal budgétaire précise que ces crédits doivent permettre de contribuer à la création de 3.500 lits en villages de vacances et 30.000 places de camping. Or les objectifs du VI<sup>e</sup> Plan, pour chaque année, étaient de 7.000 lits et 66.000 places de camping. Il n'y a donc de crédits que pour la moitié de ces aménagements. Nous sommes loin du compte.

Le ministre déclare :

« Dans un pays où l'essentiel du financement de l'action sociale relève de circuits parabudgétaires, rien d'étonnant à ce que le financement d'équipements touristiques à caractère social en relève aussi très largement. »

Autrement dit, ce sont les fonds sociaux des comités d'entreprises et des caisses de retraites qui doivent pallier l'abandon par l'Etat de ses responsabilités. Celui-ci peut ainsi, au moyen des fonds publics, privilégier des opérations privées.

A ce propos, je voudrais dénoncer un scandale avant qu'il n'éclate. J'y emploierai quatre de mes dix minutes de parole.

Il y a, à Villefranche-sur-Mer, un bâtiment historique, la citadelle Gaston de Foix. Le génie militaire l'a cédé à la commune, à la condition que rien n'y soit fait qui ait un but lucratif. La municipalité en place jusqu'aux dernières élections avait établi un projet qui faisait du bâtiment une entreprise lucrative.

La municipalité élue en 1971, étudiant le dossier, a décidé à l'unanimité moins une abstention d'aménager la citadelle en centre de vacances, de colloques scientifiques et de congrès, d'activités culturelles et sportives, avec une occupation étalée sur toute l'année, projet qui offre à la population locale un complexe socio-culturel complet : gîtes, restaurant, piscine, théâtre de verdure, aire de jeux, night-club, jardin d'enfants, salles d'activité et de congrès, bibliothèque, club de jeunes, galerie d'exposition, musée de la citadelle.

Le préfet des Alpes-Maritimes, qui n'avait élevé aucune objection contre le projet d'utilisation des bâtiments par une société financière dont il est superflu de dire qu'elle avait des objectifs lucratifs, n'a pas approuvé la délibération du conseil municipal de Villefranche. Il a demandé une deuxième délibération.

Celle-ci a eu lieu. A l'unanimité, cette fois, le conseil municipal a renouvelé son vote.

De nouveau, le préfet oppose son refus sous le prétexte de dangers d'incendie, en se fondant sur un avis du ministre des affaires culturelles émis avant de connaître le dossier.

Alors, intervient, en dehors de toute conversation préalable avec le maire de Villefranche, l'offre du député-maire de Nice de prendre à la charge de la ville, un aménagement de la citadelle à des fins culturelles et de congrès.

Une troisième délibération du conseil municipal, à l'unanimité encore, maintient son projet. Ce qui me conduit à vous poser deux questions, monsieur le ministre.

Le Gouvernement va-t-il tolérer que la décision affirmée démocratiquement et régulièrement par un conseil municipal soit annulée par l'autorité de tutelle qui suscite singulièrement et anormalement des oppositions contre le projet et contre la municipalité, au sein de la population villefranchoise ? Nous réclavons énergiquement le respect de la volonté de la population exprimée par ses élus.

Seconde question : allez-vous, au contraire, monsieur le ministre, vous prononcer — ce que nous souhaitons — pour la réalisation du projet d'aménagement de la citadelle de Villefranche par l'association sans but lucratif « Tourisme et Travail » et les vingt-cinq comités d'entreprise partie prenante, y compris financièrement ?

Oui, décidément, pour le tourisme et les vacances aussi, il faut une autre politique. Une politique qui donnera, à tous, les moyens réels de se détendre, de connaître les beautés et les richesses de la France et qui, en même temps, contrairement à ce que l'on constate actuellement, protégera et mettra en valeur, pour le bénéfice de tous, notre patrimoine culturel, nos sites naturels, maritimes et montagnards, parfois détériorés par des travaux et constructions qui devraient être interdits.

C'est celle que permettra le programme commun de la gauche. Et l'on renouvellera 1936 !

L'évolution du pouvoir d'achat qui résultera de l'ensemble de la politique sociale facilitera un accroissement du nombre des départs.

Les crédits publics seront orientés, pour l'essentiel, vers les investissements, permettant d'augmenter les moyens d'accueil des familles à ressources modestes et de pratiquer des tarifs qui leur soient accessibles dans des installations de qualité.

Le tourisme ne sera plus un alibi, face au sous-développement de certaines régions, mais il ira de pair avec leur développement industriel et agricole.

Oui, c'est bien d'une autre politique qu'il s'agit. La France et les Français en ont besoin pour le tourisme et les vacances, comme pour toute la vie nationale. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

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

**M. Robert Aymar.** Monsieur le ministre, quelques protestations se sont élevées, lors de la constitution de l'actuel ministère, à l'annonce de la disparition du secrétaire d'Etat au tourisme.

Je ne vous en ferai pas reproche ici, puisqu'ainsi vos interlocuteurs peuvent également s'adresser au ministre de l'aménagement du territoire, au ministre de l'équipement, au ministre du logement. Et je serais presque tenté d'émettre un regret : celui de ne pas voir, en plus, la casquette des affaires culturelles, celle de la protection de la nature ou celle de l'espace rural posées sur le banc, à vos côtés.

En effet, je crois que le tourisme prend chaque année une plus grande dimension sociale et économique, dans la mesure où la société de consommation tente de secréter son antidote : la civilisation des loisirs.

Je sais que des études ont été poussées récemment vers la connaissance plus approfondie des potentiels touristiques de notre pays. Parallèlement, les besoins et les goûts se sont trouvés mieux appréciés. Et des analyses intelligentes contribuent à développer une critique constructive de l'intervention des services publics dans le domaine du tourisme.

Ainsi, l'on s'aperçoit maintenant que notre tourisme ne peut se limiter à un simple mouvement de fonds, à une promenade de capitaux allant chercher quelque intérêt sur nos montagnes ou au bord de nos plages, courant après la fortune, là où le snobisme l'installe le temps de se laisser entraîner par un nouveau caprice.

L'époque des Anglais et des palaces, des Américains et du standing est révolue. Certes, il existe encore une clientèle de haute catégorie, mais depuis le début du siècle, ni son nombre, ni ses moyens n'ont beaucoup augmenté, alors qu'en France et par le monde, de nombreux établissements se sont créés ou ont évolué pour briguer ses faveurs.

Pour notre pays, la lutte dans ce secteur est difficile : mais ceux qui la mènent ont fait un choix qui ne peut se situer que dans le domaine privé. Et ils savent que les riches sont très chers.

Aussi, est-ce à une ou deux étoiles au-dessous que, me semble-t-il, on peut tenter de définir une véritable politique touristique. Plus près de la terre en somme. Car ces loisirs que recherchent par le tourisme hommes et femmes de France, d'Europe et peut-être d'Amérique gardent encore à travers les générations les rites et la saveur du sol. Le bâton et le bitume de l'ère industrielle n'ont pas réussi à étouffer les attendrissements de tous ces enfants de paysans que nous sommes devant l'herbe, l'eau, les arbres, la montagne ou la mer.

Alors, dans cette France qui dispose d'un espace rural tellement vaste qu'il pose parfois quelques problèmes au ministre de l'aménagement du territoire, pourquoi ne pas admettre que le tourisme est partout ?

Un certain nombre de secteurs ont été privilégiés au cours de la dernière décennie. Cette planification, selon les lieux et selon les choix, risque de porter des fruits dont la douceur n'est pas garantie. Il fallait cependant l'entreprendre. L'avenir seul nous dira s'il était bon de concevoir des villes pour que les citadins puissent aller à la campagne.

Mais je crois que l'on a maintenant accordé largement assez d'intérêt aux opérations de grande envergure, pensées, étudiées, financées, peaufinées par des réalisateurs plus soucieux de promouvoir l'œuvre de leur vie que de concevoir la vie dans leur œuvre.

La promotion immobilière, dans nombre de stations touristiques, n'a été bien souvent que la mise en vacances de capitaux pour la construction de résidences secondaires ou tertiaires. Avec tout l'intérêt que cela représente. Ou alors ces capitaux ont été « gelés » comme dans certaines stations de sports d'hiver que je connais bien, les propriétaires n'ayant même pas besoin du revenu de leur logement ou de leur chalet.

Ainsi, 50 p. 100 de la capacité d'hébergement d'une station peut se trouver bloquée cependant qu'on affiche complet à l'office du tourisme local. La demande est supérieure à l'offre et les prix montent. Les déçus se tournent alors vers les pays du soleil, de la Méditerranée orientale à l'Afrique tout proches. Là, ils trouvent des hôtels, des auberges, des clubs qui rentabilisent leurs équipements en faisant une seconde saison et peuvent se permettre d'offrir des prix.

Et c'est avec une clientèle réduite à la moitié de leur capacité qu'un grand nombre de nos stations de ski doivent faire tourner leurs remontées mécaniques, aménager leurs pistes, financer leur modernisation, déneiger leurs routes.

Parallèlement, la promotion immobilière se retire lorsqu'elle a vendu toutes ses réalisations. Restent alors sur place les problèmes. Il est beaucoup trop rare que des organisations de services soient mises à la disposition des occupants, propriétaires ou locataires d'appartements dans les stations de sports d'hiver.

Pourtant la Suisse voisine nous démontre depuis de nombreuses années l'intérêt de cette forme d'intendance, lien indispensable entre le touriste et le pays qui l'accueille. Formule qui a le mérite, de sûrcroît, de fournir des emplois dans des zones de montagne, où ils sont rares.

Tous ces problèmes, M. Dannaud, commissaire général au tourisme, que j'ai eu le plaisir d'accueillir récemment dans l'Oisans et dans le Vercors, les a touchés du doigt. Il a exprimé sa décision d'établir, dans le cadre des opérations du plan « neige », l'égalité entre les capacités d'hébergement en propriété et en location, la location comprenant évidemment l'hôtellerie.

Mais tout cela appartient, bien entendu, au domaine des opérations programmées. Et je voudrais revenir sur la notion du tourisme parlout que je viens d'évoquer.

En nombre de nos stations dites « anciennes » peuvent encore améliorer leur capacité d'accueil, leurs équipements collectifs. Certes, leur urbanisme est souvent anarchique. Mais telles qu'elles sont, ces « stations de papa » plaisent encore. Et je crois qu'il serait d'un bon rapport pour notre balance touristique de leur ouvrir un peu plus largement les portes du F. D. E. S.

Par ailleurs, bon nombre de nos villages, même s'ils ne bénéficient pas d'un site privilégié, offrent un intérêt touristique certain par leur goût de terroir. Les contraintes et les délires de l'ère industrielle ont fait du charme tranquille de nos provinces un véritable exotisme.

Ne croyez-vous pas qu'une hôtellerie d'auberge mériterait d'être encouragée par des prêts d'investissement pour lesquels il serait tenu compte autant des conditions locales que de normes draconiennes ?

En effet, la véritable brigade de choc de notre tourisme, c'est avant tout l'hôtellerie et la restauration. Il serait bon de laisser à ces professionnels, dans le cadre d'une politique libérale, le soin de défendre nos couleurs dans toutes les catégories.

Je crains, monsieur le ministre, qu'après avoir trop pensé, trop conçu le tourisme prétendu de haut rapport, on ne se convertisse trop rapidement au tourisme dit « social » : directement du grand standing à l'H. L. M. C'est une forme d'exercice technocratique dangereux étant donné les aléas des saisons et la redoutable obligation de ne fonctionner que cent jours ou parfois soixante dans l'année. C'est aussi creuser les fossés des ségrégations sociales.

Mais je ne dois pas, dans un débat budgétaire, me livrer à toutes ces considérations générales sans évoquer deux questions précises, d'ordre financier.

La première a trait au fonds d'action locale touristique. Les coefficients complexes qu'il met en œuvre pour le calcul de ses interventions accentuent des distorsions, multiplient des inégalités, créent des injustices. Il aide beaucoup ceux qui ont été déjà aidés et oublie ceux qui ont construit ou ont progressé par leurs propres moyens. Il est fondé sur des éléments de constatation largement dépassés et a besoin d'être adapté en s'ouvrant vers l'avenir et la prise de responsabilités.

Ma seconde question concerne la prime spéciale d'équipement hôtelier instituée par le décret n° 68-238 du 30 mai 1968, dont le bénéfice venait à expiration le 31 décembre 1970. Un comité interministériel en a prorogé les effets d'un an.

En réponse à une question écrite, le 4 septembre 1971, il m'avait été indiqué que des négociations étaient en cours entre le secrétariat d'Etat au tourisme et le ministère de l'aménagement du territoire afin d'étendre la carte des attributions de la prime aux zones de rénovation rurale en montagne. Je suppose que ces deux administrations doivent pouvoir maintenant établir facilement des relations et vous faire part des résultats de cette concertation.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je me permets de vous livrer, en vous faisant confiance pour que notre tourisme s'applique dorénavant à refléter la véritable image de la France et de ses régions si diverses : la douceur de vivre et le goût de la beauté. *(Applaudissements sur les bancs des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)*

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

**M. Pierre Gaudin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le 5 novembre 1969, M. Anthonioz, nouvellement promu au poste de secrétaire d'Etat au tourisme, présentait pour la première fois son budget à l'Assemblée nationale.

C'était l'occasion pour les députés de se féliciter de la création d'un secrétariat au tourisme, création d'ailleurs unanimement souhaitée. C'était, nous l'espérons, un premier pas vers un grand ministère des loisirs et du tourisme. Mais les désirs du Parlement n'ont pas été exaucés. Trois ans se sont écoulés. Le secrétariat d'Etat au tourisme et son responsable ont disparu et les problèmes du tourisme dépendent aujourd'hui du ministère de l'équipement et du logement. Quelles que soient les raisons invoquées et votre volonté, que j'ai appréciée, monsieur le ministre, nous ne pouvons que le regretter.

Le tourisme, en 1972, à l'ère de la civilisation des loisirs, méritait, me semble-t-il, une meilleure place et justifiait un ministère à part entière. Le contrôle du Parlement en aurait été simplifié puisque les crédits se répartissent sur plusieurs budgets. Par ailleurs, une meilleure coordination des efforts aurait été vraisemblablement possible.

Après ces quelques considérations, je limiterai mon propos au tourisme social, non sans avoir rappelé, à mon tour, que le droit aux vacances fut institué en 1936, sous le régime du Front populaire. L'élan était ainsi donné. L'ère de la civilisation des loisirs venait de naître. Mais, hélas, sans nier les progrès accomplis, trop de Français, trente-six ans après, ne peuvent encore bénéficier de ce droit aux vacances, pourtant nécessaires à l'équilibre physique et psychique de l'homme. D'après les statistiques, 54 p. 100 des Français ne sont pas partis en vacances en 1971, bien que le nombre des vacanciers, me dirait-on — je le reconnais volontiers — augmente sensiblement chaque année.

Les raisons en sont diverses : obstacles professionnels pour certains, mais surtout obstacles budgétaires pour une grande par-

tie, principalement pour les familles nombreuses. Cela pose donc le double problème de l'insuffisance des revenus, les salaires restant trop faibles pour beaucoup — comment, en effet, partir en vacances si l'on gagne moins de mille francs par mois ? — et du coût trop élevé des vacances.

Il est donc nécessaire de promouvoir un tourisme social. Le mois de vacances ne devrait pas revenir plus cher que le revenu mensuel de la famille. Il importe donc de favoriser l'insertion des vacances dans une économie de services.

Personnellement, je regrette que ce mot magique de vacances éclipe le problème du mode de vie des Français pendant tout le reste de l'année. Combien, en effet, ne peuvent partir en vacances qu'au prix de privations tout au long de l'année ? Combien, aussi, faute d'un salaire suffisant, sont obligés de s'imposer des heures supplémentaires de travail. « Métro-boulot-dodo » est un triptyque trop souvent vrai encore de nos jours.

Or les vacances doivent être un droit qui n'hypothèque pas pour autant la vie de chaque jour. Il est donc nécessaire d'améliorer le niveau de vie, mais également de faciliter aux personnes à revenus modestes des vacances sous diverses formes : villages de vacances, maisons familiales, hôtels bon marché, gîtes ruraux, campings. Ce sont là autant de chapitres que le manque de temps m'empêche de développer.

Je n'ignore pas qu'un effort a été accompli. Hélas, il est insuffisant compte tenu des besoins de notre civilisation.

Dans votre allocution du 26 août 1972, à La Turballe, vous indiquiez, monsieur le ministre : « Nous avons presque doublé les crédits de subventions pour les villages de vacances et le camping : 18 millions de francs, au lieu de 9,5 millions de francs ».

Dans ces dix-huit millions de francs, six millions figurent au titre de la D. A. T. A. R. Mais si vous aviez ajouté à ces 9,5 millions de francs les subventions déjà accordées par la D. A. T. A. R. en 1972, on aurait vu ainsi que le taux de progression, bien que non négligeable, je le reconnais volontiers, est loin de celui que vous indiquez.

Une question, maintenant. Dans votre intervention de ce matin, vous avez évoqué la création d'un comité de coordination pour simplifier et accélérer les circuits de financement. Ce comité est-il déjà créé ? Dans l'affirmative, quand pensez-vous le réunir ?

Sans doute, suis-je d'accord sur le principe de l'équilibre de la gestion que vous avez défini, mais pensez-vous que les efforts de l'Etat soient suffisants, au titre de l'aide à l'investissement des organisations à but non lucratif ? Vous devez harmoniser les bases d'attribution, qu'il s'agisse des prêts ou des subventions, mais également augmenter ces subventions et faciliter ces prêts.

Alors que dans de nombreux pays européens les subventions atteignent 30 p. 100 et que le taux d'intérêt des prêts à long terme n'est que de 1 p. 100, ces deux chiffres sont en France respectivement de 15 p. 100 et de 5 p. 100 — dans le meilleur des cas.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de votre volonté affirmée de promouvoir une véritable politique sociale du tourisme. Hélas ! les crédits dont vous disposez ne vous le permettent pas. La création de villages de vacances est un moyen nettement insuffisant pour répondre aux besoins. Il se construit chaque année en France beaucoup plus de résidences secondaires que de lits pour les auberges et les gîtes ruraux. Vous devez faire preuve d'imagination et de volonté, faute de quoi de trop nombreux Français parmi les travailleurs ignoreront toute leur vie les vacances.

J'ai apprécié vos bonnes intentions au sujet du tourisme rural. La Fontaine écrivait — et c'est hélas ! encore vrai quelquefois :

Point de pain quelquefois et jamais de repos  
Quel plaisir a-t-il eu depuis qu'il est au monde ?

Et pourtant, nous sommes en 1972 !

Je ne voudrais pas, monsieur le ministre, mes chers collègues, terminer sur une note aussi pessimiste. Depuis quelques années, et je m'en réjouis, la balance commerciale du tourisme nous est favorable, bien que le nombre de Français allant à l'étranger augmente annuellement. Permettez-moi, en terminant, de souhaiter que ces ressources soient mises au service du tourisme social et familial. Les travailleurs de ce pays méritent cet effort. *(Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)*

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

**M. Vincent Ansquer.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les rapports très complets de nos deux rapporteurs, MM. Louis Sallé et Jean Valleix, me dispenseront de très longs développements, d'autant qu'ils ont été complétés par leurs exposés remarquables bien qu'un peu malinax.

Je voudrais cependant revenir sur ce que M. Louis Sallé regroupe sous le vocable : les moyens d'hébergement, et dire d'abord quelques mots de l'hôtellerie.

Depuis plusieurs années, l'effort principal a porté sur la création d'hôtels de grande capacité, ce dont nous devons nous féliciter. Il fallait bien que la capitale, notamment, et la plupart de nos grandes villes soient dotées d'hôtels capables de recevoir des congrès, des séminaires, des groupes de personnes voyageant par charters.

Cependant, il ne faut pas abandonner l'hôtellerie traditionnelle et nous nous devons d'encourager, comme vous l'avez souligné vous-même, monsieur le ministre, les hôtels et auberges de campagne, car ce sont eux qui ont fait le charme et l'attrait de la France de toujours. Il faut les aider à s'équiper et à se moderniser par un financement approprié. La décentralisation de la caisse nationale du crédit hôtelier peut permettre désormais de consentir plus facilement des prêts à ces formes traditionnelles d'accueil.

D'autre part, il est souhaitable d'aménager la fiscalité, notamment en ce qui concerne les hôtels dits de préfecture. En effet, si les hôtels classés de tourisme se voient appliquer un taux de T.V.A. très bas — 7,50 p. 100 — il n'en est pas de même pour les hôtels dits de préfecture qui sont toujours assujettis au taux de 17,60 p. 100. Il y a là une situation anormale. Il conviendrait d'harmoniser notre fiscalité entre toutes les formes d'hébergement et notamment dans l'hôtellerie de tourisme où les taux de T.V.A. diffèrent selon que l'on consomme au bar ou dans les salles de restauration.

Autre forme d'accueil, le camping-caravaning s'est considérablement développé depuis quelques années dans notre pays. Il s'agit là d'un tourisme de masse, d'un tourisme populaire qui intéressera près de 25 p. 100 des touristes entre 1975 et 1980. Là aussi, les conditions de concurrence ne sont pas les mêmes entre les différentes catégories de camping-caravaning, compte tenu du blocage des prix et de la fiscalité qui leur est appliquée, notamment en matière de T.V.A. C'est ainsi que les camps d'associations ou de comités d'entreprise ne paient pas de T.V.A., tandis que les camps privés sont assujettis au taux de 17,60 p. 100, ce qui démontre une fois de plus l'incohérence de la fiscalité applicable aux moyens d'hébergement et d'accueil touristique.

Ainsi, un hôtel classé dans la catégorie de luxe est assujetti au taux de 7,5 p. 100, alors qu'un camping d'association ne paie pas de T.V.A., et qu'un camp de promoteur privé se voit frappé au taux de 17,60 p. 100, tout comme un hôtel de préfecture.

Il faut absolument parvenir à résoudre ce problème, non seulement dans un souci de simplification fiscale mais parce qu'il y va de l'avenir de notre tourisme en général ; les conditions de concurrence doivent être les mêmes pour tous.

Troisième point : l'accueil dans les locations en meublé joue un rôle particulier dans certains départements. C'est le cas en Vendée où l'hôtellerie aura comptabilisé en 1972 environ 280.000 journées, le camping caravaning, près de six millions et les locations en meublé plus de neuf millions de journées. Le seul énoncé de ces chiffres est significatif et permet de mesurer l'importance capitale des locations en meublé dans ce département. Un effort de cohésion doit donc être tenté, qu'il s'agisse de la définition des normes de classement ou de la simplification de certaines dispositions fiscales et notamment de la patente.

Je voudrais insister en terminant sur la nécessité de poursuivre le développement des équipements d'infrastructure — routes, ports de plaisance, etc. — dans de nombreuses régions à vocation touristique. Et je pense, notamment, à cette côte atlantique qui vous est chère, monsieur le ministre.

Dans ces régions, il ne s'agit plus de donner l'impulsion, puisqu'elle a été donnée : les touristes viennent, ils sont là. Il suffit donc de maîtriser le développement, de coordonner les actions et d'éviter de défigurer le visage de la France car il serait dommageable pour nous-mêmes, et pour nos visiteurs, que notre pays n'offre plus aux regards le visage que le monde entier lui connaît.

Le tourisme, aujourd'hui, n'est plus l'apanage de quelques privilégiés. Il est devenu l'affaire de tous les hommes en quête de loisir, de repos ou de découverte. Créateur de richesse matérielle, le tourisme se présente aussi comme une source d'épanouissement, un moyen de communication entre le passé et le présent.

C'est le tourisme qui doit permettre aux sociétés industrielles modernes de trouver l'équilibre entre le travail et les loisirs. *(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.** La parole est à M. Alduy.

**M. Paul Alduy.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les rapporteurs du budget du tourisme se sont montrés très laudatifs et très enthousiastes. S'il s'agit dans leur esprit de féliciter

M. Anthonioz pour sa gestion, je suis d'accord, mais je le suis moins s'il s'agit de décerner au Gouvernement un brevet de satisfaction, et cela en dépit du caractère sympathique de votre personnalité, monsieur le ministre, et des mesures certainement dignes d'intérêt que vous avez annoncées tout à l'heure.

Depuis un quart de siècle, c'est-à-dire depuis que le tourisme est devenu un phénomène d'une très grande portée internationale, le problème demeure entier pour la France : quels que soient les gouvernements et les Républiques, la France n'a pas de politique d'ensemble du tourisme.

Une telle politique suppose, d'une part, un effort constructif de coordination permettant à une autorité déterminée d'imposer, à défaut de centralisation, les choix dictés par l'intérêt du développement touristique et, d'autre part, un effort financier à la mesure de l'enjeu national que représente l'expansion du tourisme.

En ce qui concerne la coordination, le fait que la fonction de secrétaire d'Etat au tourisme ait été supprimée du jour au lendemain, comme l'a rappelé M. Gaudin, sans doute en vertu de dosages dignes de la III<sup>e</sup> ou de la IV<sup>e</sup> République, me paraît de fort mauvais augure. En effet, le commissaire général au tourisme, en dépit de ses compétences et de sa bonne volonté que je me plais à reconnaître, n'a pas l'autorité nécessaire pour imposer sa volonté. Ce qui manque à notre pays, c'est un plan méthodique d'équipement conçu en fonction des besoins constatés et des motivations aujourd'hui connues de la clientèle étrangère.

Le thermalisme dépend du ministère de la santé publique, les maisons familiales de vacances du ministère des affaires sociales, les stations de sports d'hiver du secrétariat d'Etat chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs et de l'office national des forêts, les collèges d'enseignement technique hôtelier de l'éducation nationale. Il faut, comme nous, être à la base, c'est-à-dire dans nos provinces et dans nos villes touristiques, pour se rendre compte pleinement de l'anarchie qui règne et des difficultés incroyables auxquelles on se heurte pour arriver à une solution.

Fort heureusement, le tourisme et les aménagements routiers dépendent maintenant du même ministre. Peut-être obtiendrons-nous — je cite un simple exemple — que les stations de la côte Vermeille, Cerbère, Banyuls, Collioure, soient rattachées aux grands réseaux nationaux par une voie praticable en été, avant la mise en œuvre du VII<sup>e</sup> Plan. Il est vrai que vous avez inauguré récemment l'autoroute Paris-Chartres à six voies sur laquelle il ne semble pas que le trafic soit très intense !

En un mot, tous les ministères sont concernés par le tourisme, mais ils semblent l'ignorer et, bien souvent, ils s'en moquent. Il convient de remarquer, en outre, que les dotations de crédits sont très insuffisantes : elles n'atteignent que la moitié environ de l'effort espagnol ou italien. Nos bureaux à l'étranger ont fait un effort de propagande remarquable, mais avec des moyens dérisoires.

Quant aux délégations régionales, elles ont reçu, jusqu'en 1972, des aumônes plutôt que des crédits. Celle du Languedoc-Roussillon a obtenu cette année une dotation de deux millions d'anciens francs !

Vous avez dit, monsieur le ministre, que ces dotations allaient être augmentées et j'en suis très heureux, car vous conviendrez qu'avec des sommes de cette importance il est difficile de réaliser des documents de propagande, des films, des expositions, de recevoir la presse étrangère et les représentants des agences de voyages, d'organiser des expositions à l'étranger et de s'y rendre — comme je le fais moi-même plusieurs fois par an. Les fonds des collectivités locales, qui sont appelées à se substituer très largement, une fois de plus, à l'Etat, ne peuvent y suffire. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle nous pouvons de moins en moins faire face à la concurrence étrangère, en raison notamment du développement foudroyant des charters et de l'aviation commerciale.

Je ne sais comment le ministère des finances a découvert que les touristes étrangers ont apporté à la France un excédent de devises de 260 millions de francs en 1971. Je conteste ce chiffre, qui donne une image fautive de la réalité — mais peut-être est-il dû à la réévaluation du mark ou à la dévaluation du franc ?

Enfin, je regrette que la réglementation actuelle nuise à la création d'hôtels moyens, dont nous avons le plus besoin. Non seulement ils sont lourdement taxés aux taux de T.V.A. de 17 p. 100, mais la réglementation leur impose la création de dix emplois et un autofinancement important, tout comme elle impose dans des villes comme Nîmes, Montpellier, Perpignan, qui ont plus de 100.000 habitants, la création d'hôtels de 100 chambres au minimum. Du coup, tous les projets sont arrêtés, mais Paris voit fleurir les hôtels de grand luxe à 200 francs la chambre par jour.

Grâce à ses richesses naturelles, artistiques et culturelles, la France devrait être un des lieux privilégiés du tourisme. Le

Conseil économique et social l'a très bien compris aux termes de son rapport du 28 septembre. Il est vrai que, dépourvu de pouvoirs, il a les moyens de travailler que l'on refuse à notre Assemblée, théoriquement détentrice du pouvoir législatif ! C'est ainsi que nous disposons, en tout et pour tout, de quarante-six minutes pour discuter des problèmes du tourisme !

Monsieur le ministre, vous avez la possibilité de sortir le tourisme de l'impasse. Si vous y parvenez, nous saurons le reconnaître très loyalement. Si vous échouez, nous serons particulièrement sévères, car il y va du sort de nombreuses régions touristiques et notamment de l'avenir de la région méditerranéenne. *(Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)*

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

**M. Pierre Janot.** Monsieur le ministre, vous avez proclamé votre volonté de promouvoir une politique sociale de vacances et nous ne pouvons qu'approuver sans réserve cette détermination.

Aussi voudrais-je, en évoquant des problèmes concrets, examiner rapidement quelques-unes des conditions de la réussite de cette politique.

Son succès suppose, en particulier, des moyens d'hébergement accrus, des structures d'accueil améliorées, l'aménagement et la mise en valeur de l'espace rural.

En ce qui concerne les moyens d'hébergement, vous me permettez, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur un certain nombre de freins — on aurait dit naguère de blocages — à l'augmentation de la capacité des moyens d'hébergement, je veux parler de la fiscalité et du régime des primes et des prêts actuellement en vigueur.

Au point de vue fiscal — on l'a déjà dit mais il est bon de le répéter — les hôtels classés de tourisme et les villages de vacances agréés sont assujettis à la T. V. A. au taux de 7,5 p. 100, alors que les hôtels non homologués, dits hôtels de préfecture, et les terrains de camping restent redevables de la T. V. A. au taux intermédiaire de 17,6 p. 100. Il y a là une injustice dont les conséquences sont directement opposées aux objectifs que vous visez. On pénalise ainsi des établissements qui pratiquent des prix contrôlés et fort modérés et qui acquittent, toute proportion gardée, des taxes sur le chiffre d'affaires beaucoup plus élevées que celles payées par des établissements infiniment plus chers. Ainsi se trouve freinée l'expansion de l'hôtellerie familiale, ce dont pâtit, en définitive, la clientèle aux revenus les plus modestes.

On objectera certainement que l'extension du taux réduit de la T. V. A. supprimerait une incitation à la modernisation de l'hôtellerie. Mais il existe d'autres mesures d'incitation. Puisque tout le monde convient — le ministre de l'économie et des finances lui-même le reconnaît — qu'il serait souhaitable d'alléger le taux de la T. V. A., une des toutes premières dispositions à prendre dans ce domaine serait d'étendre le taux de 7,5 p. 100 aux prestations d'hébergement des hôtels non homologués et des terrains de camping.

**M. Michel Duval.** Très bien !

**M. Pierre Janot.** Tuteur de l'industrie hôtelière, partisan d'une politique sociale du tourisme, vous vous devez d'être, monsieur le ministre, au sein des conseils du Gouvernement, l'avocat persuasif de cette cause.

Pour les gîtes ruraux, il serait souhaitable d'envisager des exonérations d'impôts locaux, sous réserve bien entendu que ces exonérations fassent l'objet de versements compensatoires de l'Etat aux collectivités locales. Il ne fait pas de doute que de telles dispositions fiscales présenteraient l'avantage de favoriser une augmentation sensible des capacités d'hébergement.

Il faudrait aussi assouplir les conditions d'attribution des prêts et des subventions au bénéfice de l'hôtellerie familiale. En particulier, les critères d'octroi de la prime spéciale d'équipement hôtelier sont beaucoup trop rigoureux. Ainsi, il est excessif d'exiger la création de 20 chambres et de 10 emplois dans les villes de moins de 30.000 habitants ; l'objectif devrait être plutôt de multiplier les hôtels de 10 à 15 chambres. C'est sans doute la raison pour laquelle les crédits prévus à cet effet dans le budget de 1972 n'ont pas été entièrement utilisés.

Voilà encore une réforme qui aurait une portée sociale et une portée économique, tant il est vrai que l'hôtellerie familiale est indispensable à la réanimation des régions françaises qui souffrent d'un déséquilibre de l'emploi et de la population.

Développer une politique sociale du tourisme postule aussi une aide accrue aux collectivités locales qui consentent de gros efforts financiers en faveur d'investissements, qui ne sont pas toujours immédiatement rentables, et pour les équipements collectifs : voirie, plans d'eau, gîtes communaux, campings, piscines, etc.

A cet égard, le mode actuel de répartition des crédits du fonds d'action locale me paraît par trop privilégier les grandes stations de montage ou des bords de mer, au détriment des

stations de tourisme en milieu rural. Sans doute conviendrait-il, en révisant les critères et les coefficients, de tendre à une redistribution plus équitable et, finalement, plus efficace. Encore ne suffit-il pas d'accroître les moyens d'hébergement et d'accueil ; il est nécessaire aussi de les utiliser au maximum. C'est le rôle essentiel de la publicité.

Dans ce domaine, le commissariat général au tourisme a entrepris une action qui a déjà porté ses fruits. Nous l'avons constaté cette année, dans le Sud-Ouest en particulier, avec un afflux de touristes étrangers, notamment hollandais, belges et anglais.

Cette action doit être poursuivie et amplifiée, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays, en cherchant à atteindre une clientèle dégageant des servitudes imposées par la scolarité des enfants, de telle sorte que la saison touristique à la campagne ne se limite pas aux seuls mois de juillet et d'août, mais s'étale, comme ce serait l'idéal, de Pâques à la fin du mois de septembre.

C'est à cette condition que le tourisme remplira vraiment son rôle de réanimation de l'espace rural et d'élévation du niveau de vie des populations rurales. Et même si cette condition est remplie, l'expansion du tourisme seule ne suffira pas. Elle doit s'intégrer dans une politique globale d'aménagement — vous l'avez dit, monsieur le ministre — comprenant aussi le développement agricole et l'industrialisation. De ce point de vue, les pouvoirs publics ne doivent pas circonscrire l'essentiel de leurs efforts aux seuls grands aménagements touristiques. Il faudra, par exemple, équilibrer le développement de la côte aquitaine par des équipements dans l'arrière-pays et spécialement dans le département de la Dordogne dont la vocation touristique est indiscutable.

Dans cet esprit, je vous demande, monsieur le ministre, de faire entrer dans la phase active des études et des décisions, le projet d'aménagement global du Périgord Noir, région dont les ressources naturelles, les paysages, les sites classés, les richesses préhistoriques et archéologiques qui favorisent une forme de tourisme à contenu culturel, justifient qu'elle soit considérée comme une zone prioritaire d'aménagement.

En abordant ce dernier sujet, j'ai sans doute quelque peu anticipé sur un autre débat, celui relatif à l'aménagement du territoire. En vérité, la politique du développement touristique n'est qu'un élément d'un tout et c'est bien pourquoi, monsieur le ministre, nul n'est plus que vous qualifié pour la conduire. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.)*

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Mesdames, messieurs, j'ai dit tout à l'heure avec quelle attention j'écouterai les orateurs et les suggestions qu'ils pourraient nous faire sur l'action touristique française.

M. Brocard, qui a été le premier intervenant, est entré tout naturellement dans le vif du sujet de notre discussion de ce matin puisqu'il a pris mon relais en parlant du tourisme en zone rurale. Il a rappelé les avantages que ce tourisme pouvait comporter sur le plan des créations d'emplois, des revenus et du mode de vie.

Je suis d'accord, bien sûr, pour faire tout ce qui dépend de mon département ministériel en matière d'incitation et de coordination, comme il l'a demandé. Mais j'ai la conviction profonde que c'est avant tout une affaire de participation des intéressés et que c'est à la prise de conscience, par les ruraux eux-mêmes, de l'intérêt du tourisme que nous devons nous attacher. Ce sera du reste la conclusion que j'apporterai jeudi prochain au colloque sur le tourisme rural auquel je dois participer.

Cela est vrai — vous l'avez dit — dans nombre de nos régions qui peuvent être réanimées par certaines formes de tourisme rural, mais pas dans toutes. Je pense notamment à celles qui comptent peu d'habitants, comme l'Aquitaine où nous avons été conduits à décider la création d'une mission particulière, il y a quelques années, alors que je venais de quitter la délégation générale à l'aménagement du territoire, ou comme certaines zones des Pyrénées pour lesquelles nous essayons d'intervenir grâce à des dispositifs que vous connaissez bien et dont je dirai peut-être un mot à propos du budget de l'aménagement du territoire, les parcs nationaux et régionaux.

On constate une certaine insuffisance d'animation dans le Sud-Ouest de la France. Je compte beaucoup sur la mission Aquitaine pour y remédier dans la partie qui relève de ses attributions et sur la nouvelle organisation d'animateurs que nous avons mise en place, avec le commissariat général au tourisme, dans la région Midi-Pyrénées. Non, monsieur Alduy, les missions qui ont été instituées ne reçoivent pas que des

numéros. Vous connaissez comme moi le montant des crédits alloués cette année à la mission Languedoc-Roussillon ainsi qu'aux deux autres.

Sans doute, le tourisme social pose-t-il un problème général qui a été abordé par MM. Barel, Gaudin, Aymar et Janot : c'est celui des efforts que nous devons consentir pour cette forme de tourisme et plus particulièrement en faveur d'un équipement hôtelier qui y soit adapté.

Nous avons reconnu, dans notre projet de budget; une priorité — vous avez bien voulu le noter les uns et les autres — à ce que j'ai appelé une politique sociale des loisirs ou des vacances. La capacité d'accueil des villages de vacances, qui a été évoquée tout à l'heure, s'accroît assez rapidement. J'ai eu l'occasion de le constater récemment en inaugurant un village dans ma circonscription. Le rythme d'accroissement est environ de 15 p. 100 par an et le nombre des places atteindra bientôt 80.000, sans compter les villages qui dépendent directement des comités d'entreprise ou des caisses de retraites.

En fin de compte, les crédits d'investissement du commissariat, les primes d'équipement hôtelier, les dotations particulières du F.I.A.T., que je suis amené à consacrer en cours d'année à la politique sociale des vacances, et l'intervention du comité chargé de la coordination des crédits publics et par publics sont la garantie que la politique sociale des vacances connaît, en matière d'équipement, un développement notable.

Le bénéfice des primes d'équipement hôtelier pour la catégorie des établissements les moins luxueux est accordé en fonction d'une carte dont je reconnais volontiers, avec M. Aymar, qu'elle n'est pas très satisfaisante. M. Anthonioz, mon prédécesseur dans ce domaine, avait commencé à discuter de la révision de cette carte avec le ministre de l'économie et des finances. J'ai demandé au commissaire général au tourisme de reprendre cette négociation mais, en attendant l'octroi éventuel de la prime aux quelques zones de rénovation rurale de montagne qui n'en bénéficient pas encore, j'ai obtenu que la quotité des prêts du F.D.E.S. par rapport aux investissements soit portée à 60 p. 100 alors qu'elle ne dépasse pas aujourd'hui 50 p. 100. C'est un début de solution.

MM. Ansqer et Aymar ont eu parfaitement raison de souligner l'importance de l'hôtellerie moyenne, de l'hôtellerie de campagne. J'ai même retenu la formule de M. Aymar : « le tourisme partout et l'exotisme chez nous », qui me paraît prometteuse. L'aide à l'hôtellerie de campagne, à l'hôtellerie moyenne est certainement un des sujets que je vais soumettre au conseil supérieur du tourisme que je dois réunir et présider la semaine prochaine.

Je le saisirai aussi du problème très difficile des critères d'attribution de l'aide du fonds d'action locale. En tant que maire d'une station classée, je connais très bien le sujet dont je discute souvent avec M. le ministre de l'intérieur.

M. Ansqer, qui s'intéresse depuis toujours et avec efficacité au camping et au caravanning, m'a reparlé de l'harmonisation des fiscalités, notamment en matière de T. V. A., entre les diverses catégories d'hôtels. Je lui rappelle que la catégorie des hôtels dits de préfecture, souvent évoquée ce matin, ne relève pas entièrement de la compétence du ministre du tourisme que je suis. Il y aurait pourtant le plus grand intérêt à ce qu'une partie de ces hôtels dépendent de moi et que nous puissions ainsi nous acheminer vers une harmonisation que je souhaite autant que vous, monsieur Ansqer, les inégalités dans ce domaine étant particulièrement choquantes.

Des ports de plaisance, je dirai simplement qu'ils ne sont nullement abandonnés dans le budget de mon département ministériel mais que les crédits les plus importants sont inscrits au titre de l'équipement.

M. Alduy a évoqué des difficultés de coordination, notamment dans le difficile secteur de l'enseignement technique hôtelier. Nous avons fait des efforts depuis trois ou quatre ans quant à sa localisation et à son organisation. Loin d'être encore parfaite, la situation s'est cependant bien améliorée.

Le fait, peut-être, d'avoir été ministre de l'éducation nationale me permettra d'assurer à M. Janot que pour l'étalement des vacances, les actions entreprises depuis deux ans ont porté leurs fruits, j'en ai de nombreuses preuves. J'avais fait étudier la question par un groupe d'enseignants et de parents d'élèves, dont les premières conclusions ont été déposées, il y a environ six mois. Je les crois toujours bonnes et j'en ai saisi mon successeur. Le seul moyen de fixer les vacances d'été à des dates différentes selon les régions consisterait à faire passer les examens en fin d'année civile. Sans doute, je le sais bien, ce transfert présente-t-il quelques inconvénients et bouscule-t-il bien des habitudes. C'est une solution qui mériterait cependant d'être approfondie. Etant donné que les examens se situent entre le 15 avril et le 15 juillet, c'est même la seule, et nous le savons par expérience puisque nous l'avons adoptée avec

succès en février lorsque nous avons échelonné sur trois semaines les vacances de mardi-gras en créant des départs différents suivant les régions.

Encore une fois, je souhaite que mon successeur rue de Grenelle se préoccupe du problème.

Je dois des remerciements à M. Virgile Barel qui a rappelé, avec juste raison, la part importante que prend le ministère des armées dans le développement du tourisme, en mettant à la disposition de certaines collectivités, voire de certaines associations, des emplacements particulièrement bien situés.

Je lui donne l'assurance que mon département ne fera absolument aucune discrimination dans les attributions que peuvent faire les collectivités locales à des organismes de tourisme. Toutefois, s'agissant du projet de Villefranche qu'il a évoqué, il faut être sûr que son prix de revient ne sera pas excessif par rapport au nombre des lits qui pourront être créés. J'ajoute que je ne suis pas le seul ministre compétent, car il s'agit en l'occurrence de l'utilisation d'un monument classé et que mon collègue des affaires culturelles a également son mot à dire.

Vous avez été nombreux à regretter la disparition du secrétariat d'état au tourisme. Je suis un peu étonné de constater que l'importance du mot « tourisme », lorsqu'il est associé à d'autres domaines, a immédiatement une portée secondaire. Au yeux de certains, un secrétariat d'état distinct pour le tourisme semble préférable à un ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Personnellement, je ne suis pas de cet avis. Je m'en suis déjà expliqué à l'occasion de réponses à des questions écrites ou orales et les problèmes exposés tout au long de ce débat sont bien la justification de ma position.

M. Alduy, par exemple, disait tout à l'heure que j'allais enfin pouvoir harmoniser la circulation, touristique ou non, dans les Pyrénées-Orientales. Je ne sais pas si j'y parviendrai. Mais je pense que le fait d'avoir la responsabilité du tourisme et celle des divers équipements pour l'ensemble du pays doit être bénéfique pour le tourisme, et je ne pense pas seulement aux routes. Je crois que ce mélange de responsabilités sous la même autorité peut permettre à la politique du tourisme de trouver son rythme de développement. Le commissaire général au tourisme me facilitera la tâche pour la mise en œuvre d'une politique cohérente dans ce secteur.

Vous pouvez en être certain : bien que le mot « tourisme » soit le dernier de mon titre par ordre alphabétique, je n'oublierai pas qu'il doit être l'un de mes principaux soucis. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?.. J'appelle maintenant les crédits concernant le tourisme :

ETAT B

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

- « Titre III : + 2.256.504 francs ;
- « Titre IV : + 250.000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme, 900.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 300.000 francs. »

TITRE VI. — SURVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

- « Autorisations de programme, 10.800.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 3 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

**M. le président.** M. Sabatier, rapporteur général, et M. Sallé ont présenté un amendement n° 68 ainsi libellé :

- « I. — Réduire de 450.000 francs les autorisations de programme du titre V.
- « II. — Réduire de 150.000 francs les crédits de paiement du titre V. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Louis Sallé, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, au cours de votre remarquable exposé, vous avez dit qu'il n'était pas souhaitable de retirer au commissariat au tourisme les crédits d'études destinés à lui permettre de mieux ajuster et coordonner la politique touristique. La commission des finances en convient bien volontiers.

Je précise qu'il n'était pas dans mes intentions de réduire les moyens du commissariat. Cela ressort clairement à la page 40 de mon rapport écrit.

L'amendement de la commission des finances tend simplement à introduire une mesure d'ordre ou, si vous préférez, d'orthodoxie budgétaire.

En effet, l'inscription, dans un chapitre d'équipement, de dépenses d'études telles que celles qui concernent la fréquentation des régions, fausse l'appréciation que l'on peut porter sur notre effort général d'équipement.

Une telle pratique, si elle était étendue, serait préjudiciable à cet effort. Néanmoins, la commission des finances ne souhaite pas gêner l'effort que le Gouvernement accomplit en faveur du tourisme. Elle souhaite surtout obtenir, pour l'avenir, l'assurance d'un retour à une présentation budgétaire plus satisfaisante.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Si l'Assemblée adoptait cet amendement, il s'ensuivrait, évidemment, une diminution des crédits d'études, ce qui ne serait sans doute pas le meilleur moyen d'encourager ces dernières. Or les études d'aménagements touristiques sont fondamentales; elles sont entreprises non pas à l'aveuglette, mais très sérieusement.

D'ailleurs, le travail accompli par le ministère pour d'autres équipements — pour un pont ou une autoroute, par exemple — est l'élément indispensable qui garantit la bonne réalisation des projets financés sur les crédits d'équipement.

Les crédits d'études consacrés aux aménagements touristiques doivent donc être accordés selon la même procédure. Néanmoins, certaines anomalies d'ordre administratif subsistent peut-être dans ce domaine, comme je l'ai souvent déploré, d'ailleurs, dans d'autres départements ministériels.

Je m'engage, si M. le rapporteur spécial veut bien retirer l'amendement afin d'éviter une réduction des crédits, à prévoir, dans le projet de budget pour 1974, une répartition des crédits se rapprochant davantage de l'orthodoxie qu'il souhaite.

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

**M. Louis Sallé, rapporteur spécial.** Il n'était nullement dans mon intention de demander la suppression de ces crédits d'études; je souhaitais seulement leur report à un autre chapitre.

Mais, après les explications que M. le ministre vient de fournir, je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 68 est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.  
(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits concernant le tourisme.

### Equipement et urbanisme.

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme concernant l'équipement et l'urbanisme.

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

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Cette année, monsieur le ministre, je commencerai mon rapport en saluant l'effort de clarification, pour le Parlement et pour votre administration elle-même, que vous avez mené à bien en nous présentant un budget de programme.

Bien entendu, cette clarification s'accompagne de la mise sur pied d'un outil propre à vous aider dans vos choix — pour le Parlement, à les comprendre — et à contrôler l'efficacité de votre action.

Une telle recherche, tendant à radiographier, si j'ose dire, l'antique « bleu » qui est un obscur plan comptable, a toujours été l'objectif que j'ai cherché à atteindre lors de mes nombreux entretiens avec les principaux responsables de vos services. Je tiens à les en remercier publiquement aujourd'hui, ainsi que vous-même, à travers eux.

Ainsi, ils m'ont permis cette année, comme les années précédentes, de disséquer puis de faire la synthèse de l'antique document, ce qui a été d'autant plus précieux pour la commission des finances que le budget de programmes ne nous a été communiqué qu'après l'examen en commission.

Je ne m'étendrai ni sur la méthode, ni sur les résultats obtenus, tels qu'ils sont rappelés dans ce document blanc. Vous en êtes encore au stade expérimental, vous perfectionnerez la méthode et la présentation, et j'aurais mauvaise grâce à souligner des lacunes sans faire ressortir la récolte exceptionnelle que vous nous présentez déjà.

Et si je vous dis que j'aurais aimé y voir figurer des documents tels que l'état d'avancement par rapport au Plan, la coordination équipement-logement-activité économique, une régionalisation des programmes, une plus claire vision de votre politique de personnel, une identification certaine de votre programme de sécurité routière, une référence plus précise aux objectifs à long terme, notamment en matière de voies navigables, ou aux programmes pluriannuels, vous ne verrez, dans cette énumération, que la manifestation d'un désir et vous m'épargnerez, j'en suis sûr, la critique de ce qu'elle peut avoir d'hétérogène et d'incomplet.

Parlant M. A. T. E. L. T. comme vous-même, je ne reprendrai pas en détail ce que j'ai dit dans mon rapport. Je bornerai mon propos à développer à la tribune quelques considérations essentielles.

Vous avez donné une priorité absolue, dans votre budget, au développement du réseau autoroutier. Nous n'en sommes pas étonnés puisque cela est conforme à un choix gouvernemental, que vous accentuez dans l'optique d'une industrialisation poussée et d'un aménagement du territoire par les équipements idoines.

Il en résulte, à l'évidence, que, d'une part, pris dans la contrainte de votre enveloppe budgétaire, d'autre part, ne disposant pas ailleurs des ressources du Fonds spécial d'investissement routier, voire de l'appel aux capitaux privés, vous avez dû freiner les investissements pour l'aménagement des ports et « casser » le nouvel élan qui avait été pris l'an dernier en matière de voies navigables. Et que dire du Fonds d'action conjoncturelle, réfrigérateur, sinon tombe de certains de nos espoirs?

Nous ne vous adresserons aucun reproche puisque administrer c'est choisir, et qu'une action économique ne supporte pas un éparpillement des efforts.

Je dirai simplement — et vous le savez bien, vous, ministre, comme moi qui ne suis pas étranger aux techniques que vous mettez en œuvre — qu'il est bien des domaines, dans votre ministère, où la suppression du couperet du F. A. C. n'aurait aucune répercussion inflationniste. Je citerai par exemple celui des acquisitions de terrains pour ménager, dans l'avenir, la réalisation de nos grandes jonctions de bassins par voie d'eau.

J'ajouterai, et c'est bien compréhensible, que j'éprouve les craintes les plus fondées sur la possibilité d'accomplir le VI<sup>e</sup> Plan, spécialement dans le domaine du réseau routier de rase campagne et dans celui des voies navigables.

Je formulerais maintenant quelques observations sectorielles que je n'ai choisies qu'en fonction du désir que j'ai, en tant que rapporteur spécial, de vous aider dans votre tâche, tout en secondant l'intérêt que l'Assemblée porte légitimement à certains problèmes.

Il y a lieu de souligner le succès incontestable de la politique de concentration des efforts de votre administration sur un réseau national principal, avec la prise en charge correspondante de l'entretien et de l'aménagement par les départements. Trente-trois départements, en effet, ont déjà accepté l'offre qui leur était faite.

Il n'en reste pas moins que cet accueil favorable n'est pas exempt d'une teinte d'inquiétude, car la dotation est entachée d'un certain caractère de précarité, étant soumise à l'aléa de l'annualité.

Nous rendons hommage à votre effort d'augmentation de 3 p. 100 cette année — 6 p. 100, me suis-je laissé dire, si on tablait sur un accroissement de la productivité. Mais les départements disent que vous renouvez l'assurance que l'Etat s'est engagé là de façon définitive et que, si les principes budgétaires s'opposent à un engagement indexé et à long terme, du moins votre budget vous permette toujours, fussiez-vous faire les arbi-

trages nécessaires, de respecter les conditions honnêtes et essentielles que sont la revalorisation et la permanence de l'aide.

J'ai déjà fait allusion au fait que les recommandations du comité interministériel de sécurité routière n'apparaissent pas en dotation. Je ne voudrais pas, à ce sujet, monsieur le ministre, qu'une erreur fût commise sur ce que j'ai écrit dans mon rapport.

Sans doute vous direz-vous que, tant dans l'entretien — dont les crédits ont été, hélas ! très peu revalorisés — que dans les travaux d'investissement sur le réseau de rase campagne, on retrouve beaucoup d'investissements de sécurité sous des formes techniques variées. J'aimerais néanmoins que vous nous donniez des explications rassurantes à ce sujet, puisque les actions correspondantes ne sont isolées et mises en évidence dans aucun fascicule. Ici la rentabilité nationale est énorme, et il serait bon de relier l'ensemble des investissements spécialisés et individualisés à l'indicateur global d'accident qui figure dans le budget de programme, et non pas seulement à l'indice de circulation.

On parle et l'on reparlera encore du plan A.G.I.R. Le souper en termes de rentabilité des investissements, comme le font ses auteurs, c'est omettre le fait que le réseau routier se développe au moyen des crédits privés et le fait qu'il a une finalité d'aménagement du territoire, notamment par induction.

Il n'en est pas moins vrai que deux observations peuvent être formulées.

La première, c'est que le programme de créneaux de dépassement et de contournements d'agglomérations, pour ne parler que de ces procédés techniques, peuvent servir de prélude à des actions du type A.G.I.R.

La seconde observation, c'est que ce type d'action pourrait être mis en œuvre sur les grands itinéraires non desservis par le plan autoroutier, les grands itinéraires transversaux notamment.

Après vous avoir livré ces réflexions, je vous demande de mettre en œuvre cette solution là où elle sera appropriée, après due étude de rationalisation des choix budgétaires.

Vous nous avez dit à juste titre, en présentant votre budget de programme, que l'accélération du programme autoroutier en rase campagne imposait dans la région parisienne un effort important pour l'accueil des autoroutes concédées. Cette exigence est immédiate pour l'autoroute A 10, dont vous venez d'inaugurer le premier tronçon ; mais tout ou partie de l'autoroute de dégageant correspondant n'a pas été compris dans le VI Plan.

Je crois savoir qu'un avant-projet de débouché principal entre le boulevard périphérique et la rocade autoroutière A 27 a été présenté, assorti de modalités de financement et d'exploitation. Il ne faut pas hésiter, monsieur le ministre, à pousser le service régional d'équipement de la région parisienne à vous donner rapidement son avis. Déjà, on dit que l'autoroute Paris—Rouen exige économiquement un trafic plus dense.

Une prompt et favorable décision au sujet des débouchés de l'autoroute A 10 est indispensable à la crédibilité économique de votre ambitieux programme autoroutier.

**M. Robert Wagner.** Très bien !

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Le projet de budget pour 1973, relatif aux voies navigables, avec 342 millions de francs, marque une progression moins forte que celui de 1972 — 300 millions de francs — par rapport à 1971 : 220 millions de francs.

Le montant des autorisations de programme envisagé par le VI Plan était de 1.820 millions de francs 1970.

Compte tenu du très bas niveau de la dotation budgétaire en 1971, la réalisation régulière des objectifs du Plan aurait impliqué, pour 1973, une dotation de l'ordre de 400 millions de francs.

Arbitré à 380 millions de francs, le budget d'équipement des voies navigables se trouve ramené, par le jeu du Fonds d'action conjoncturelle, à 342 millions de francs.

De ce fait, le pourcentage d'exécution du Plan qui peut être escompté pour la fin de 1973, au terme de la troisième année du Plan, atteindra tout juste 45 p. 100.

Il est donc fort douteux que le Plan puisse être finalement exécuté.

Cette perspective est d'autant plus regrettable que le V<sup>e</sup> Plan lui-même n'avait été que très partiellement réalisé et que le VI Plan se présentait principalement comme un Plan de rattrapage, mettant l'accent sur la poursuite des aménagements de vallées sans aborder le franchissement des seuils ni commencer aucune des grandes liaisons inter-bassins.

Une fois de plus, la « crédibilité » de notre politique de la voie d'eau se trouve remise en cause, spécialement pour ce qui est de la volonté politique de mener à bien les liaisons à grand gabarit entre la Seine et le Nord, le Rhin et le Rhône, la Seine et la Moselle.

Il subsiste à cet égard trop d'incertitudes que les déclarations encourageantes ne suffisent pas à lever. Ces incertitudes pèsent sur les décisions des investisseurs et elles font contraste avec le

rythme régulier des réalisations de cette nature, que poursuivent nos principaux partenaires européens, en particulier belges, hollandais et allemands.

Ces incertitudes ne pourraient être levées, nous semble-t-il, qu'à deux conditions.

La première est que le Gouvernement prenne officiellement en considération le schéma directeur à long terme des voies navigables, mis au point par la commission des transports du VI<sup>e</sup> Plan. Ainsi les intentions seraient-elles clairement fixées, comme, d'ailleurs, les choix entre les divers projets de tracés, car il est clair que le réseau navigable à grand gabarit ne saurait être aussi étendu ni aussi dense que l'actuel réseau des petits canaux Freycinet.

La seconde condition est que de sérieuses études soient menées lors de la préparation du VII<sup>e</sup> Plan, de façon que ce Plan marque enfin un véritable changement d'échelle dans notre politique d'équipement en voies navigables modernes, de même que le VI<sup>e</sup> Plan a marqué un changement d'échelle dans la satisfaction des besoins en autoroutes et en télécommunications.

Ces études devront porter, notamment, sur les moyens de financement. A cet égard, les déclarations successives de votre prédécesseur, en janvier 1972, et de vous-même, en juillet, ne sauraient rester lettre morte.

La possibilité de financement par emprunts gagés sur les crédits budgétaires doit être sérieusement examinée. Cette méthode se justifie par le fait que les investissements de l'espèce ont une durée de vie particulièrement longue et que notre pays a, dans ce domaine, un important retard à rattraper.

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, il est certain que l'Assemblée apprécierait, ne serait-ce qu'un geste, car il ne peut plus être, hélas ! question d'autre chose avant la clôture de la discussion de ce budget en première lecture.

Je n'en salue pas moins l'effort réalisé pour les crédits d'entretien, encore qu'ils soient moins importants que pour les ports.

A propos de ces derniers, je serai beaucoup plus concis.

La grande option sur les ports autonomes, et principalement sur les trois grands, continue à se concrétiser avec une ténacité remarquable. Mais, revenant à ce que je disais il y a un instant, il est temps de songer à leur avenir, et cet avenir, c'est, pour une part essentielle, les arrière-bassins et l'Europe, qui ne peuvent être reliés à ces ports que par les voies navigables inter-bassins à grand gabarit.

Par ailleurs, si nous nous réjouissons de la construction, à Marseille, d'une grande forme de radoub qui fera de la cité phocéenne, déjà pourvue de Fos, le centre de réparation navale indisputé de la Méditerranée ; si, par ailleurs, nous ne sommes vraiment pas inquiets, en ce qui concerne Brest, d'un report temporaire, pour d'évidentes raisons de programmation coordonnée appointement-raffinerie, en revanche, nous pensons que l'abandon de la commande d'une nouvelle drague pour l'entretien de nos chenaux d'accès n'est pas heureuse et que cette décision coûtera cher en crédits de fonctionnement, voire en aléas d'exploitation.

Un mot sur les ports de plaisance.

A partir du moment où, à juste titre, vous les laissez à la concession privée, il y aurait lieu de bien peser l'interaction des trois concepts : loisirs, profit, domaine et service public. Les deux derniers concepts, notamment, doivent faire l'objet de concessions réciproques dans l'intérêt des usagers.

Je ne saurais terminer ce trop long exposé sans exprimer la gratitude de l'Assemblée nationale envers le personnel — à tous les niveaux — que vous avez l'honneur de commander, sans oublier celui de l'Institut géographique national, pour le dur labeur qu'il accomplit et pour sa haute compétence. Les efforts que vous avez faits pour satisfaire leurs légitimes revendications ont été notés avec sympathie, en particulier, pour ne citer que ce cas — on peut se reporter à mon rapport écrit pour les autres — ceux qui visent à la transformation des auxiliaires en permanents. Mais, il faut aller beaucoup plus loin, par tranches successives.

Nous ne pouvons, monsieur le ministre, que vous encourager à poursuivre cet effort, nonobstant tous les obstacles que vous rencontrez sur votre chemin. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Caldaguès, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'urbanisme.

**M. Michel Caldaguès, rapporteur spécial.** Mesdames, messieurs, l'urbanisme, c'est une affaire de moyens, mais c'est aussi une affaire de finalités.

Les moyens, nous les trouvons dans un ensemble de textes législatifs ou réglementaires et de dotations budgétaires qui constituent désormais — on peut bien l'affirmer — un dispositif puissant.

Au stade des études, qui comprend l'élaboration des documents d'urbanisme, constatons d'abord que, si la loi d'orientation foncière n'est pas encore entrée complètement dans les faits, sa signification n'en prend pas moins tout son relief lorsqu'on évoque la situation antérieure. L'élaboration de plans d'urbanisme s'apparentait alors à l'ouvrage de Pénélope, dans la mesure même où, après que l'on eut trop longtemps négligé les études fondamentales et différé les vues prospectives, l'effort accompli dans ce sens faisait apparaître, au fur et à mesure de sa progression, la nécessité de remettre en cause fréquemment des conceptions trop étriquées.

Dans ces conditions, l'essentiel du développement urbain, en particulier celui des grandes agglomérations, s'effectuait dans un *no man's land* juridique, à mi-chemin entre des plans d'urbanisme périmés, quand il en existait, et de nouveaux plans en cours d'élaboration. Ainsi s'explique largement le fait que la dérogation ait acquis un caractère quasi institutionnel ; c'est bien le cas de le dire puisque le code de l'urbanisme comporte depuis 1955 une disposition permettant à l'administration de déroger sur ses décisions de permis de construire à des plans futurs, c'est-à-dire, en fait, à des critères purement discrétionnaires.

C'est à cette situation qu'a voulu remédier la loi d'orientation foncière en plaçant sur deux plans différents le cadre prospectif du développement urbain et la réglementation opérationnelle de ce développement. A ces deux niveaux correspondent respectivement les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols.

Si urgente que fût l'élaboration de ces documents, personne ne pouvait souhaiter que la définition du devenir de nos villes fût bâclée dans un espace de temps très court. L'impatience qui s'est souvent manifestée à cette tribune, et notamment au cours de ce débat, n'en est pas moins légitime, et nous prenons acte avec satisfaction de la volonté du Gouvernement de mener à bien cette tâche pour le 1<sup>er</sup> janvier 1975. De cette volonté témoigne la forte augmentation des crédits d'études qui passeront de 78.240.000 francs à 108.400.000 francs en 1973. Cette dotation est-elle suffisante ? On en a douté. La commission des finances, quant à elle, a pu s'assurer que le goulet n'était pas tant financier que technique, eu égard à la complexité de ce travail.

Au stade de la politique foncière, l'accroissement des moyens au cours des dernières années est également remarquable si l'on considère que, faute de solution miracle, il importait avant tout d'ériger un système de protection des finances publiques — celles de l'Etat et celles des collectivités locales — contre la hausse accélérée du prix des sols. C'est dans cet ordre d'idées qu'a été entreprise une politique de réserves foncières, les unes se caractérisant par un financement immédiat, les autres reposant sur la procédure des Z. A. D. qui présente l'avantage de n'entraîner que des dépenses relativement différées.

Au titre de la première catégorie, nous voyons mettre en œuvre parallèlement des crédits inscrits au chapitre 55-43 du budget du ministère de l'équipement et des moyens de trésorerie fournis par la section A du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme. Globalement, ces dotations sont passées de 144 millions de francs dans le budget de 1968 à 220 dans celui de 1972, leur montant total pendant cette période de cinq années s'élevant environ à 864 millions de francs.

Pour 1973, les crédits ne s'élèvent qu'à 215 millions de francs. Ce chiffre peut paraître encore insuffisant, mais il faut mesurer le chemin parcouru. D'ailleurs, en matière de constitution d'un patrimoine foncier par l'Etat, un excès d'euphorie pourrait conduire à des erreurs. Aussi bien serait-il souhaitable que le Parlement fût saisi périodiquement d'un état des réserves foncières faisant apparaître leur consistance, leur ancienneté, leur destination et leur utilisation finale.

Quant à la procédure des zones d'aménagement différé, elle constitue un instrument d'une efficacité incontestable et parfois redoutable, surtout depuis que la durée d'exercice du droit de préemption a été portée à quatorze ans. En fixant les prix, elle joue le même rôle que les réserves foncières proprement dites, sans astreindre dans l'immédiat les collectivités à d'énormes acquisitions. C'est ce qui fait l'originalité du système, qui a toutefois ses limites, dans la mesure où l'exercice du droit de préemption est tributaire, lui aussi, des moyens financiers disponibles. Ceux-ci ont progressé en cinq ans de 30 à 80 millions de francs et figurent dans le budget de 1973 pour 90 millions de francs.

Il n'est pas jusqu'aux collectivités locales qui n'aient désormais la possibilité si longtemps attendue de financer leurs réserves foncières, soit grâce au Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, pour peu qu'elles utilisent la procédure des Z.A.D., ce qu'elles ne font pas toujours volontiers, soit grâce aux prêts consentis par la caisse d'aide aux collectivités locales pour une durée de quinze ans et au taux de 6,5 p. 100 ; l'enveloppe des ces prêts qui était fixée à 200 millions de francs pour 1971 est la même pour 1972.

Au stade des actions opérationnelles, la rénovation urbaine mérite une mention particulière. Si l'on déplore qu'elle se soit quelque peu enlisée, il n'en reste pas moins qu'elle a mis en œuvre des moyens budgétaires importants puisqu'au cours des cinq dernières années le montant total des subventions a été de 419 millions de francs.

Or le budget pour 1973 ne prévoit à ce titre que 104.500.000 francs. Ce qui a provoqué la dilution de cet effort, c'est que le système actuel ne permet pas de maîtriser l'équilibre financier des opérations du fait que les responsabilités opérationnelles ne coïncident pas avec les responsabilités financières. Il est donc nécessaire de redéfinir le mécanisme de la rénovation urbaine : on aboutira inévitablement à la conclusion que l'Etat ne peut pas à lui seul assumer l'équilibre financier des opérations.

Toutefois, si les collectivités locales doivent partager cette charge avec lui, il faudra que les aides publiques soient conçues de façon que la préoccupation commune de l'équilibre ne conduise pas à comprimer la part des logements sociaux et des équipements collectifs dans la rénovation urbaine.

Un des moyens d'éviter cet écueil serait de concevoir un système qui, d'une part, distinguerait au sein des logements aidés un contingent spécialement affecté à la rénovation urbaine — M. le secrétaire d'Etat s'est d'ailleurs dirigé dès hier soir dans ce sens à propos des P.S.R. — et qui comporterait à titre complémentaire des subventions d'Etat dont le volume serait fixé pour chaque opération en fonction du nombre de logements sociaux reconstruits et compte tenu d'une sorte de ticket modérateur à la charge de la collectivité locale intéressée. Telle serait, semble-t-il, la voie du réalisme.

Ces différentes illustrations ayant été données, il est permis d'affirmer au total que les moyens dont s'est doté notre pays pour faire face aux exigences du développement urbain sont déjà très considérables, s'il est vrai qu'il subsiste encore des lacunes.

Mais il ne suffit pas de posséder les moyens, encore faut-il que l'action entreprise se fixe des finalités. Certes, au cours des dernières années, de grandes opérations ont vu le jour, de vastes projets ont été élaborés, et tout cela a le mérite d'exister.

Or il advient qu'aujourd'hui un certain niveau de satisfaction quantitative fait apparaître avec une acuité grandissante les exigences qualitatives. A cet égard, nous assistons depuis quelque temps à une prise de conscience. A quel type de société nous conduisent les formes actuelles de l'urbanisme ? Quelles en seront les conséquences sur le cadre de vie qui constitue l'horizon familial de chacun de nous ?

Cette prise de conscience est parfois violente dans l'opinion publique. A travers ses réactions, nous sommes en train de redécouvrir une vérité de tous les temps, c'est qu'on ne peut pas faire le bonheur des peuples malgré eux. Quelles que soient les justifications financières, techniques, fonctionnelles, l'aménagement urbain ne peut se faire sans un certain consensus collectif.

L'urbaniste peut donc se permettre un certain coefficient d'erreurs mais pas plus, sous peine de provoquer un réflexe conditionné de défense. Ce processus est particulièrement sensible à Paris, sans doute parce que trop de fausses notes y ont été commises, si bien que l'opinion publique y est animée d'une défiance presque systématique contre tout ce qui est nouveau.

Psychologiquement, la greffe d'une nouvelle trame urbaine sur le tissu existant provoque un phénomène de rejet. La tour, par exemple, est devenue l'ennemi numéro un du citadin depuis qu'elle évoque un certain nombre d'agressions inutiles. La leçon de cet état de choses, c'est qu'on ne peut pas se permettre de heurter de front l'opinion publique. Or celle-ci exige de plus en plus fortement que la dimension humaine demeure présente dans notre environnement urbain.

Il faut donc se réjouir que cette prise de conscience fasse désormais son chemin au niveau des pouvoirs publics. Nous pouvons déjà enregistrer un certain nombre de manifestations significatives de cet état d'esprit.

C'est ainsi que dans les villes nouvelles, contrairement à l'idée que l'on s'en fait couramment, l'accent a été mis sur la nécessité de redonner sa place à la dimension humaine et de promouvoir des formules susceptibles d'améliorer la qualité de la vie. Cette orientation est d'ailleurs expressément formulée dans le VI<sup>e</sup> Plan qui, à cet égard, assigne aux villes nouvelles un caractère expérimental. Celle du Vaudreuil, par exemple, promet d'être marquée par ce nouvel état d'esprit, et ce n'est pas la seule.

Pour les agglomérations existantes, des instructions ont été données par circulaire ministérielle afin que les villes de moins de 50.000 habitants soient protégées contre la mégalomanie. Les tours et les immeubles de plus de soixante mètres de

longueur y seront proscrits. On ne peut qu'approuver cette saine réaction, car nous nous acheminions assurément vers la détérioration de notre paysage urbain, où l'on voyait de plus en plus fréquemment l'indigence d'inspiration chercher une illusoire compensation dans la démesure des formes architecturales.

Plus généralement, on entend mettre désormais l'accent sur les villes moyennes. Nous avons pu constater récemment, à la faveur de différentes déclarations officielles, que le Gouvernement s'engageait résolument dans cette voie. Nous recueillerons avec intérêt, monsieur le ministre, les précisions que vous voudrez sans doute nous apporter sur les critères retenus pour caractériser les villes moyennes.

En effet, un effort de définition s'impose si l'on veut que cette politique porte ses fruits. D'ores et déjà, il paraît évident que le critère du nombre d'habitants ne sera pas le seul à retenir tant il vral que la modération des dimensions n'implique pas nécessairement la qualité.

Fort heureusement, la réforme architecturale qu'on nous annonce mettra l'accent sur l'aspect qualitatif de cette discipline. Il est prévu, nous dit-on, qu'elle institue une mission d'assistance obligatoire pour toutes les constructions, y compris les constructions individuelles, ce qui ne sera certainement pas superflu, car nous assistons çà et là à un véritable envahissement de la laideur.

Enfin, le Gouvernement a récemment entrepris un effort en faveur de la création d'espaces verts. La dotation qui figurait au budget du ministère de l'équipement et du logement pour un montant ridiculement faible — il faut le reconnaître — a fait l'objet de relèvements spectaculaires puisqu'elle est passée de 3.275.000 francs dans le budget de 1970 à 13.275.000 francs dans celui de 1971. Pour 1973, il nous est proposé de reconduire les crédits de 1972, soit 16.800.000 francs.

Sans méconnaître les progrès intervenus, la commission des finances croit devoir prodiguer une incitation vigoureuse au Gouvernement pour qu'il force la cadence, car les besoins sont immenses. Elle a donc estimé qu'elle ne pouvait pas se satisfaire du crédit proposé. C'est dans cet esprit qu'elle propose un amendement dont la signification consiste à déclencher au cours de la présente discussion une mise au point qui, nous l'espérons, conduira le Gouvernement à prendre lui-même l'initiative d'un relèvement notable des crédits.

En conclusion, mes chers collègues, s'il est permis de se féliciter des progrès accomplis dans la politique d'urbanisme et des promesses que contiennent les initiatives en cours, il est cependant évident que la façon dont évolue notre cadre de vie comporte encore une marge importante de lacunes ou même d'erreurs.

Certains y trouvent matière à une insatisfaction morose, à une attitude purement négative. Ils ont tendance à rejeter indistinctement tout ce qui a pour conséquence de modifier notre horizon.

Le Gouvernement se doit de pratiquer de son côté une certaine forme d'auto-insatisfaction dès lors que celle-ci comporte un effet moteur, c'est-à-dire qu'elle incite en permanence à rechercher les améliorations en remettant en cause des orientations qui n'ont pas fait leurs preuves.

En attendant, il est permis de demander à tous ceux aux yeux desquels rien ne trouve grâce, d'observer attentivement les formes du développement urbain dans les pays qui pratiquent à cet égard le libéralisme, et de les observer aussi dans les pays où règne, à l'inverse, un urbanisme totalitaire.

Entre ces deux extrêmes, ouvrons les yeux sur notre pays. Nous pourrions alors considérer que nous ne sommes certainement pas sur la plus mauvaise voie.

Sous le bénéfice de ces observations et compte tenu de l'amendement relatif aux espaces verts, dont j'ai parlé, je vous propose, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, d'adopter les crédits destinés à l'urbanisme. (Applaudissements.)

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

**M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, examinons le point retenu en premier par la commission de la production et des échanges dans son rapport, c'est-à-dire les routes.

Le fonds d'action conjoncturelle bloque 508 millions de francs destinés à la route, dont 458 millions pour votre ministère et 50 millions pour le ministère de l'intérieur. Or l'expérience prouve qu'il est illusoire de croire à un déblocage ou que, s'il existe, il est partiel et n'intervient, en général, qu'en fin d'année pour la réalisation de travaux sur l'exercice suivant, ce qui est d'ailleurs un motif pour diminuer d'autant le montant correspondant des crédits de cet exercice.

Si l'on jugeait ce budget uniquement sur les chiffres, en augmentation par rapport à celui de 1972 de 12,50 p. 100 pour le fonctionnement et de 23 p. 100 pour les investissements, sans tenir compte du financement des autoroutes, soit privé, soit par emprunt, et s'il n'y avait pas ce blocage du F.A.C., on serait tenté de le qualifier d'acceptable. Pourtant, monsieur le ministre, j'essaie de juger avec réalisme et bon sens, ce vieux bon sens français si utile et qui se fait de plus en plus rare hélas !

Dans mon rapport, je me réfère au réseau routier de 1939, qui provoquait l'envie ; mais, pour me rapprocher de la situation actuelle, j'indique que le V<sup>e</sup> Plan n'a seulement prévu au départ que 70 p. 100 des besoins et qu'il n'a été réalisé que partiellement : il n'atteint que 53 p. 100 pour le réseau routier en rase campagne et un peu plus dans les autres secteurs.

Le VI<sup>e</sup> Plan, à la fin de 1973, troisième année d'application, sera exécuté à 43 p. 100 pour le réseau routier national en rase campagne, à 51 p. 100 pour la voirie des collectivités locales, à 52 p. 100 pour la voirie nationale urbaine, à 66 p. 100 pour les autoroutes de liaison.

Or les prévisions du Plan étaient nettement inférieures aux besoins, et la situation s'est encore dégradée entre la définition des options — qui prévoyaient, pour 1975, une circulation équivalente à celle de 1965, ce qui n'était déjà pas brillant — et le vote définitif du Plan, où la référence retenue était celle de la circulation en 1970, qui était plus mauvaise.

D'autre part, il est un baromètre en matière de circulation, c'est le nombre de kilomètres sur lesquels la circulation est, d'une part, gênée et, d'autre part, embouteillée. Or ce nombre augmente constamment.

Je le précise bien, je parle de la rase campagne et non pas de Paris, où ce matin j'ai accompli en une demi-heure le trajet qui me demande d'habitude huit minutes. Il y a de plus en plus de voitures à circuler dans Paris, généralement avec une seule personne à bord, l'après-midi cette personne étant le plus souvent une femme. Mais je n'insisterai pas sur ce problème particulier à Paris et aux grandes agglomérations.

On dira peut-être que je suis pessimiste : je suis simplement réaliste. C'est ainsi que, dans mon rapport écrit, je reconnais que, depuis 1957, vos crédits, monsieur le ministre, ont augmenté progressivement, et ces dernières années plus sensiblement encore. Nous devons vous en remercier.

D'autre part, nous avons constaté que des travaux très importants ont été exécutés, notamment pour supprimer des points noirs, aménager des déviations, renforcer les chaussées.

Mais est-ce suffisant quand on sait que plus de 16 millions de véhicules circulent en France, dont près de 20 p. 100 de véhicules utilitaires, et que des voitures de tourisme roulent sur les mêmes routes, en même temps, à plus de 200 kilomètres à l'heure ? Le résultat : plus de 16.000 morts par an, plus de 300.000 blessés, dont un certain nombre très grièvement, quelque huit milliards de francs versés par les assurances, c'est-à-dire sensiblement plus que le montant de votre budget de l'équipement.

Quel est-il, ce budget de l'équipement ?

En ce qui concerne le fonctionnement et le personnel, j'espère, monsieur le ministre, que vous répondrez aux questions posées dans mon rapport écrit.

Au chapitre 35-21, qui cause une grosse déception — 584 millions de francs contre 570 en 1972 — figure, d'après ce que j'ai pu savoir, le montant des subventions attribuées aux départements qui acceptent de prendre en charge le réseau secondaire, soit 310 millions de francs.

Etant donné le mauvais état de ce réseau, qui nécessiterait une réfection quasi totale, il serait normal que la moitié des subventions allouées aux départements puissent être utilisées, pour ceux qui le désirent, à rembourser les annuités des emprunts indispensables contractés à cet effet.

En revanche, le chapitre 53-21 augmente de 32,6 p. 100, un crédit de 539 millions étant prévu pour les renforcements de chaussées.

Au chapitre 53-26, un crédit de 451 millions de francs est destiné au réseau en rase campagne, par le truchement du fonds spécial d'investis.

Il est vrai que ce fonds a bien besoin d'argent, car si ses crédits sont en augmentation de 11,30 p. 100, passant de 2.700 à 3.060 millions de francs, le pourcentage de la taxe intérieure sur les produits pétroliers est toujours de 19 p. 100.

Il y aurait lieu, là comme ailleurs, d'appliquer simplement la loi et le pourcentage fixé à l'origine par cette loi ; les investissements routiers pourraient ainsi être nettement augmentés.

Notons que si, en 1972, les usagers de la route ont payé à l'Etat quelque 22 milliards et demi de francs, la prévision du montant des redevances d'infrastructure pour 1973 est estimée à 25 milliards de francs.

Un effort financier peut et doit être fait, ne serait-ce que pour permettre la circulation normale de seize millions de véhicules et l'application de la politique économique dégagée par le VI<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire l'industrialisation rationnelle de notre pays. Pour cela, il faut assurer le transport normal des marchandises par route, dont le volume, pour la première fois, cette année, dépasse celui du chemin de fer, et l'écart ira inexorablement en s'accroissant. Je n'en veux pour preuve que les études faites à ce sujet, entre autres celles du « Groupe 1985 ».

Partant de bases solides et suffisamment précises, il est alors facile de prévoir les moyens indispensables à mettre à la disposition des usagers.

D'autre part, un sérieux effort s'impose en vue de mieux éduquer les conducteurs, responsables pour une grande part des accidents, et de mettre en place une signalisation horizontale et verticale très visible.

Monsieur le ministre, vous me direz sans doute que vous essayez de le faire. C'est vrai. Alors que notre réseau autoroutier était inexistant en 1959, la France aura 2.000 kilomètres d'autoroutes à la fin de 1973 et, d'après les prévisions, 3.375 kilomètres en 1975 et quelque 5.000 kilomètres en 1978, et cela, grâce, pour le présent et l'avenir, au financement privé. Nous vous en félicitons et vous en remercions.

Bien entendu, ce système devra être poursuivi, et il n'y a pas de raison qu'il ne le soit pas car, jusqu'alors, on a trop sous-estimé les possibilités d'emprunt. La commission de la production et des échanges, notamment son rapporteur, demandait, depuis des années, que l'on procédât ainsi. Nous sommes donc satisfaits, bien que l'application soit tardive.

Monsieur le ministre, si je me suis permis de faire des critiques — mais aussi des suggestions — ce n'est pas pour décrier votre action, car nous reconnaissons la qualité de votre effort. Mais, le retard par rapport aux besoins allant croissant, nous avons le souci de vous aider à obtenir enfin les crédits indispensables.

La deuxième partie de mon rapport écrit concerne les ports maritimes et les voies navigables.

Sur le premier point, je dirai simplement que les ports ont bénéficié ces dernières années d'un accroissement sensible des crédits. Les travaux d'aménagement et d'équipement des six grands ports autonomes se poursuivent suivant le programme prévu. Nous ne pouvons donc que vous en féliciter et vous encourager à poursuivre dans le même sens.

En revanche, les voies navigables sont trop négligées. Le réseau actuel, dit Frayssinet, ne reçoit même pas les crédits suffisants pour un entretien minimal. Le retard est considérable, au point qu'à l'achèvement du VI<sup>e</sup> Plan on aura péniblement atteint les objectifs du cinquième.

En juin dernier, le ministre de l'équipement déclarait publiquement qu'un rattrapage aurait lieu en 1973, car il prévoyait un crédit de 415 millions de francs à utiliser entièrement. Après arbitrage, ce crédit a été réduit à 380 millions, et le blocage du fonds d'action conjoncturelle le ramène à 342 millions de francs. C'est incroyable, mais malheureusement vrai. Le retard s'accroîtra donc.

Ce qui est plus grave, c'est que l'écart s'amplifie par rapport aux réseaux de voies navigables des pays voisins de la Communauté. L'Allemagne fédérale aménageant des liaisons à grand gabarit, notamment la liaison Rhin—Danube, et annonçant son programme longtemps à l'avance, en précisant les dates d'achèvement des travaux, les industriels ont pu facilement prévoir leurs éventuelles implantations sur les rives ou les abords des canaux.

Alors que le VI<sup>e</sup> Plan est axé sur l'industrialisation, il est regrettable que les responsables français n'annoncent pas le schéma des réalisations à long ou moyen terme. On ferait alors de l'aménagement du territoire rationnel et valable, qui favoriserait l'économie générale et permettrait une expansion et un développement ordonnés.

C'est dans un tel cadre que doivent se situer les projets de liaisons à grand gabarit.

La liaison mer du Nord—Méditerranée revêt un caractère européen et même international. La Compagnie nationale du Rhône continue d'entreprendre des travaux qui s'intégreront ultérieurement dans cet ensemble. Mais, étant donné le coût de telles opérations, il serait logique que le financement soit assuré par l'emprunt. Je suis d'ailleurs persuadé que des emprunts de ce genre seraient couverts très rapidement, tant par la France que par d'autres pays et par des banques européennes.

Pour la liaison Seine—Est, le tracé n'est définitif qu'entre Paris et Reims et reste à déterminer plus à l'est. Cette liaison peut donc être amorcée assez rapidement.

Pour la liaison Seine—Nord, jusqu'à Valenciennes, le parcours entre la Seine et Compiègne est commun avec la liaison précédente. Il n'y a pas concurrence entre les deux, mais complémentarité.

Cette liaison Seine—Nord rellera deux grands ports autonomes, Le Havre et Dunkerque. Elle est d'autant plus urgente que le canal du Nord sera saturé vers 1978. D'autre part, elle est la plus courte : un peu plus de cent kilomètres. Elle est aussi la moins coûteuse en même temps que la plus rentable : environ 13 p. 100, ce qui est remarquable pour une voie d'eau. C'est encore la preuve, s'il en était besoin, que cette liaison est indispensable et urgente. Plusieurs industries implantées sur la basse Seine, dans la région parisienne et le Nord l'attendent impatiemment pour organiser définitivement l'ensemble de leurs activités, et d'autant plus impatiemment que ce mode de transport, moins onéreux que d'autres, permet d'abaisser les prix de revient.

C'est dire que les crédits pour les études et les achats de terrains doivent être attribués sans retard. J'ai d'ailleurs constaté avec plaisir que la carte figurant à la page 45 de la brochure « Budget et programmes » établie par le ministère de l'équipement, vient à l'appui de mon argumentation. Je vous félicite d'ailleurs, monsieur le ministre, d'avoir élaboré ce document très intéressant. Je regrette simplement qu'il n'ait pas été publié plus tôt, ce qui aurait facilité l'établissement de notre rapport, et nous aurions moins sollicité vos services, encore que ceux-ci répondent toujours fort aimablement à nos questions.

L'année prochaine, si cette brochure est à nouveau éditée, j'espère qu'elle paraîtra au plus tard au début du mois de septembre.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption de ce budget. (Applaudissements.)

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

**M. Paul Barberot, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, l'an dernier, la commission de la production et des échanges avait estimé que l'évolution des crédits affectés à l'urbanisme était satisfaisante. Considérant, cependant, l'évolution des problèmes dans ce domaine et les besoins nouveaux, elle avait demandé que, pour les années suivantes, la progression des crédits destinés à l'urbanisme fût accentuée.

Or nous avons constaté que, dans l'ensemble, les crédits affectés à l'urbanisme, 536.600.000 francs, ne progressaient que de 35.400.000 francs, soit une augmentation de 6,60 p. 100 seulement, alors que le budget général augmente de 11 p. 100 et celui du logement et de l'équipement de 13 p. 100.

Compte tenu de l'augmentation des prix, elle en a déduit que les crédits pour l'urbanisme restaient stables.

Elle a aussi constaté que cette charge budgétaire ne représentait qu'une faible part du budget de l'Etat, malgré l'importance de l'urbanisme dans l'organisation des villes et des cités de notre pays. En effet, ces crédits ne représentent que le cinquième de ceux qui sont affectés aux H. L. M. et un peu moins du tiers de ceux qui concernent les primes.

Il n'est pas question de trouver trop élevées les attributions faites pour ces aides à la construction, car les besoins sont grands. Mais l'urbanisme a aussi son importance et aurait mérité une dotation plus forte.

Je n'entrerai pas dans le détail des postes du budget, mon rapport écrit contenant toutes précisions à ce sujet.

Cependant, comme plusieurs de mes collègues, je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir fait paraître cette année, pour la première fois, un nouveau fascicule budgétaire intitulé « Présentation du budget de l'équipement et du logement sous forme de budget de programme ». Ce document contient des renseignements précis du plus grand intérêt.

Il y a là un effort, pour améliorer l'information du Parlement, que je tiens à souligner. Toutefois, je souhaiterais, avec mon collègue Catalifaud, qu'à l'avenir il soit publié plus tôt.

Mais revenons à l'examen des crédits.

Nous avons noté la priorité qui est donnée aux études de base pour doter rapidement les collectivités locales des plans d'urbanisme et d'équipement des sols, plans qui faciliteront les équipements et les opérations foncières nécessaires au développement des communes.

Sont donc en nette progression, mais absorbent la quasi-totalité des crédits supplémentaires prévus pour l'année 1973 :

Les études d'aménagement foncier et d'urbanisme, inscrites pour 108,4 millions de francs, en augmentation de 30 millions, soit 28 p. 100 ;

L'aide à la suppression des cités insalubres, qui atteindra 151,6 millions de francs, soit une augmentation de 25,8 millions ou 16 p. 100 ;

La création des villes nouvelles, dont la dotation pour 1973 s'élève à 83 millions de francs, soit 13 millions de plus.

Nous devons, monsieur le ministre, vous remercier pour ce choix. Ainsi pourront être accélérées l'étude et la mise en place des plans d'urbanisme et d'occupation des sols, ce qui apportera des facilités aux collectivités locales pour maîtriser et organiser leurs secteurs d'expansion.

Quant aux autres chapitres, les dotations ne changent guère. En effet, les crédits affectés à la rénovation urbaine, à la restructuration des centres et à la restauration immobilière, qui plafonnent à 104,5 millions de francs, ne permettront pas d'engager d'opérations nouvelles, ce qui est regrettable. Seront-ils même suffisants pour assurer un réajustement des subventions accordées ?

Des crédits plus importants auraient permis une application plus rapide de la loi du 4 août 1962 car, actuellement, seulement dix-huit îlots opérationnels, sur quarante et un secteurs sauvegardés délimités, ont pu être mis en chantier, représentant en surface 1,7 p. 100 des projets.

Quant aux crédits pour les espaces verts, ils restent inchangés, soit 16,8 millions de francs, dont 4 millions vont aux villes nouvelles. Mais, compte tenu de la progression générale des prix, les crédits de ce poste sont en régression. Et c'est dommage !

Les Français, on le sait, souhaitent un meilleur cadre de vie. D'ailleurs, les sondages effectués montrent bien l'attrait qu'ont les Français pour les villes moyennes. Ils y trouvent de nombreux avantages par rapport à la vie dans les grandes villes ou les métropoles. Les conditions de logement y sont meilleures. La vie sociale et collective y est nettement plus facile, et, ce qui est également fort appréciable et important, la distance du domicile au lieu de travail y est réduite.

Les sondages montrent également que les villes moyennes connaissent le plus fort accroissement de population, 35 p. 100 entre 1954 et 1968. Elles sont donc le lieu de premier accueil des migrants et en particulier de ceux d'origine rurale, comme aussi des travailleurs en voie de reconversion.

La ville moyenne est économiquement très attractive, car l'industrie préfère les unités de production de taille plus réduite. Dans un nombre croissant de ces villes, on constate un développement important du secteur tertiaire.

De même, et personne n'en doute, elle joue un rôle incontestable dans l'armature urbaine du pays et permet une meilleure répartition dans l'espace, tant des hommes que des activités, et cela pour un coût d'organisation et d'équipements moins élevé que dans les grandes cités.

M. le Premier ministre, vous-même, monsieur le ministre, avez en de nombreuses occasions montré tout l'intérêt qu'il y aurait à voir s'organiser et prospérer ces villes moyennes. Une même conclusion a été exprimée par les organismes — tels les comités d'expansion — qui s'intéressent au développement de notre pays et de ses régions, et ont étudié spécialement cette question.

C'est pourquoi j'insiste pour que cette politique soit bien définie et que les moyens nécessaires soient donnés pour son exécution normale.

L'importance de l'urbanisme dans la vie d'aujourd'hui et plus encore dans celle de demain ne fait pas de doute. Aussi doit-il être en permanence l'objet d'études et de concertations, au niveau des responsables avec les urbanistes et architectes, mais également avec les assemblées municipales et même, car cela est possible, avec la population. Ainsi les projets élaborés correspondent-ils parfaitement à chaque situation locale. Mais la réalisation de ces plans ne doit pas être entravée par les difficultés rencontrées pour acquérir la maîtrise des sols nécessaire à ces opérations collectives.

La hausse exagérée du prix des terrains constructibles est une réalité que personne ne conteste. Je sais bien que la même situation se retrouve dans d'autres pays du monde, Angleterre, Etats-Unis, Espagne, Allemagne fédérale, mais cela ne saurait être une consolation pour nous.

Sur ce plan, des solutions ont été recherchées dans différentes directions avec la taxation des plus-values foncières, dont on ne peut pas dire qu'elle ait abouti à un résultat satisfaisant, car elle incite à la rétention des terrains ; avec encore la taxe d'urbanisation, définie il y a cinq ans dans la loi d'orientation foncière, mais non appliquée, ou par la recherche d'une plus grande facilité dans la procédure d'acquisition amiable et d'une plus grande justice dans l'évaluation des terrains expropriés, grâce au texte de la loi portant dispositions économiques et financières votée en juin 1972.

Arrivé au point de conclusion, je me permets d'émettre quelques idées concernant l'orientation dans laquelle il serait souhaitable d'infléchir la politique de l'urbanisme.

Sans contester l'intérêt et l'utilité des villes nouvelles, pour lesquelles des efforts réels ont été faits, le moment me semble venu de stabiliser les crédits qui y sont affectés et qui représentent environ un tiers du budget de l'urbanisme.

La politique de l'urbanisme doit, d'une façon plus dynamique encore, favoriser l'équipement et l'expansion des villes moyennes.

Il faut augmenter de façon importante les crédits affectés au remodelage du centre des villes et à la construction de déviations pour les routes nationales.

L'urbanisme doit redonner aux villes une structure favorable aux piétons et, pour cela, des facilités doivent être accordées pour la réalisation de voies tangentielles et, là où c'est possible, de voies à circulation séparée. Ainsi seront évitées l'asphyxie et la dépopulation des centres villes.

Voilà, monsieur le ministre, les réflexions que nous ont inspirées l'étude du budget de l'urbanisme. La commission de la production et des échanges, tout en souhaitant que votre politique s'oriente dans la direction que j'ai indiquée au cours de mon intervention, regrette la trop grande faiblesse des crédits pour les espaces verts. Elle vous demande d'accorder une dotation supplémentaire à ce chapitre, pour qu'il atteigne, au minimum, le niveau annuel prévu par le VI<sup>e</sup> Plan, soit au moins 20 millions de francs, d'autant qu'un retard a été pris les années précédentes.

C'est moyennant cette réserve que la commission propose à l'Assemblée d'adopter les crédits de l'urbanisme. (Applaudissements.)

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

**M. Olivier Gulchard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, la complexité des documents budgétaires dont j'ai la responsabilité m'amène aujourd'hui à vous présenter le premier des budgets d'investissement de l'Etat, un budget qui est à 80 p. 100 un budget d'investissement.

C'est avant tout un budget entre tous créateur de biens collectifs.

Très concrètement et le plus simplement possible, je vous montrerai, premièrement, que ce budget est l'élément fort, l'élément d'entraînement, mais non plus le seul élément, du financement de nos équipements collectifs, et que nous devons être jugés sur une politique financière autant que sur une politique budgétaire ; deuxièmement, que ce budget traduit clairement des priorités : priorité au logement, priorité à la route et à l'autoroute et que c'est donc un budget d'efficacité, un budget qui se plie au service d'une politique.

Cet effort, il faut le dire, ne peut pas être et ne doit pas être celui de l'Etat seul. Il s'agit d'une entreprise nationale et nous ne voulons pas d'un système politique où tout ce qui est national est étatique.

Nous sommes confortés dans cette volonté, car la diversité des efforts a permis d'aller plus vite, et maintenant presque au rythme des besoins.

Après vos débats d'hier je ne reviendrai que d'un mot sur la question du logement pour faire observer que nous avons mis en chantier 540.000 logements depuis 1970, c'est-à-dire de quoi loger près de deux millions de personnes.

Si nous faisons deux fois plus qu'en 1955, ce n'est pas qu'il y ait deux fois plus de besoins. Encore en 1960 nous ne connaissions que trois sources de financement : les H. L. M., les prêts du Crédit foncier, les prêts bancaires à court terme. Nous avons su augmenter les sources de financement puisque, depuis, nous avons conçu des systèmes de prêt à long terme : en 1965, l'épargne-logement ; en 1966, le marché hypothécaire ; et dans les derniers mois, la mobilisation des caisses d'épargne, l'extension des prêts du Crédit agricole et les prêts immobiliers conventionnels. Tout cela entraîne, mais entraîne seulement, par la croissance des crédits budgétaires.

Je ferai, du reste, les mêmes constatations dans le domaine des routes et des autoroutes : le rythme de réalisation s'accélère.

En 1970, nous faisons 580 kilomètres de « renforcements coordonnés ». En 1972, ce sera le double, l'équivalent de Dunkerque — Marseille. En 1975, c'est la moitié du réseau des routes nationales — c'est-à-dire 13.000 kilomètres sur 26.000 kilomètres restants — qui aura ainsi été transformée en routes modernes, sûres, du moins par l'automobiliste sûr.

Quant aux autoroutes, l'accélération est sortie de la clandestinité administrative : 335 kilomètres cette année, 780 kilomètres en 1975.

Notre budget routier n'augmente pas dans ces proportions ; mais il n'y a pas d'énigme, il y a eu une politique, bien affirmée et clairement conçue : et c'est encore celle de la diversité du financement. Nous sommes passés d'une politique de crédits d'Etat, de crédits annuels, d'accordéon budgétaire, à une politique de marché financier et à une politique à long terme. Un chiffre : les emprunts ont plus que décuplé entre 1963 et 1973. Et nous sommes passés d'une politique étatique à une

politique commune des collectivités publiques. La preuve ? entre 1963 et 1973, les investissements décidés par les collectivités locales auront été multipliés par dix, passant de 56 millions de francs à 560 millions.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire, et de le dire en tant qu'élu local : cette politique de participation est bonne, parce qu'elle est à la fois plus efficace et plus démocratique.

L'efficacité, je viens de la démontrer. J'ajoute que ces résultats n'auraient jamais pu être obtenus par un gonflement budgétaire. En décidant à la fois de présenter des budgets en équilibre et de faire croître ses dépenses au rythme de l'enrichissement national, le Gouvernement s'est fixé une limite, et chacun comprend, le ministre de l'équipement tout le premier, le péril qu'il y aurait à la franchir.

Mais les besoins sont là : c'est à la nation de décider si elle veut les couvrir, et d'abord par les mécanismes de l'épargne. Il faut qu'elle s'investisse et il est bon que nous ayons réussi, sans rien céder des missions essentielles de l'Etat et du caractère public des équipements, à ce que l'épargne privée puisse s'investir dans l'effort public. C'est un des succès de la politique de l'épargne menée depuis 1965.

Il fut un temps où l'épargne française équipait massivement la Russie, assurant ainsi à l'expérience soviétique un capital de départ bien utile, mais réduisant notre économie à une fragilité dont le communisme touche encore les rentes politiques. (*Mouvements divers sur les bancs du groupe communiste.*)

Aujourd'hui, l'épargne nationale s'investit en France ; c'est un acte de confiance et de construction. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

La participation délibérée des collectivités locales et des chambres de commerce, est la preuve que nous avons en France une attitude désormais adulte à l'égard du rôle de l'Etat. Il y aurait en effet quelque incohérence à dénoncer l'omniprésence de l'Etat, la lourdeur de son administration, et de lui reprocher en même temps de ne pas réaliser et financer l'ensemble des investissements.

Certes tout n'est pas clair dans la période de transition que nous vivons. Il faudra que de plus en plus la responsabilité principale du financement et la maîtrise d'ouvrage aillent ensemble. De ce point de vue, nous allons dans la bonne direction ; le transfert des routes nationales secondaires au réseau départemental, compte tenu des garanties financières dont il est entouré et que j'aurai l'occasion de développer plus tard, est à cet égard, je le répète, exemplaire.

L'Etat conserve sa place et ses missions. Celles des autres responsables élus se développent. C'est la preuve du bon fonctionnement de la démocratie.

Nous pouvons le dire avec d'autant moins de complexés que jamais l'Etat n'a consacré autant de ressources à ces équipements. Où est, je vous le demande, la « débudgétisation » quand, sur vingt ans, les crédits d'équipement ont augmenté en moyenne de 10 p. 100 par an en francs constants et que le VI<sup>e</sup> Plan nous prescrit de soutenir ce rythme ? J'en parlerai également.

Mesdames, messieurs, j'ai voulu que cette part de l'Etat dans l'effort national soit mieux connue, et que l'on puisse en juger dans la clarté. Il n'y a pas de démocratie sans information, et votre Assemblée le sait mieux que toute autre. Mais il faut bien reconnaître que les documents traditionnels ne facilitent pas cette information. Dès mon arrivée au ministère de l'aménagement du territoire, je me suis attaché à ce qu'il en aille désormais autrement, et c'est pourquoi vous avez reçu ce « budget de programmes » dont certains d'entre vous ont bien voulu me dire qu'ils étaient satisfaits. J'essaierai simplement, pour répondre au souhait de M. Catalifaud, de le distribuer plus tôt l'année prochaine.

Je l'ai fait parce que mon administration n'a rien à cacher. Comme elle travaille à ciel ouvert dans ses chantiers, j'entends qu'elle le fasse dans ses décisions — pour que vous puissiez le faire aussi dans les vôtres. (*Très bien ! très bien ! sur de nombreux bancs.*)

Nous n'avons rien à craindre de cette publicité, et beaucoup à gagner ; et d'abord de la confiance en nous-mêmes — car les Français savent mal qu'ils ont beaucoup fait.

Que nous apprend ce document ?

Premièrement que le Gouvernement vous propose un budget en expansion de 13,5 p. 100 de plus qu'en 1972. C'est plus que l'augmentation du budget général qui est de 11,2 p. 100, et même plus que l'augmentation des dépenses civiles en capital qui n'atteint que 11,4 p. 100. En y ajoutant les crédits mis en réserve au fonds d'action conjoncturelle, l'accroissement serait ou sera — ne préjugeons pas — de 20 p. 100. Je rappelle, d'ailleurs, que ces millions de francs de réserve n'intéressent pas le logement.

Par rapport à la première loi de finances que votre assemblée a votée, l'augmentation aura été de 50 p. 100, contre 35 p. 100 pour le budget de l'Etat. Augmentation inégale selon les sec-

teurs : vous aurez ainsi multiplié par 3,5 les crédits des autoroutes, doublé les crédits routiers, quintuplé les moyens affectés à la maîtrise de l'eau, plus que doublé les crédits d'études pour l'urbanisme.

Deuxièmement, je vous propose un budget qui renforcera sérieusement mes moyens d'étude et de recherche. C'est un point auquel nous devons attacher de l'importance. Le béton est fait pour durer — en principe. Il impose nos conceptions présentes à de nombreuses générations. Faut-il rappeler que plus de la moitié des Français habitent encore dans des immeubles d'avant 1918 ? Que notre réseau routier pour l'essentiel, est un assemblage souvent bizarre des idées des généraux romains, des intendants de Louis XV et d'une paysannerie sans âge ?

Aujourd'hui c'est le changement lui-même qui a changé et il n'est donc pas mauvais de prendre un peu d'avance.

Voilà pourquoi je vous propose d'augmenter de 41 p. 100, près de moitié, les crédits de formation professionnelle de mes per-sonnels.

Voilà pourquoi aussi je vous propose de développer mes moyens en informatique, mes possibilités d'enquêtes, d'études et de statistiques ; je voudrais aussi améliorer le travail de ces centres d'étude technique de l'équipement tous implantés en province, ce qui montre que la « décentralisation du tertiaire », n'est pas une politique que je réserve aux autres.

Voilà pourquoi enfin je vous propose un nouvel effort en faveur de la recherche, une recherche qui doit en particulier inventer les visages possibles de l'habitat de demain — M. Christian Bonnet ne souhaitait-il pas, hier soit, que le mot « habitat » remplace le mot « logement » ? — une recherche qui ménage une dimension naturelle et rurale à notre urbanisation irréversible, qui mette un peu de fantaisie et d'intimité dans notre communauté de plus en plus homogène.

Troisièmement, enfin, ce « budget de programmes » définit assez nettement nos priorités.

En effet, vous avez pu voir que : 39 p. 100 de mes crédits vont aux infrastructures routières et à l'amélioration de la circulation ; 47 p. 100, conformément à votre vote de cette nuit, vont au logement, avec un taux de progression de 14,6 p. 100 ; 8 p. 100 aux ports maritimes et aux voies navigables, avec une croissance de 8,3 p. 100 ; 5 p. 100 à l'aménagement foncier et à l'urbanisme.

J'évoquerai ces sujets dans l'ordre budgétaire croissant.

D'abord, l'urbanisme. M. Caldaguès a fort bien traité le sujet, rappelant que, pour l'essentiel, l'urbanisme, ce ne sont pas seulement des crédits, ce sont surtout des choix, des cohérences. L'urbanisme c'est une politique, et par définition, ce doit être de plus en plus, dans la pratique, une politique conçue et appliquée par les responsables élus de chaque ville.

Mon objectif en la matière est de redonner aux collectivités locales, ainsi qu'à l'ensemble des Français, le sentiment que l'urbanisme est une discipline collective, qui doit naître dans la concertation, s'exprimer par le droit et exclure tout arbitraire.

Le rôle de l'Etat consiste donc essentiellement, dans la phase actuelle, à apporter aux collectivités locales son concours technique et aussi — je le dis à l'intention de M. Triboulet — des crédits pour les secteurs sauvegardés.

Du reste, la loi que vous avez votée l'an dernier prescrit d'achever en 1975 les nouveaux documents d'urbanisme : schémas directeurs et plans d'occupation des sols.

Je reconnais — et de nombreux orateurs en parleront sans doute cet après-midi — que ce ne sera pas facile. Il faut établir 420 schémas et surtout 8.000 plans d'occupation des sols. Je vous propose donc une augmentation de 39 p. 100 — donc très importante — des crédits affectés à ces études. Et j'en profite pour rappeler l'importance de ces documents pour les communes, pour les administrations et pour les particuliers :

Le P. O. S., c'est ce qui établit de façon claire la destination des sols, c'est-à-dire le droit des propriétaires. C'est un contrat pour les administrations et les communes, qui s'engagent à réaliser certains équipements. C'est l'occasion pour les communes de faire leurs choix et d'orienter leur avenir ; de les faire avec l'appui des techniciens de mes services et des autres administrations ; de les faire librement, par les délibérations de leurs conseils municipaux.

La priorité ainsi donnée à l'application de la loi sur l'urbanisme m'amène à vous proposer une reconduction des crédits affectés à l'aménagement du tissu urbain, et un léger relèvement des crédits pour réserves foncières. Ces dotations pour réserves foncières avaient été très largement accrues dans les budgets précédents et nous avaient permis d'accumuler un capital de terrains que nous reprochons souvent avec amertume aux générations précédentes de ne pas avoir constitué pour nous-mêmes.

Pour les infrastructures portuaires et fluviales — c'est le second secteur — les dotations auront augmenté de moitié pendant cette législature.

Et il le faut. Vous savez que notre commerce extérieur progresse rapidement, que les conditions techniques évoluent à grande vitesse, que la concurrence des autres ports européens est féroce et que la réorientation des flux maritimes vers nos ports — et les ports de nos deux mers — est essentielle à notre économie et à nos équilibres régionaux.

Nous devons donc d'abord développer et moderniser les infrastructures.

Un mot résume notre politique dans le premier domaine — M. Ruais le rappelait — celui de sélectivité.

Il nous faut avoir des ports compétitifs, en fonction de leur site, bien entendu, mais aussi de leurs bases industrielles.

Il faut aménager des voies navigables à grand gabarit pour « irriguer » ces arrière-voies industriels.

Vous connaissez les priorités : Dunkerque, avec la construction d'un nouvel avant-port, mis en service à la fin de 1974, qui recevra des navires de 275.000 tonnes ; Le Havre, avec le creusement du Canal Centre Maritime ; la construction du terminal pétrolier d'Antifer permettra, dans un premier temps, de recevoir des navires de 500.000 tonnes ; enfin Marseille-Fos, qui va avoir une forme de radoub pour bateaux de 500.000 tonnes.

Mais cela ne nous empêchera pas d'aménager les accès et de compléter les équipements de Rouen, de Nantes-Saint-Nazaire et de Bordeaux et, bien sûr, de faire ce qu'il faut pour les autres ports sur le plan budgétaire.

Quatre grands réseaux fluviaux sont aménagés en priorité pour pouvoir supporter un trafic à grand gabarit : le réseau de l'Est — Rhin et Moselle — ceux qui assurent la desserte de Dunkerque, du Havre et de Marseille-Fos.

La France — je voudrais le rappeler car c'est un sujet qu'on aborde parfois avec quelque légèreté — à cause de son hydrographie naturelle et de son relief, n'est pas un pays qui puisse se doter d'un réseau intérieur navigable de l'importance de celui de certains de ses voisins. En ce domaine, les comparaisons sont déraisonnables. Ce qui est en revanche à notre portée, c'est d'aménager nos grandes vallées navigables de la Seine, du Rhône et de la Saône pour un trafic lourd et moderne de convois poussés. Et cela nous le faisons. Je rappelle que nous projetons de raccorder le Rhône au Rhin par l'Alsace au moment où le Rhin sera lui-même complètement raccordé au Danube, vers 1982, c'est-à-dire au moment où cette triple jonction créera un vrai réseau navigable européen.

Quand au reste, nous ferons les travaux nécessaires pour normaliser et accélérer le trafic d'abord sur les voies où la densité est supérieure à 1 million de tonnes, et nous restaurerons celles dont le trafic est compris entre 400.000 tonnes et 1 million de tonnes.

Mais au développement des infrastructures doit répondre une exploitation meilleure. Nous y consacrerons 157 millions dans les ports et près de 100 millions sur les voies navigables.

J'en viens à notre politique routière et autoroutière.

Je ne crois pas nécessaire de justifier longuement la priorité que je lui ai donnée en proposant une progression de crédits de 14,7 p. 100.

Je rappelle simplement que la circulation automobile, entre 1965 et 1970, a pratiquement absorbé la totalité de l'augmentation du trafic terrestre voyageurs et 85 p. 100 de celle du trafic marchandises, qu'elle a plus que doublé en dix ans, que désormais la topographie routière dessine à l'avance la topographie urbaine là où elle se forme et que là où la ville existe, ses accès et la circulation interne posent des problèmes qu'on a rappelés et qui sont chaque jour plus aigus.

Mesdames, messieurs, je crois que les débats philosophiques sur l'automobile sont vains. Aujourd'hui, il faut rattraper les retards de plusieurs générations et vivre avec nos problèmes. Le retard, c'était, en 1958, 127 kilomètres d'autoroutes et un réseau dont on m'a rappelé récemment qu'il avait été très confortable en 1930 et qu'il avait laissé sur cette impression jusqu'en 1960.

Aujourd'hui, il faut bien dire que le redressement est assez spectaculaire et, entre nous, dans deux ou trois ans, il faudra beaucoup de mauvaise foi pour le nier : en 1975, sans parler des 3.600 kilomètres d'autoroutes, 13.000 kilomètres de nationales, c'est-à-dire la moitié du réseau, seront modernes, hors gel, adaptés au trafic lourd.

Ce redressement est le résultat d'une politique nouvelle, active et cohérente.

Pour construire, nous avons mobilisé, je l'ai dit, de nouvelles sources de financement ; en outre la masse même des travaux engagés a été source d'économie.

Pour entretenir et moderniser, nous avons proposé, vous le savez, aux départements une nouvelle répartition des rôles. Nous

pensons que l'effort de l'Etat doit désormais se concentrer sur les axes d'intérêt national figurant au schéma directeur et que les autres routes doivent être du ressort des départements qui bénéficieront, lors de ce transfert, de subventions accrues de 70 p. 100 par rapport à ce que nous aurions, nous, Etat, dépensé et de possibilités d'emprunts majorés.

Cette politique a été parfaitement comprise. Cinquante départements ont décidé ce transfert et 30.000 sur les 55.000 kilomètres concernés seront transférés. Voilà une véritable décentralisation, et qui aboutira, j'en suis convaincu, à une très nette amélioration de ce réseau qui a toujours été d'intérêt majeur pour les départements.

Exploiter enfin : il y a là une dimension nouvelle pour nous. Nous considérons que la route, ce n'est pas du macadam offert à la liberté des conducteurs. C'est un service, et mon administration en est responsable.

Je voudrais signaler rapidement quelques-uns des efforts en cours dans ces trois domaines.

Pour la construction des autoroutes de liaison, nous proposons une hausse des crédits de 64,3 p. 100, avec la progression parallèle des emprunts.

Pour les routes de rase campagne, nous avons doublé les crédits en cinq ans, avec les 1.187 millions de francs que je vous propose pour cette année.

Pour la voirie urbaine, les crédits ont depuis 1964 progressé de 47 p. 100 et seront de 1.640 millions de francs en 1973. Cette voirie structure la ville, elle y donne accès ; je souhaiterais, je l'ai dit récemment, qu'elle puisse aussi l'embellir, par ce que nous pourrions appeler les « routes-pares » dont Nice et Neuilly nous donneront bientôt l'exemple.

Je précise, enfin, en terminant ce chapitre sur la construction, que ces crédits routiers seront équitablement répartis entre la province et la région parisienne dans la proportion de trois quarts, un quart.

Un mot de l'entretien, car le sujet est important.

Je reviendrai sur notre politique de renforcements coordonnés, novation du VI<sup>e</sup> Plan.

Il s'agit, tout à la fois, de reprofiler la chaussée, de l'adapter à un trafic plus lourd, de la mettre hors gel. Je vous demande 555 millions de francs pour cela, soit près d'un quart de plus qu'en 1972.

Les itinéraires intéressés ont d'abord été ceux de l'Est, du Nord et du Centre, qui sont les plus sensibles au gel. Nous commençons cette année à nous occuper de ceux de l'Ouest et du Sud-Ouest.

J'ai tenu à vous entretenir de notre politique d'exploitation du réseau car une telle politique est indispensable pour une sécurité routière accrue.

Dans ce domaine, un point important a trop souvent été négligé ; il s'agit de la viabilité hivernale d'autant que c'est en cette saison que la circulation s'accroît proportionnellement le plus.

En 1971, nous comptons 1.000 kilomètres de nationales, équipés pour une circulation « tous temps » ; 2.500 le seront en 1973.

C'est cet effort — je le dis en passant car je serai amené à y revenir cet après-midi en réponse à l'un d'entre vous — qui nous a permis d'interdire, cet hiver, aux poids lourds les pneus à crampons, si destructeurs de nos chaussées.

Enfin, il y a les actions spécifiques de sécurité routière, dont M. Ruais a bien voulu parler tout à l'heure. Elles font l'objet au VI<sup>e</sup> Plan d'un « programme finalisé », c'est-à-dire d'une action réunissant de nombreux financements et concernant plusieurs départements ministériels.

J'en dirai trois choses.

Ce programme comporte un objectif : réduire ou stabiliser le nombre d'accidents mortels.

Ce programme dispose de moyens financiers. En effet, pour le VI<sup>e</sup> Plan, 990 millions de francs sur 2 milliards de francs étaient à la charge de mon département ministériel. Nous y avons consacré 100 millions de francs en 1971, 160 en 1972 et 179 pour 1973 — tel est du moins le chiffre que je vous demande de voter.

Ce programme englobe des actions spécifiques que je compte développer : suppression des points noirs, amélioration de la signalisation, des revêtements, de l'éclairage.

Tout cela, je ne le dis pas pour vous incliner à l'optimisme qui, en ce domaine, serait bien mal venu. Du moins voudrais-je vous donner quelque espoir. Le problème des accidents de la route est d'abord un problème de comportement individuel et social, nous le savons bien. Mais peut-être, en effet, ne pourra-t-il être traité qu'après la réglementation de la conduite et l'amélioration du réseau. Tous les efforts que nous faisons prouvent vraisemblablement leur relativité.

Je suis persuadé que nous en sommes au point où les améliorations apportées aux routes pour en augmenter la sécurité risquent d'être détournées de leur but et utilisées par les usagers pour des gains de temps, c'est-à-dire le plus souvent pour des excès de vitesse. Quand l'usager aime conduire à l'extrême limite des capacités de la route, de sa voiture ou des siennes propres, à quoi sert de reculer les premières ? Nous sommes — j'ai déjà eu l'occasion de le dire — un des seuls pays civilisés où les piétons traversent au rouge. L'heure des prises de conscience n'est peut-être pas encore venue. Mais notre devoir est d'enlever à l'automobiliste ses alibis. (Applaudissements.)

C'est pourquoi les efforts que nous avons faits jusqu'ici ne sont pas inutiles ; et en eux-mêmes, ils portent quelquefois leurs fruits. La comparaison de la circulation et des accidents, que M. Ruais a évoquée, est plutôt rassurante, puisqu'elle montre, pour une circulation qui a plus que doublé, que le nombre des morts par accidents a été multiplié par 1,8.

On peut donc considérer que, relativement, le nombre des victimes a augmenté moins vite que le nombre des occasions d'accidents. Mais c'est plutôt en examinant les chiffres de 1972 et de 1973 que l'on verra vraiment apparaître les résultats de nos efforts.

Mesdames, messieurs, j'espère que ces développements, que j'ai tenu à faire brefs, vous auront permis de mieux comprendre les buts que je souhaite atteindre, les priorités que je me suis assigné pour y parvenir, vous auront montré aussi les étapes qu'il est nécessaire de franchir.

Ce n'est pas en un jour que se réaliseront les transformations des infrastructures routières, portuaires, fluviales aussi colossales que celles que nous avons entreprises.

Pourtant le mouvement s'accélère. Je ne crois pas que cela doit justifier la complaisance, mais cela enlève toute valeur à la critique systématique.

Je souhaite que les Français participent eux-mêmes à ce grand mouvement qui est parfois un combat, souvent une aventure, toujours une belle entreprise. En tout cas, soyez certains qu'il a pour but de parfaire les conditions de leur bonheur de vivre. (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.** La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à cet après-midi.

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions d'actualité.

A l'issue de la séance réservée aux questions orales, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1973, n° 2582. (Rapport n° 2585 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Aménagement du territoire, Equipement, Logement et Tourisme (suite) :

Equipement et Urbanisme et article 52 :

(Annexe n° 9 (Equipement). — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 2590, tome IX, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.) (Annexe n° 10 (Urbanisme). — M. Caldaguès, rapporteur spécial ; avis n° 2590, tome XI, de M. Barberot, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Aménagement du territoire, Equipement, Logement et Tourisme (suite) :

Aménagement du territoire :

(Annexe n° 8. — M. Ansquer, rapporteur spécial ; avis n° 2590, tome XIII, de M. Duval, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante-cinq.)

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

VINCENT DELBECCHI.