

# 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.

Téléphone ..... { Renseignements : 579-01-95  
Administration : 578-61-39

Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

COMPTE RENDU INTEGRAL — 56<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Samedi 16 Novembre 1974.

## SOMMAIRE

I. — Loi de finances pour 1975 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6547).

Équipement (suite) :

Équipement et urbanisme.

MM. Raymond, Ligot, Jourdan, Neuwirth, Mme Moreau, MM. Frédéric-Dupont, Ehm, Boudet, Mermaz, Bécam, Hamel, Claudius-Petit, Jacques Legendre, Mesmin.

M. Galley, ministre de l'équipement, Canacos, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Le vote des crédits inscrits aux états B, C, D est réservé.

Avant l'article 50.

Amendement n° 172 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 173 de M. Plantier : MM. Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre, Denvers, Chassagne. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Art. 50.

MM. Bustin, Plantier, rapporteur spécial, le ministre.

Adoption de l'article 50.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 6568).

PRESIDENCE DE M. EDOUARD SCHLOESING,  
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1975

(Deuxième 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 1975 (n° 1180, 1230).

EQUIPEMENT

Équipement et urbanisme. (Suite.)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère de l'équipement. Hier soir, l'Assemblée a entendu les rapporteurs et le Gouvernement.

Dans la discussion, la parole est à M. Raymond, premier orateur inscrit.

**M. Alex Raymond.** Monsieur le ministre de l'équipement, au cours de votre exposé, vous avez notamment parlé des voies navigables. Or j'ai constaté que, dans le budget de l'équipement, à la rubrique « Voies navigables », ne figuraient pas les crédits permettant de porter le gabarit du canal du Midi à 350 tonnes, suite logique des travaux réalisés entre Bordeaux et Toulouse.

Aux termes d'une correspondance que vous m'avez adressée en octobre dernier, vous m'aviez, en effet, informé que ce projet n'avait pu être retenu au VI<sup>e</sup> Plan et vous précisiez que vous demandiez à vos services de procéder immédiatement à une étude économique afin que la décision d'inscription au VII<sup>e</sup> Plan, qui pourrait éventuellement être prise, le soit en pleine connaissance de cause.

Je voudrais, monsieur le ministre, vous fournir d'ores et déjà plus de précision sur cette affaire et vous faire part du désir des populations intéressées de voir l'opération réalisée le plus rapidement possible.

Le 8 novembre dernier, le conseil général de la Haute-Garonne, unanime, se déclarait favorable à la modernisation du canal du Midi. Certains conseillers généraux étaient même partisans de reprendre l'idée du canal des Deux mers. Sans retenir aujourd'hui cette idée qui, après le tunnel sous la Manche, pourrait être la réalisation du siècle — après tout, pourquoi pas ? — je note que de telles prises de position prouvent simplement la volonté des élus de se sortir de l'ornière et d'aller de l'avant. Ils ne connaissent que trop, hélas ! les conséquences économiques et démographiques dont souffrent le Sud et le Sud-Ouest du fait d'une sous-industrialisation.

Je sais qu'il peut nous être dit — un paragraphe de votre correspondance le rappelle d'ailleurs — que la densité du trafic actuel est à peine supérieure à 100 000 tonnes. Mais nous savons, nous, que le trafic offert est ce qu'il est et qu'il n'y a pas possibilité de prendre le trafic demandé. La preuve en est qu'en 1973, 300 000 tonnes de marchandises n'ont pu être transportées du fait de la rupture de charge à Toulouse.

Il faut songer aussi au trafic induit par l'aménagement et considérer également le fait qu'une fois celui-ci réalisé, nous disposons d'un moyen de transport incitatif.

Les résultats de l'investissement effectué sur la partie ouest Bordeaux-Toulouse ont déjà permis d'augmenter le trafic de 19 p. 100 de 1970 à 1973, pourcentage qui aurait été sûrement supérieur s'il y avait eu continuité du gabarit.

Nous pensons, par conséquent, que la mise au gabarit national et international du canal de Port-la-Nouvelle à Bordeaux permettrait, d'une part, l'implantation d'industries de type plus ou moins lourd en raison de la compétitivité même du prix de transport par eau par rapport au rail et à la route et, d'autre part, l'approvisionnement du Sud et du Sud-Ouest en produits élaborés par le complexe de Fos aux meilleures conditions financières et énergétiques, autant d'avantages non négligeables de nos jours.

C'est l'ensemble du Sud-Ouest qui est concerné, zone située entre les Pyrénées et au-delà de la Garonne entre l'Atlantique et la Méditerranée.

La preuve en est qu'il y a quatre jours, à l'initiative de notre collègue Andrieu, député de la Haute-Garonne, les parlementaires des régions intéressées se sont réunis et non seulement se sont déclarés favorables à la réalisation rapide de ces équipements mais ont souhaité que nous allions au-delà. Ils sollicitent une évaluation sommaire d'un canal au gabarit de 1 300 tonnes, permettant ainsi de comparer la différence de son coût avec celui d'un projet au gabarit de 350 tonnes et de juger en toute clarté.

Nous sommes en effet tellement persuadés de cette nécessité de modernisation que nous allons jusqu'à penser que le gabarit européen serait sans nul doute un facteur certain de développement de nos régions.

Je prononcerais il y a quelques secondes le mot « études ». Les parlementaires précités sont d'ores et déjà d'accord pour soumettre à leurs conseils régionaux respectifs le principe d'une participation aux dites études. Bien sûr, ma déclaration ne saurait engager ces assemblées ; mais j'ai voulu que vous soyez informé des intentions de leurs membres et convaincu de leur détermination.

Il nous serait donc agréable, monsieur le ministre, que vous fassiez hâter les études, non seulement économiques mais aussi techniques, et que des contacts soient pris entre vos services et les élus concernés.

J'ai noté au chapitre 53-51 que figurent des autorisations de programme et notamment, à l'article 20 sous la rubrique « voies navigables », un crédit de 6 millions de francs pour études. Cette modicité apparente de crédits permettra-t-elle de dégager une fraction relative à ces études et cette fraction sera-t-elle à la hauteur des besoins ?

J'ajoute que cette réalisation serait la preuve d'une certaine cohérence entre les équipements portuaires et l'aménagement des voies navigables.

De plus, monsieur le ministre, il y va de l'avenir de ce « réduit pyrénéen ». Car, en dehors d'une agriculture vivant péniblement, en dehors d'un tourisme qu'il est difficile de développer par manque d'infrastructures, en dehors d'une industrie chimique stagnante et d'une industrie aéronautique malade — mais ceci est un autre problème — si nous voulons donner vie à cette belle région dont les populations sont prêtes à tout mettre en œuvre pour qu'elle s'épanouisse, il nous faut diversifier l'industrie. Et nous ne pouvons le faire que si nous sommes « désenclavés », et ce dès le VII<sup>e</sup> Plan.

La voie d'eau est une nécessité première mais les liaisons routières vont de pair. En ce domaine, la part de budget consacré à ce secteur vous permettra-t-elle de nous donner à la fois l'espérance et les moyens de vivre ?

A ce propos, je veux appeler votre attention sur la pénétrante ouest de Toulouse par la nationale 124, indispensable à la vie de la portion la plus développée de cette ville. Les études sont déjà fort avancées. Quand donc, monsieur le ministre, comptez-vous faire figurer au budget les premières autorisations de programme de cette opération ?

Telles sont les quelques réflexions que m'a inspirées la lecture de votre projet de budget. Notre seul but et seul espoir est que nos régions Atlantique-Méditerranée puissent connaître un développement normal, gage d'une ère de prospérité à laquelle leurs habitants sont prêts à participer. Puissiez-vous, monsieur le ministre, apaiser leurs craintes. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Maurice Ligot.** Monsieur le ministre, mon propos sera moins un examen détaillé des deux budgets que vous nous proposez que des politiques qui les sous-tendent.

Ces deux budgets traduisent, en effet, la poursuite d'un grand effort de développement et de modernisation, qui porte à la fois sur l'ensemble des équipements du pays et sur la vie dans nos agglomérations et qui est fondé sur une réflexion générale juste au sujet des possibilités et du devenir du pays.

Nous allons poursuivre cet examen sur l'équipement et sur l'urbanisme à la lumière des chiffres de votre budget.

En ce qui concerne d'abord l'équipement, la conjoncture actuelle, notamment du fait de la crise de l'énergie, aurait pu entraîner des modifications importantes sur tous les équipements routiers et autoroutiers. Il a été sage de ne pas revenir sur une politique tracée très fermement et de maintenir le cap sur la poursuite de ces équipements, de façon que, le jour où la crise de l'énergie aura été pour une part résolue, le pays soit convenablement équipé.

Pour les autoroutes, vous avez indiqué que les efforts entrepris seraient normalement poursuivis avec un programme de 500 kilomètres pour l'année 1975. Mais il importe de consentir un effort tout particulier en faveur des liaisons inter-régionales, là où le chemin de fer est insuffisant ou inexistant. En période de pénurie, il ne faut pas multiplier les équipements qui viendraient se concurrencer ou se surajouter mais, là où le chemin de fer est insuffisant, notamment pour les transversales, l'autoroute me paraît avoir un caractère primordial.

Il en va de même pour les liaisons interurbaines. Nous avons souvent le sentiment, en considérant la carte, que les autoroutes s'éloignent sensiblement des agglomérations pour tracer la ligne la plus droite. En fait, il convient de relier entre elles les agglomérations si l'on veut favoriser les relations humaines et le développement économique.

Telles sont les deux observations qu'appelle, à mon sens, le réseau autoroutier proprement dit.

Pour ce qui est des routes, l'aide de l'Etat est nécessaire, notamment pour l'aménagement des rocades urbaines. Nos villes, avec leur configuration actuelle, ne permettent pas le passage de gros trafics. Il faut donc porter une attention toute particulière aux rocades, d'autant que les municipalités sont incapables de supporter avec leurs seules ressources, les dépenses entraînées par l'acquisition des terrains et la réalisation des échangeurs.

Sur ce point, l'aide de l'Etat doit être accrue.

En ce qui concerne le réseau routier national, au-delà du simple entretien des chaussées, toujours nécessaire, il conviendrait de procéder à l'étude et à la réalisation de grands axes, pour répondre à des besoins spécifiques. Ainsi en va-t-il dans ma région pour les axes Nantes—Poitiers—Centre et Paris—Les Sables-d'Olonne, dont l'état de vétusté est extrême et qui supportent un trafic important du fait de l'absence de voie ferroviaire susceptible de les suppléer. Si des projets d'aménagement existent, les financements sont longs à venir.

On pourrait d'ailleurs trouver d'autres exemples, dans d'autres régions.

Ainsi, il ne s'agit pas seulement d'entretenir le réseau existant ; il s'agit aussi d'aménager des axes nouveaux.

J'ai noté avec satisfaction l'effort que vous avez entrepris pour améliorer la sécurité routière, notamment en supprimant un certain nombre de points noirs et en modernisant des chaus-

sées. Les crédits prévus à cet effet augmentent de 17 p. 100 par rapport à l'an dernier. Toutefois, cela ne doit pas faire oublier les autres préoccupations indiquées ci-dessus.

J'en arrive à une question particulièrement sensible pour les élus locaux : la participation de l'Etat à l'entretien du réseau national départementalisé. En ce domaine, la progression des crédits est nettement insuffisante : 6,2 p. 100 en 1975, 15 p. 100 sur quatre ans selon les indications fournies dans les documents budgétaires. Sans doute y a-t-il des raisons à cela. Il n'en reste pas moins que l'insuffisance de l'aide de l'Etat oblige les collectivités départementales à un effort qui est bien au-dessus de leurs moyens.

Les incidences de la crise actuelle de l'énergie méritent également de retenir l'attention. Les mesures de limitation de vitesse que le Gouvernement a été conduit à prendre ont, certes, permis de réduire la consommation de carburant, mais elles ont eu aussi un effet très bénéfique sur le plan de la sécurité en entraînant une diminution du nombre des accidents et surtout des accidents mortels.

L'enseignement que l'on peut en tirer est qu'il faudra certainement, lorsque notre situation énergétique sera redevenue meilleure, maintenir ces limitations de vitesse. De la même façon, il faudra prendre des mesures plus strictes en ce qui concerne les ceintures de sécurité et, notamment — cela a déjà été dit hier soir — exiger que tous les véhicules, quel que soit leur âge, en soient équipés, y compris pour les places arrière, comme c'est le cas en Amérique du Nord, afin d'assurer davantage encore la sécurité des personnes.

J'aborderai maintenant le problème des ports maritimes et des voies navigables. Pour les ports maritimes se dessine l'approche d'une nouvelle politique des façades maritimes.

Comme le déclarait à Brest le Président de la République, la façade maritime française a un potentiel de développement considérable et trop longtemps négligé. M. Giscard d'Estaing rappelait que toutes les périodes d'ouverture sur la mer, ont été pour la France des périodes de grande prospérité.

L'effort consenti au cours du VI<sup>e</sup> Plan pour les ports a correspondu aux prévisions. Cela a de quoi nous satisfaire, mais cet effort devra être poursuivi, notamment en fonction du programme de développement de la marine marchande qui vient d'être élaboré et qui doit assurer à notre pays une plus grande indépendance pour ses transports maritimes.

Le redéploiement du trafic vers des ports nouveaux, comme ceux de la Méditerranée, dont le développement était jusqu'à présent moins important, entraîne une amélioration des voies d'eau en direction de ces ports.

Pour les voies d'eau, monsieur le ministre, vous n'avez pas caché la vérité. Nous avons pris du retard au cours du VI<sup>e</sup> Plan. Les moyens qui doivent être mis en œuvre permettront, sinon de le rattraper, du moins de réaliser le plus important de nos projets, à savoir la liaison entre le Rhin et la Méditerranée. Vous nous avez fourni hier des précisions qui nous ont rendu notre optimisme quant à l'avenir de cette voie essentielle, qui doit relier Marseille à tous les grands axes de l'Europe centrale.

Vous avez ajouté que dans un deuxième temps viendrait l'amélioration des réseaux moyens. Mais j'insiste sur le fait que celle-ci ne saurait être entreprise sans une transformation parallèle des conditions de fonctionnement de la batellerie. En effet, dans les conditions actuelles, une telle amélioration ne pourrait pas produire les pleins effets que nous serions en droit d'en attendre.

J'en arrive maintenant à l'urbanisme. L'urbanisme est un art difficile qui fait intervenir à la fois, permettez-moi cette formule, le « voir » et le « vivre ».

Le voir, c'est le fait des techniciens et leur travail est, bien entendu, indispensable. Par techniciens, j'entends les urbanistes, les architectes et tous ceux qui, de près ou de loin, sont les concepteurs de l'urbanisme en tant qu'art.

Mais c'est sur le « vivre », c'est-à-dire le jugement des habitants eux-mêmes, seul critère véritable, qu'on pourra apprécier la qualité de la vie dans une agglomération. On peut très bien voir de belles villes, séduisantes pour l'œil, possédant de beaux monuments, et qui ne sont pas agréables à vivre : l'urbanisme y a été raté. En revanche, nous connaissons des villes qui, au premier coup d'œil, n'ont guère de charme, dont les maisons sont sans art et qui cependant, parce que la vie y a été organisée, offrent à leurs habitants des conditions d'existence et une qualité de la vie qu'ils apprécient. C'est là-dessus qu'il faut juger l'urbanisme. En d'autres termes, l'urbanisme ne doit ignorer ni les besoins réels et concrets des habitants, c'est-à-dire les besoins en espace, à proximité de la nature, les besoins nécessaires à la vie, ni les détails qui constituent beaucoup plus que des doctrines théoriques et abstraites, les raisons du bonheur de vivre dans une cité.

On peut affirmer que votre politique de l'urbanisme existe, contrairement à ce que certaines déclarations ont pu laisser entendre, ici ou ailleurs. Ses traits ont été fixés très précisément

par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. C'est une charte qui n'a pas fini de produire ses effets, lesquels se feront sentir très longtemps encore.

La mise en œuvre de la loi, compte tenu de sa complexité et des difficultés pratiques, ne peut être que lente. Les différentes modalités de la loi se mettent en place pièce par pièce, sur une longue période. Il n'y a rien là qui puisse nous étonner. J'en donnerai un rapide aperçu.

On nous signale que tous les schémas directeurs d'aménagement foncier et d'urbanisme n'ont pas été établis. C'est vrai, car ils supposent une collaboration très complexe entre les élus, d'une part, les techniciens et l'administration, d'autre part.

Si l'élaboration de certains S.D.A.U. prend du retard, cela tient à de multiples raisons, mais surtout aux difficultés que rencontrent les collectivités locales à définir exactement leur avenir. On ne peut s'en étonner et il ne faut en faire grief à personne. Par ailleurs, il est toujours difficile de présenter à la population — qui collabore à l'établissement des S.D.A.U., avec les élus et les administrations — un schéma qui soit parlant, clair, compréhensible. On retarde donc son adoption afin de rechercher une présentation qui parle le mieux au cœur et à l'intelligence des habitants.

Les plans d'occupation des sols, P.O.S. — qui découlent directement des S.D.A.U. — ne relèvent pas de la conception proprement dite de l'urbanisme ; ils exigent qu'on dispose d'équipes techniques, permettant notamment la réalisation de travaux de géométrie. Ce sont justement ces équipes qui font défaut, ainsi que les crédits nécessaires.

Les schémas directeurs ne sont obligatoires que dans les agglomérations dépassant un certain seuil de population. De ce fait, dans des communes ou dans des agglomérations plus modestes s'élaborent des plans sans qu'une idée de départ n'ait été définie dans un S.D.A.U. Il conviendrait donc de réfléchir sur la façon dont pourrait être complétée sur ce point la loi foncière, pour permettre l'établissement de schémas directeurs d'aménagement couvrant des zones plus larges, comme l'arrondissement. Certains départements, monsieur le ministre, ont démontré qu'on pouvait envisager l'élaboration de schémas de cette nature, qui permettraient d'inspirer les P.O.S. d'agglomérations de plus petite envergure.

Parmi les nombreux moyens de la politique d'urbanisme, les Z.A.D. ont pris un développement important. On ne peut plus dénombrer les zones créées. Des milliers d'hectares ont déjà été mis en réserve pour le développement futur des agglomérations. On ne peut donc pas prétendre que les collectivités locales ne disposent pas des moyens d'une politique foncière. C'est un point qu'il ne faut pas passer sous silence !

J'ajoute que la procédure des Z.A.C., qui est un moyen d'exécution, et non plus de prévision, a permis aux collectivités locales de disposer à la fois d'un instrument très commode d'appréhender, d'occuper et d'organiser les terrains, et d'un procédé très pratique de contrôler les réalisations privées, puisque celles-ci sont subordonnées à la signature d'une convention. Lorsque celle-ci est bien faite, elle permet d'assurer un contrôle strict et de tenir en main les candidats à la construction sur la partie du territoire communal incluse dans la Z.A.C.

J'ajouterais deux points en ce qui concerne cette politique d'urbanisme. Il conviendrait aujourd'hui, pour l'application des plans d'occupation des sols, de définir d'une façon plus précise les possibilités de transfert des coefficients d'occupation des sols. J'ai déjà évoqué ce point dans une question orale, monsieur le ministre, mais j'y reviens, car si un texte est prévu pour combler le vide juridique existant, il n'a pas encore vu le jour. Pourtant, la mise en œuvre de la possibilité de transfert de ces C.O.S. est une nécessité absolue si l'on veut parvenir à des plans d'occupation des sols suffisamment souples.

Les difficultés de mise en œuvre de la politique d'urbanisme ne sont donc pas dues à un manque de moyens juridiques ; elles se situent, plutôt, dans l'application pratique, au niveau des hommes, au niveau des rapports entre les collectivités locales et les techniciens des directions départementales de l'équipement. En effet, entre eux, il n'y a pas forcément accord complet sur les buts visés, sur le devenir d'une collectivité, sur certains idéaux. C'est là que des problèmes se posent, qu'il faudra bien résoudre.

Sur le budget proprement dit, je considère comme particulièrement positive la partie relative aux études techniques et économiques en matière d'urbanisme et d'aménagement, pour laquelle vous avez prévu une augmentation de 27 p. 100.

Les aides aux secteurs sauvegardés et à la restauration immobilière connaissent une progression de 50 p. 100.

J'évoquerai aussi, très rapidement, quelques sujets d'inquiétude. Le premier tient à l'insuffisance des aides en faveur des villes moyennes — malgré l'effort qui a été consenti, et que vous avez souligné — mais peut-être plus encore à une procédure qui me paraît bien rigide et bien centralisatrice. En revanche, un effort excessif est fait en faveur des villes nouvelles dont la

conception et la réalisation, à mes yeux de provincial, paraissent bien souvent être en contradiction avec les besoins de la province en logements et en emplois. Un autre sujet d'inquiétude concerne l'insuffisance des espaces verts. Des montants importants de crédits ont été avancés. Mais quand je vois que toutes les demandes que ma commune a présentées ont été refusées, je m'interroge : est-ce par manque de crédits, ou plutôt en raisons des difficultés de mise en œuvre d'une procédure lourde et compliquée ?

J'ajoute à ces sujets d'inquiétude le système d'aide à la création de réserves foncières, qui me paraît mauvais. Il est trop coûteux, lourd et complexe. Ce qui fait qu'à la fin de l'année, l'Etat s'aperçoit qu'il lui reste de l'argent, parce que les collectivités locales n'ont pas pu l'utiliser. Il faudrait trouver un autre système qui ne soit pas fondé uniquement sur des subventions, dont les communes n'ont peut-être pas toujours besoin, et s'orienter plutôt vers un système de prêts de très longue durée et à bas taux d'intérêt.

Par ailleurs, l'insuffisance des crédits prévus pour la rénovation et la reconstruction obère gravement le développement de nos communes.

Sur un plan plus général, l'ensemble des études et la mise en place de l'urbanisme posent des problèmes entre les collectivités locales et les services. Ce qu'il faut, à tout moment, c'est éviter que, à l'occasion de ces études, la centralisation ne prenne le pas sur l'autonomie communale, sur la libre décision des élus.

Je crois que l'effort de vos services — et votre effort particulier pour le contrôler — doit être orienté vers le respect des décisions essentielles des collectivités locales quant à leur avenir, et vers la préoccupation de la qualité de la vie telle qu'elle est conçue par les habitants eux-mêmes. Je suis sûr que vous serez sensible à ce souci et c'est pourquoi le groupe des républicains indépendants vous apportera son soutien dans le projet de budget que vous présenterez à l'Assemblée. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et des réformateurs, des centristes et démocrates sociaux.)*

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

**M. Emile Jourdan.** Mes chers collègues, l'urbanisme revêt à l'heure actuelle, comme on l'a déjà souligné à cette tribune, une grande importance.

Dans notre région, particulièrement sous-industrialisée, où le chômage ne fait que s'accroître et où le pouvoir d'achat des salaires est inférieur de 35 p. 100 à la moyenne des salaires de la région parisienne, les problèmes relatifs à l'aménagement sont encore plus sensibles et plus complexes, surtout que s'y ajoute la sauvegarde de l'environnement.

C'est pourquoi il nous paraît indispensable de procéder à des études sérieuses d'aménagement et d'urbanisme afin de conserver l'équilibre du milieu naturel, tout en créant les emplois indispensables.

Dans la ville que j'ai l'honneur d'administrer, nous avons tenté une expérience, celle de la Z.U.P., qui montre combien les problèmes posés par l'aménagement urbain réclament, pour être maîtrisés, à la fois une grande attention et des études sérieuses.

En effet, dans la Z.U.P. de Nîmes, prévue pour 10 000 logements, le premier bilan financier prévisionnel, approuvé en 1964, faisait apparaître une charge communale totale de 46 millions de francs. Du bilan pour 1975, il ressort que lorsque l'opération, réalisée actuellement à 60 p. 100, sera terminée, cette même charge s'élèvera en réalité à 130 millions.

Cet exemple concret montre combien il est nécessaire que les collectivités locales aient la maîtrise de leur développement, puisque ce sont elles qui supportent, en définitive, l'essentiel des charges financières.

C'est aussi au niveau communal, échelon le plus proche de la population, que se définissent le plus efficacement les orientations d'un urbanisme correspondant aux besoins réels des citoyens d'une ville.

Il est donc important que dans le cadre des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et des plans d'occupation des sols, les collectivités locales participent non seulement aux réunions des groupes de travail, mais aussi à la définition des objectifs de développement.

Il existe essentiellement deux conceptions de l'urbanisme.

La première est démocratique, dans la mesure où sont pris en compte les intérêts des masses populaires. C'est un urbanisme conçu pour les besoins des hommes, favorisant leurs conditions de vie, de travail, de loisirs et permettant leur épanouissement.

La seconde est une conception antidémocratique et antisociale dans la mesure où son seul but est de permettre au grand capital de réaliser le maximum de profits au mépris des intérêts des masses.

Inutile de préciser qu'en ce qui nous concerne, nous sommes partisans de la première conception.

En matière d'urbanisme nous posons toujours ces questions : comment doit se développer une ville ? Pour quelle société ? Dans quelles conditions économiques ?

Nous considérons que la définition de la politique urbaine, en particulier pour notre région, doit comprendre, dans un développement harmonieux : l'implantation d'activités du secteur secondaire offrant des emplois, notamment féminins ; la construction de logements, en particulier de logements sociaux correspondant aux demandes exprimées par la population ; la réalisation d'équipements répondant aux besoins quotidiens des habitants et tendant à la formation de véritables quartiers, et non plus seulement de zones d'habitations périphériques.

Une telle conception de l'urbanisme ne peut être effective que si les collectivités locales disposent de moyens financiers importants et de pouvoirs étendus et, bien sûr, si les orientations de la politique actuelle du pouvoir sont profondément modifiées.

Nous prendrons encore l'exemple de Nîmes : alors que l'établissement du plan d'occupation des sols revient, sur la base de cinq francs par habitant, à 700 000 francs, vous n'avez affecté, monsieur le ministre, qu'une enveloppe de crédits d'études, qui n'en représente que la moitié, soit 350 000 francs.

Nous le disons nettement, c'est insuffisant et inacceptable, car il en résultera beaucoup plus d'approximations que d'études sérieuses.

Par ailleurs, selon les articles 14 et 22 de la loi du 30 décembre 1967, les plans d'occupation des sols doivent être élaborés conjointement par les collectivités locales et les services de l'Etat. Mais, dans la pratique, ce sont les directions départementales de l'équipement qui, ayant le monopole des crédits d'études, décident à peu près souverainement de la politique urbaine ou bien tentent d'imposer aux collectivités locales leur orientation.

Ce sont ces méthodes trop courantes, hélas ! que nous condamnons.

Fournir les moyens financiers nécessaires à de véritables études, donner aux collectivités locales la possibilité de participer réellement à la définition des objectifs d'aménagements, leur permettre de contrôler conjointement avec les services de l'Etat et les techniciens qui travaillent à l'élaboration des documents d'urbanisme, telles sont les conditions impératives d'une véritable politique urbaine.

Nous craignons que telles ne soient point là vos préoccupations.

Nous ne nous leurrions pas ; nous savons bien qu'un urbanisme de type nouveau passe obligatoirement par des transformations profondes des structures de la société. C'est pourquoi le programme commun définit les moyens d'un urbanisme pour les hommes se substituant à celui qui est conçu pour le profit des monopoles. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et des radicaux de gauche.)*

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

**M. Lucien Neuwirth.** Depuis des années, je suis fidèle au rendez-vous que nous donne le ministre de l'équipement à l'occasion de la discussion du budget de son département ministériel. Je plaiderai donc une fois encore le dossier des deux-roues.

Au fil des ans, le nombre des utilisateurs de deux-roues s'est accru par millions et je suis heureux de constater que sous votre impulsion, monsieur le ministre, un profond changement est intervenu dans la politique de votre département.

Lorsque je suis venu vous présenter, le 30 octobre, avec M. Marc Eyrolles, président du Touring Club de France, les conclusions des Etats généraux du tourisme cycliste qui se sont tenus à Saint-Etienne, vous avez accepté de faire vôtres certaines de nos propositions en matière de sécurité et d'infrastructures.

Le nombre des utilisateurs de deux-roues — motorisés ou non — atteindra bientôt dix-huit millions, et nous vous avons fait observer que cette évolution appelait un changement de politique dans ce domaine.

A cet égard, la circulaire du 6 novembre que vous avez adressée aux directeurs départementaux de l'équipement, aux préfets, aux présidents de conseils généraux et aux maires des agglomérations les plus importantes, a été, je crois, déterminante parce qu'elle vise — c'est sa particularité la plus remarquable — à inspirer une mentalité nouvelle à l'égard du deux-roues.

Désormais, lors de l'établissement des schémas directeurs, des plans d'occupation des sols, des plans d'aménagement de Z. A. C., des plans de lotissements ou d'aménagement général des voies, il sera tenu compte, à l'instar des pays qui bordent nos frontières à l'Est et au Nord, de la circulation des deux-roues.

En schématisant à l'extrême, deux formes d'interventions un peu différentes sont nécessaires : l'une considérant le deux-roues comme moyen de transport, l'autre appréciant ce que le cyclotourisme peut apporter sur le plan de la santé et de la qualité de la vie.

Pour le deux-roues pris en tant que moyen de transport, il y a lieu de considérer les relations entre le domicile et le lieu de travail, ou le groupe scolaire ou universitaire ; en général, les opérations à mener se situent alors dans un tissu urbain dense, celui des grandes agglomérations.

Le cyclotourisme, facteur de santé, considéré du point de vue de l'environnement, relève plutôt du ministre de la qualité de la vie, mais il intéresse aussi votre département ministériel, notamment lorsqu'il s'agit d'aménager des chemins de halage, des voies ferrées désaffectées ou de réserver certaines voies, les samedi et dimanche, par exemple, à la circulation exclusive des deux-roues, comme on l'a fait à Longchamp, comme cela va se faire à Rambouillet ; ou encore lorsqu'il s'agit de tracer dans nos parcs nationaux et régionaux un réseau de pistes cyclables pour permettre à des millions d'hommes et de femmes d'utiliser les deux-roues pour retourner aux sources, au sein de la nature.

A ce propos, je vous suggère, monsieur le ministre, de rechercher deux points, en France, où pourraient être menées des expériences pilotes, d'une part, en ce qui concerne les relations domicile-lieu de travail ou domicile-établissement scolaire et universitaire et, d'autre part, en ce qui concerne le tracé et l'équipement de voies routières pour les pratiquants du cyclotourisme, considéré comme moyen de ce retour à la nature dont les hommes ont un besoin impératif.

Il était nécessaire — et vous l'avez fait — de demander à vos directeurs départementaux d'entrer en rapport avec les conseillers généraux et les maires des cités, puisqu'il s'agit surtout là d'opérations ponctuelles. Si l'on peut définir une technique à l'échelon national, lorsqu'il s'agit de construire des autoroutes ou de prévoir des points de croisement, encore faut-il que la définition des tracés, le choix des points noirs à supprimer se fassent localement, départementalement, voire régionalement, puisque les régions peuvent désormais investir une partie de leurs possibilités financières dans la création d'infrastructures pour les deux-roues.

Je voudrais, monsieur le ministre, vous demander de ne pas oublier la moto dans la définition de ces nouvelles orientations. Tout le monde sait l'engouement des jeunes — et de tous ceux qui ont la jeunesse du tempérament sinon celle de l'état civil — pour la moto. Elle est devenue un phénomène sociologique.

Pour ceux qui veulent pratiquer le sport motocycliste, qui exige une grande maîtrise et beaucoup de qualités, il conviendrait de prévoir des circuits et des points de rassemblement.

Trop souvent, dans nos cités, dans nos grands ensembles, les motocyclistes, garçons et filles, ne savent pas où aller, ni quelle voie de communication utiliser. Pourquoi ne pas leur faire dévolution d'un certain nombre de circuits où ils pourraient pratiquer ce sport sans danger ?

Sur le plan de l'économie, l'industrie du deux-roues est devenue l'une des premières industries françaises, et la deuxième industrie exportatrice. Sur le plan de l'utilité, le deux-roues est un moyen de transport économique et commode. Sur le plan de la santé et de l'équilibre des individus, il a aussi sa place dans la qualité de la vie. Il mérite donc à tous égards l'aide que vous êtes décidé à lui apporter et qu'il faudrait prolonger par des réalisations et des expériences.

Mais je n'oublie pas que vous êtes également le ministre du logement et je terminerai mon intervention en appelant votre attention une nouvelle fois, après la question d'actualité que j'ai eu l'honneur de vous poser, sur le problème de la sous-traitance.

Je crois qu'il faut arriver le plus rapidement possible à la « transparence » de la sous-traitance. On ne peut plus continuer à tolérer la sous-traitance opaque, laquelle, lorsque se produisent des accidents économiques, entraîne à la faillite et au chômage des entreprises et des salariés qui méritent un autre sort et qui se trouvent démunis devant les lacunes de la législation à cet égard.

Nous sommes quelques-uns à penser qu'un texte législatif devrait protéger les entreprises de sous-traitance contre les conséquences des accidents économiques qui frappent les entreprises pilotes.

Nous estimons également qu'il serait bon d'inviter les entreprises sous-traitantes à adhérer à un fonds de garantie qui les couvrirait en cas de faillite ou de fermeture de l'entreprise principale.

Enfin, monsieur le ministre, je vous poserais une question précise qui est motivée par la conjoncture actuelle.

Vous savez que le code de l'urbanisme impose un certain délai pour l'instruction des demandes de permis de construire et que si l'administration ne répond pas dans ce délai, son silence vaut permis tacite.

Or, du fait de la prolongation de la grève des postes, une multitude de permis « tacites » risquent de mettre en cause une urbanisation de bon aloi et de contrarier l'effort de certaines collectivités pour ordonner la construction en France, non seulement dans sa localisation, mais aussi dans son style.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre pour y remédier ? (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants, et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**M. le président.** La parole est à Mme Moreau.

**Mme Gisèle Moreau.** Monsieur le ministre, messieurs, le budget de l'urbanisme est un budget important.

Il intéresse un secteur prioritaire de la vie des trois quarts des Français ; il concerne directement l'avenir de nos enfants, car c'est aujourd'hui qu'est façonné le visage des cités de demain.

Le cadre de vie n'est ni un luxe, ni une compensation ; il fait partie intégrante des nécessités de la vie sociale. L'urbanisme est donc un besoin social ; il est une condition déterminante de la quantité et de la qualité du temps libre.

La politique urbaine menée depuis des années est ressentie par la plupart comme particulièrement aliénante, parce qu'elle porte atteinte au plus profond de la vie de chacun.

La ville devient un corps étranger écrasant. Elle donne l'impression de grandir et de s'opposer aux aspirations de chacun parce qu'elle contraint à des conditions de vie de plus en plus anormales.

La « qualité de la vie » est ainsi devenue une revendication de premier plan et l'expression populaire « métro, boulot, dodo » exprime la détresse de millions de travailleurs.

Avoir le temps de vivre est un besoin fondamental, une des conditions déterminantes de la réalisation de la personnalité avec, bien entendu, les moyens de vivre décemment. Or, comment prendre le temps de vivre lorsqu'on travaille huit ou neuf heures par jour, lorsqu'on passe une heure et demie ou deux heures dans des transports en commun, quand il faut, ensuite, faire les courses, prendre ses repas, faire sa toilette, prendre soin des enfants, s'occuper du ménage, de la lessive ? Il reste tout juste le temps de dormir, insuffisamment et mal.

La politique urbaine actuelle a une responsabilité déterminante dans cette situation. Elle est guidée depuis des années, non pas par les nécessités d'une organisation harmonieuse de l'espace bâti en vue de satisfaire les besoins économiques, sociaux et culturels du pays, mais par la recherche du profit à peine tempérée par les concessions arrachées par les luttes des intéressés.

La construction est dominée par les intérêts des monopoles, du bâtiment, des groupes financiers qui jouent sur le foncier, sur l'environnement, sur la promotion immobilière.

Actuellement, on peut observer une expansion rapide des formes concrètes d'intervention de l'Etat, liées à la planification urbaine. Dans les organismes de planification, autour des institutions, autour des modes de financement, certaines contradictions apparaissent. Elles sont révélatrices de la contradiction fondamentale qui existe entre les profits et les besoins sociaux de notre époque.

Quoi qu'il en soit, la tendance dominante est celle qui répond aux besoins capitalistes. Et pour ce qui est des besoins sociaux, les prévisions sont toujours insuffisantes au départ et toujours sacrifiées à l'arrivée, quelles qu'aient été les promesses faites. D'ailleurs, aujourd'hui, on ne fait même plus de promesses !

Le budget de 1975, dans son ensemble, annonce une régression dans le domaine des équipements et des logements sociaux, dont l'insuffisance, depuis de nombreuses années, est si préjudiciable aux intérêts populaires. Et je ne parle pas des graves problèmes posés à l'industrie et aux travailleurs du bâtiment, aux bureaux d'études, à tout ce secteur économique lié à la construction.

Une telle politique est non seulement contraire aux intérêts populaires, mais elle est aussi génératrice d'énormes gaspillages.

Gaspiillage, les millions d'heures passées dans les transports en commun en raison de leur insuffisance et de l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail. Rien que pour le département du Val-de-Marne, ce sont un million d'heures ainsi perdues, soit l'équivalent de la durée annuelle de travail de 50 000 personnes.

Gaspiillage, les 1 300 000 logements vacants parce que trop chers, cependant que 15 p. 100 des logements de la région parisienne sont achetés uniquement à titre de placement : il serait intéressant de savoir par qui !

Gaspiillage, les milliards engloutis naguère dans les abattoirs de La Villette et aujourd'hui dans le « trou » des Halles, sans parler des divers scandales immobiliers et de la spéculation éfrénée qui permet à un groupe de gagner en une nuit, par un simple jeu de signature, près d'un demi-milliard d'anciens francs en achetant des immeubles rue Custine, dans le dix-huitième arrondissement et en les revendant quelques heures après, ainsi que l'a dénoncé *L'Humanité*.

Les transports, les écoles, les logements, les crèches coûtent de l'argent, mais permettent indirectement, en assurant le développement harmonieux des individus, de réaliser des économies.

En revanche, la spéculation et la mauvaise organisation sociale auxquelles aboutit forcément la recherche du profit créent un gigantesque gâchis, que paient les contribuables et dont profitent les groupes industriels et financiers.

Cette réalité, aucun discours ministériel, aucune déclaration présidentielle ne peut la nier ou la modifier. D'ailleurs, vous nous présentez, monsieur le ministre, un budget non prioritaire, selon vos propres termes, un budget d'austérité dirions-nous. Le taux d'augmentation de vos crédits est inférieur de huit points à la hausse des prix et de dix points à la progression du budget de l'Etat.

Mais cette austérité laisse le champ libre à la spéculation et dans ces conditions, cela ne vous coûte pas cher, monsieur le ministre, de promettre à la ville de Paris 4 000 logements du type H. L. M. pour l'année prochaine puisque vous savez très bien qu'elle n'a pas la possibilité d'acquérir les terrains nécessaires. Et encore faudrait-il que certains arrondissements de Paris ne soient pas en quelque sorte interdits à toute construction d'H. L. M., tels ceux du centre de Paris.

Une réglementation de l'urbanisme existe. Mais elle est insuffisante pour permettre aux communes de s'opposer réellement aux appétits des spéculateurs.

Le prix de certains terrains a été multiplié par cent depuis la Libération. Dans certains quartiers de Paris, le prix du mètre carré atteint un million d'anciens francs. La charge foncière représente, dans la région parisienne, le quart du prix d'un logement. En outre, la réglementation en vigueur est le plus souvent limitée par les faibles moyens mis en œuvre pour l'appliquer ou encore par l'usage qui en est fait.

Votre budget, monsieur le ministre, ne corrige pas cet état de fait, bien au contraire.

L'étude des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et des plans d'occupation des sols, dont la loi stipulait qu'elle devait être terminée le 1<sup>er</sup> janvier 1975 est à peine commencée. Les chiffres du rapport sont éloquentes.

De plus, les préfets, comme l'a relevé le rapporteur pour avis, s'attribuent un rôle prééminent dans les commissions des S. D. A. U. et ce n'est pas le seul exemple d'une orientation antidémocratique. De la ville de Paris à la Défense, en passant par l'implantation de grandes infrastructures comme Roissy, c'est le Gouvernement qui décide de tout à la place des élus.

Par ailleurs, l'extension des Z. A. D. est gravement compromise par la diminution des crédits.

Ainsi, après un début d'évolution intéressant en 1970 et en 1971, les progrès se sont fortement ralentis. L'an prochain, ce sera la régression.

Or la moyenne de progression des dernières années était déjà fort loin des besoins, qui imposeraient la réserve de 100 000 hectares par an.

Construire est une nécessité. Mais on ne peut pas construire n'importe quoi. Un logement, ce n'est pas seulement un toit et des murs. C'est un cadre dans lequel doivent s'épanouir la famille et l'individu. Il doit s'accompagner de tous les équipements nécessaires à la vie.

L'aménagement des Z. A. C., pour ces raisons, pose de graves problèmes aux communes. L'Etat ne participe plus à ces travaux, sauf dans les villes nouvelles. Les charges que peuvent supporter les communes ont leurs limites. Alors qu'elles réalisent déjà les deux tiers des équipements collectifs, de nouvelles obligations leur sont imposées par l'Etat. Elles doivent faire face au relèvement des taux d'intérêt et, dans le même temps, l'Etat refuse de leur accorder une dotation pour sulvention globale d'équilibre, laisse au point mort la réforme de la patente, ne rémunère pas les disponibilités financières des communes, leur refuse aussi le remboursement de la T. V. A. alors qu'il l'accorde aux grosses sociétés, et notamment aux grandes surfaces.

Une réforme profonde des finances locales et des relations financières avec l'Etat doit être élaborée pour promouvoir un bon urbanisme. Car la question de fond est bien celle-là et je voudrais illustrer les répercussions de la politique urbaine actuelle à certains niveaux que je connais bien.

Prenez l'exemple de la région parisienne, la plus importante puisqu'elle compte 19 p. 100 de la population française. Elle est directement placée sous la responsabilité du pouvoir central, voire du Président de la République. L'objectif qui lui est assigné est de devenir un pôle d'affaires compétitif sur le plan international.

Son développement est donc marqué par un mouvement de concentration économique et industrielle, par l'interaction entre l'Etat et les grands groupes financiers et industriels, par l'internationalisation des capitaux.

La traduction dans les faits de cette orientation, c'est l'accumulation, qui confine à la congestion, des bureaux à Paris (un excédent d'un million d'emplois) ; c'est aussi la désindustrialisation des grandes agglomérations vers la grande cou-

onne, qui se fait le plus souvent aux frais de l'Etat, lequel réalise alors directement les infrastructures nécessaires au profit des grosses sociétés ; c'est aussi la ségrégation sociale, les couches populaires étant refoulées vers des banlieues de plus en plus jointaines.

C'est encore l'abandon au secteur privé du marché des logements, avec l'étranglement progressif des offices d'H. L. M. dont les possibilités d'action sont de plus en plus réduites, tant en raison de la diminution des prêts que de la difficulté de trouver des terrains à un coût accessible ou de l'existence de prix plafonds très bas.

C'est une politique des transports malthusienne, sans rapport avec les besoins, alors que dans le même temps les tarifs augmentent et que l'on organise une sélection par l'argent de l'usage de l'automobile. La démagogie contre la « bagnole » vient à point nommé pour masquer l'insuffisance, l'inconfort et la cherté des transports en commun et l'absence d'une infrastructure routière correspondant aux besoins. Elle vient à point nommé pour justifier l'imposition absolument abusive des automobilistes. C'est toute la vie quotidienne des habitants de la région parisienne qui se ressent douloureusement de cette orientation.

Chaque jour, on enregistre dans la région parisienne 15 millions de déplacements. Les transports occupent l'essentiel du temps libre : plus d'une heure et demie par jour en moyenne. Ils augmentent la fatigue nerveuse, limitent considérablement les possibilités de loisirs, de repos, de vie familiale.

La pénibilité de ces déplacements — vous avez sans doute déjà pris un train de banlieue ou le métro à six heures du soir pour pouvoir en juger — le bruit, l'inconfort, la course perpétuelle entre le travail, le domicile, les commerçants, l'école rendent harassante la vie des habitants de la région parisienne, et des femmes en particulier.

Les enfants, levés tôt, couchés tard, mènent une vie difficile qui retentit sur leur équilibre nerveux et sur la scolarité, comme l'ont confirmé tout récemment les entretiens de Bichat.

La crise du logement s'accroît. Le surpeuplement affecte plus de la moitié des logements. Près de 50 p. 100 d'entre eux n'offrent pas les conditions de confort minimales. Des centaines de milliers de personnes, des travailleurs immigrés, des jeunes venant de la province ou des personnes âgées, vivent dans des taudis et des logements insalubres.

Les villes nouvelles, dont on a tant parlé, posent de graves problèmes. Des milliers de familles sont littéralement transplantées dans des agglomérations où manquent les possibilités d'exercer un métier à proximité du domicile, où font défaut les moyens de communication pratiques et le minimum d'éléments nécessaires au cadre de vie.

Un malaise de vivre s'installe, en particulier chez les jeunes, dont l'origine est à rechercher, non pas dans les formes architecturales, mais bien dans l'isolement auquel ils ont été contraints.

Le tableau paraît noir, et l'on pourrait encore en ajouter ! Il n'est pourtant que la traduction de la dure réalité qu'expriment les visages tendus et soucieux de ceux que l'on croise dans les rues de Paris ou dans les couloirs du métro et dont témoignent les bousculades et les cavalcades pour ne pas manquer le train ou l'autobus.

Dure vie que celle des habitants de la région parisienne ! Elle n'est que le produit d'une politique. En effet, la politique urbaine menée jusqu'à présent revêt à l'évidence, pour beaucoup, l'aspect d'un échec, voire d'un désastre.

La nécessité de changement ne peut être niée, même par le Gouvernement. On nous annonce donc un nouvel urbanisme, en particulier pour Paris. Des décisions du Conseil de Paris, d'ailleurs combattues par les conseillers communistes et contestées par la population, ont été autoritairement remises en cause avec toutes les conséquences financières qui en découlent : pour les halles, la perte représente environ 400 millions de francs.

Y a-t-il un nouvel urbanisme ? En réalité, nous pensons que l'orientation prise correspond à la politique d'austérité en matière d'équipements, que veut imposer le Gouvernement, et conduit au retrait des crédits publics et semi-publics.

Maintenir la situation existante, c'est porter un coup de frein aux projets d'équipement qui font si cruellement défaut aux Parisiens et qui pourtant devaient être mis en œuvre.

On sait déjà que les opérations de rénovation vont être ralenties alors que la transformation de Paris se révèle déjà extrêmement lente. Les budgets d'équipement vont être rognés. Le nombre des H. L. M. en chantier diminue, en attendant vos 4 000 H. L. M., pour les huit premiers mois de l'année, et pour toute la ville, il n'est que de 1 245, alors qu'on dénombre 70 000 mal logés, parmi lesquels 28 000 prioritaires.

En réalité, derrière les phrases ronflantes contre le gigantisme urbain, se dissimule la volonté de stopper la construction de logements sociaux et les opérations publiques. On qualifie

les « espaces verts » d'équipement social par excellence ; or on ne crée ni équipements sociaux, ni espaces verts — ou si peu ! — alors qu'ils ont été sacrifiés depuis des années, et les propos de M. le rapporteur sont édifiants à cet égard.

Oui, il faut rendre Paris plus humain ; oui, il faut reconstituer un environnement de qualité ! Cela suppose que les maîtres d'œuvre de la capitale ne soient pas les groupes bancaires, que la politique urbaine puisse être démocratiquement élaborée par la population de Paris et par ses représentants, grâce à un statut démocratique de la ville de Paris ; cela suppose, bien sûr, une politique hardie de réalisations sociales. Mais tout cela reste à faire.

En réalité, ne doit-on pas considérer que l'essentiel des grands travaux nécessaires a été fait, à Paris, dans l'intérêt des grosses sociétés et des banques ? Les banquiers et les promoteurs se sont servis, et l'équilibre sociologique de la capitale est gravement compromis. Le rapport de la D.A.T.A.R. crie alerte.

Mais, ce qui manque, ce sont les réalisations en faveur des Parisiens — les écoles, les crèches, les logements sociaux, les maisons de jeunes, etc. — sans cesse remises à plus tard.

C'est tout cela qui est en question aujourd'hui. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Paris est remis en cause par le Gouvernement, le plan d'occupation des sols, dont discutait hier encore le Conseil de Paris, est rendu caduc. Nous aimerions connaître les intentions du Gouvernement pour la ville de Paris.

J'en arrive à l'exemple du XIII<sup>e</sup> arrondissement, qui est édifiant à ce sujet.

La rénovation entreprise depuis une quinzaine d'années en fait l'arrondissement de Paris le plus bouleversé. Des quartiers entiers ont été démolis, et des milliers de logements neufs construits ; cinquante tours sont prévues ; vingt et une sont construites. Vu de loin, le XIII<sup>e</sup> arrondissement est un petit Manhattan. Rien que pour le secteur Italie, 8 000 logements sont réalisés ou en voie d'achèvement, auxquels s'ajouteront 6 000 autres d'ici à 1976.

Au demeurant, cette importante opération ne profite nullement aux habitants des quartiers. Des milliers d'entre eux ont dû partir, faute d'avoir les moyens d'entrer dans les constructions nouvelles. C'étaient les plus modestes et, en particulier, les personnes âgées, littéralement déracinées du quartier où elles songeaient finir leurs jours. Il faut dire que, dans le cadre des multiples opérations de rénovation sauvage, la rapacité des promoteurs s'exerce de façon particulièrement odieuse à l'égard de cette catégorie d'habitants.

Mais 6 000 mal-logés sont encore là, parmi lesquels 2 000 prioritaires, c'est-à-dire des familles disposant de moins de quatre mètres carrés par personne. Pourquoi ? Essentiellement parce que la proportion de logements sociaux, d'H.L.M. est réduite à la portion congrue : 18 p. 100 pour la première tranche du quartier Italie, 4 p. 100 pour la seconde.

Mais ce n'est pas tout !

Les nouveaux habitants du XIII<sup>e</sup> arrondissement, attirés par les constructions nouvelles et par une publicité tapageuse et mensongère, ne voient pas se réaliser la moindre des promesses qui leur ont été faites. Jeunes ménages de cadres ou d'enseignants, qui n'ont aucune autre possibilité de logement, consacrent parfois la totalité d'un salaire au paiement des traites ou à la location d'un appartement. Combien d'entre eux peuvent à peine se meubler ? Pour beaucoup, la venue d'un enfant serait une catastrophe.

L'apport important de population jeune — 20 000 personnes — se traduit par une forte demande scolaire, en particulier au niveau de la maternelle. Paradoxalement, alors que les personnes âgées sont les principales victimes des départs forcés, ce sont les enfants qui sont sacrifiés à cause des mauvaises conditions d'accueil. Pour eux, rien n'est prévu. Dans l'urbanisme des promoteurs immobiliers, les enfants sont les inconnus de la cité. Par exemple, pour les 8 000 logements du secteur Italie, on n'a construit aucune crèche, aucune école maternelle, aucune classe élémentaire, aucun ensemble sportif.

Pour jouer, les enfants ne trouvent aucun emplacement, si ce n'est la rue, avec tous ses dangers, ou les parkings.

Ce n'est pas tout, bien entendu ! Les moyens de transport, les services administratifs ne sont pas adaptés à cet apport considérable de population. Dans cette opération, l'absence de toutes commodités va si loin que l'un des îlots dit « Olympiades », où vivent actuellement 10 000 personnes, est considéré comme domaine privé. A ce titre, les frais de nettoyage et de surveillance sont à la charge des habitants, en particulier des copropriétaires.

On peut ainsi mesurer à quel point les pouvoirs publics ont abandonné leurs responsabilités.

Pourtant, les promesses officielles n'ont pas manqué. Les projets existent. Douze projets scolaires sont même déjà financés, parfois depuis plusieurs années, par le Conseil de Paris. Aucun

n'a encore vu le jour. Aucun ne le verra avant 1976 ; il faut, paraît-il, deux ans pour étudier un projet scolaire et deux ans pour procéder à sa réalisation.

Lorsque nous voyons la rapidité avec laquelle s'élèvent les immeubles de grand standing, nous ne pouvons que penser qu'on se moque du monde !

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne parle pas ici pour la gazette du XIII<sup>e</sup> arrondissement. Je tiens seulement à exprimer la colère, l'indignation de milliers d'habitants de l'arrondissement que je représente, qui ont le sentiment d'avoir été grugés par des promoteurs sans scrupules et par des pouvoirs publics plus complaisants à l'égard de ces derniers.

En effet, pour cette opération du quartier Italie, des coefficients d'occupation des sols largement supérieurs à la moyenne ont été accordés aux promoteurs — de 5,19 à 6,51 pour certains îlots — contre la promesse de fournir gratuitement des terrains de compensation et de verser une taxe d'équipement. Or, que constate-t-on ? Les tours sont là ! Mais les équipements sociaux, cinq ans après, ne sont encore qu'à l'état de projets dont on nous annonce l'abandon.

Ce qu'il faut stopper, c'est la délivrance, pour ce secteur, des permis de construire ou de démolir tant que n'auront pas été réalisés les équipements sociaux nécessaires. Ce qu'il faut reconsidérer, c'est le pourcentage d'H. L. M. retenu pour les huit îlots restants, qu'il convient de porter à 50 p. 100 du total.

Stopper telle quelle l'opération « Italie », c'est ne faire courir aucun risque aux promoteurs qui se sont déjà servis et qui seraient, de toute façon, dédommagés aux frais des contribuables. En revanche, cela ne pourrait que rendre plus pénible la vie des habitants.

Voilà un exemple concret, vécu par des dizaines de milliers de Parisiens, d'une politique dite d'abord d'« expansion », puis aujourd'hui d'« austérité ». Dans les deux cas, ce sont les mêmes qui souffrent et qui paient ; dans les deux cas, ce sont les mêmes qui en tirent profit.

Ce dont ont besoin le XIII<sup>e</sup> arrondissement, Paris, la région parisienne, comme le pays tout entier, c'est d'un urbanisme à visage humain. La solution réside, non pas dans le retour impossible à un mode de vie révolu, mais dans la prise en compte des nécessités et des possibilités de notre époque.

Les progrès de la science et des techniques peuvent transformer tous les aspects de la vie sociale. Mais une urbanisation nationale passe par une société libérée de la logique du profit.

Un nouvel urbanisme exige des changements décisifs de l'économie nationale : nationalisation des secteurs clés de l'économie, planification démocratique, participation active des intéressés à son élaboration.

Il s'attaquera, en premier lieu, à la maîtrise sociale du choix des lieux de production et d'emploi. Les mesures économiques et politiques que je viens de citer auront créé les moyens d'assurer cette maîtrise.

La planification démocratique pourra, d'autre part, mettre en œuvre un contrôle réel des localisations du secteur privé. L'attribution des crédits d'équipement, des commandes de l'Etat, des contrats du secteur public pourra être subordonnée à des conditions concernant les implantations et les types d'investissement. La politique de localisation des infrastructures sera débarrassée des exigences monopolistes. La réglementation interdisant ou limitant l'implantation de certaines activités dans les zones où elles entraîneraient des effets sociaux négatifs sera effectivement appliquée.

Un développement rationnel des villes présuppose une répartition harmonieuse, sur le territoire, de la production des richesses, c'est-à-dire un aménagement du territoire qui réduise les inégalités de développement entre les régions et les agglomérations.

La priorité qui sera donnée à la solution des problèmes de l'emploi repose sur un axe fondamental de la politique démocratique.

Il s'agit aussi de rapprocher, sans nécessairement les confondre, les lieux d'habitat et d'emploi, de façon à réduire la durée des migrations alternantes et la dégradation générale des conditions de transport.

Des mesures sociales et des mesures au niveau de la production devront être prises en matière d'habitat. L'objectif de 720 000 logements par an, dont 75 p. 100 de logements sociaux, devrait être atteint.

La solution des problèmes relatifs au logement, aux équipements collectifs, aux transports sera rendue possible par la réorientation des financements publics, par la libération du potentiel technique et par une élaboration démocratique.

Cette politique, elle est définie dans le programme commun. Elle est le contraire de la vôtre, monsieur le ministre : c'est une politique urbaine pour le bonheur de vivre. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric-Dupont.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Mesdames, messieurs, les promoteurs transforment sans arrêt les quartiers centraux des grandes cités.

Bureaux et logements de luxe remplacent les logements modestes. Les faibles sont chassés de Paris.

L'arsenal des promoteurs immobiliers se compose des articles 11, 12 et 18 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948, qui leur permettent de faire partir les habitants sous la seule condition de leur procurer un local correspondant à leurs besoins et à leurs possibilités. Retenez que ces articles ne précisent pas l'endroit où les occupants devront être relogés. Il est alors admis qu'on peut les envoyer « ailleurs », c'est-à-dire très loin de leur demeure, de leur environnement et de leurs horizons familiers.

Voilà pourquoi j'ai déposé, au mois de mai 1973, une proposition de loi modifiant ces articles. Je proposais seulement d'ajouter, après les mots « dans un local remplissant les conditions prévues au premier alinéa de l'article 18 de ladite loi » les mots « situé à une distance inférieure à un kilomètre du local dont l'occupant se trouve évité ».

Votre prédécesseur, M. Guichard, a eu le grand mérite de mettre en lumière la ségrégation sociale qui règne dans les grandes cités. Certes, d'autres en avaient parlé auparavant, mais c'est lui qui a projeté l'éclairage sur ce grave problème, avec une insistance et une autorité particulières.

Le 17 mai 1973, il a approuvé le principe de ma proposition de loi. Il a en outre annoncé son intention de déposer, dans un bref délai, un projet sur la taxe locale d'urbanisation. Enfin et surtout il nous avait annoncé la création d'une commission, composée de conseillers municipaux de Paris et de membres de son administration, qui devait avoir pour mission l'établissement d'un programme de lutte contre la ségrégation sociale.

Cette commission a bien été constituée, et j'ai eu l'honneur d'en être membre. Sous la présidence de notre collègue M. Tiberi, nous avons travaillé pendant quatre mois. Je dois reconnaître que j'y ai beaucoup appris. Vos distingués collaborateurs, spécialisés dans le logement, qu'ils dépendent de votre ministère ou de la ville de Paris, ont avancé nombre de suggestions et ont écouté les vœux que nous formulions.

A l'unanimité, cette commission a adopté des conclusions qui figurent dans un rapport déposé au début du mois d'octobre 1973.

D'abord, elle a approuvé la recommandation ministérielle, adressée aux offices d'H. L. M., de pénétrer au cœur des grandes villes.

Elle a également approuvé ma proposition de loi tendant à modifier les articles 11, 12 et 18 de la loi de 1948.

Elle a retenu le principe de la taxe locale d'urbanisation qui devait permettre aux collectivités locales de trouver des fonds pour se procurer des terrains destinés à l'implantation d'habitations à loyer modéré ou de locaux modestes.

Elle a préconisé, certes, une politique de réhabilitation des quartiers anciens, mais sous réserve que les textes tendant à protéger les occupants soient déposés et adoptés au préalable.

Enfin — et ceci intéresse tout spécialement un quartier que je connais bien — elle recommandait aux administrations qui abandonnent des locaux de les mettre à la disposition des collectivités locales ou de la ville de Paris notamment, cela pour qu'ils ne soient pas transformés en bureaux ou en logements de luxe.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, j'éprouve quelque tristesse à constater que, le premier discours de votre prédécesseur sur la ségrégation sociale ayant été prononcé en mai 1973, — voilà déjà dix-huit mois ! — nous en sommes toujours au même point.

La recommandation, adressée aux offices H.L.M., de pénétrer dans le cœur des cités est restée un vœu pieux.

Certes, la taxe locale d'urbanisation a fait l'objet d'un projet de loi qui a été déposé le 18 décembre 1973. Nous ne savions pas jusqu'à ce matin si vous maintenez ce projet. Vous n'avez pas rejeté le principe de la taxe locale d'urbanisation ; vous lui avez même donné un coup de chapeau sans toutefois insister sur son urgence ni sur les moyens que vous entendiez mettre en œuvre pour qu'il soit retenu.

Vous avez annoncé un perfectionnement sur lequel je ne puis encore me prononcer. En effet, je crois que les idées que vous avez exposées cette nuit — j'ai écouté avec attention votre propos — ne manquent pas d'intérêt, mais constituent, en quelque sorte, des astuces supplémentaires. Or je me réfie des astuces supplémentaires polytechniciennes qui, souvent, présentent l'inconvénient de retarder le vote de l'essentiel.

Je vous pose à nouveau cette question : quand serons-nous saisis des textes essentiels destinés à lutter contre la spéculation immobilière, et notamment de celui qui est relatif à la taxe locale d'urbanisation ?

**M. Eugène Claudius-Petit.** Laissons-le dormir !

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Ma proposition de loi a été reprise dans un projet de loi déposé le 18 mai 1974, un an après le jour où je l'avais déposée, un an après le jour où votre prédécesseur lui a apporté son adhésion.

Un an pour déposer un texte ! Et, de plus, sur le bureau du Sénat. J'ai beaucoup de respect pour le Sénat, mais ses membres me paraissent moins sensibles au problème de la ségrégation sociale que les modestes conseillers et élus de la ville de Paris. Le Sénat représente surtout les collectivités locales, et les maires ont parfois tendance à pousser les opérations d'urbanisme spectaculaires sans tenir compte des modestes occupants évincés.

Qu'est devenu ce texte. Le Sénat l'a-t-il adopté ? Je ne le crois pas. J'ai écrit au président de la commission de la législation du Sénat sans être honoré d'une réponse ; cette question ne l'intéresse sans doute pas. Je voudrais savoir si vous ferez venir ce texte en discussion, monsieur le ministre ; si le Sénat ne l'a pas adopté, nous nous expliquerons ici.

Vous n'avez pas évoqué la réhabilitation des quartiers anciens, mais peut-être votre secrétaire d'Etat le fera-t-il.

Le P. A. C. T., à Paris, peut rendre des services considérables dans ce domaine, mais à condition que des textes permettent le relogement sur place ; sinon, la réhabilitation devient un élément de ségrégation sociale. Les personnes victimes de la réhabilitation doivent être relogées dans le quartier dans des logements modestes, dans des H. L. M., et parfois dans des foyers-logements car nombre d'entre elles ne peuvent pas payer le loyer des H. L. M.

Par conséquent — et c'était la préoccupation de vos prédécesseurs — le produit de la taxe locale d'urbanisation devrait être destiné à la construction de tels logements.

Monsieur le ministre, depuis que le Gouvernement, après les élus, en mai 1973, a tiré la sonnette d'alarme sur les drames que cause la ségrégation sociale dans Paris, nous sommes impatients, parce qu'il y a urgence. En effet, les promoteurs cherchent à gagner de vitesse les textes qui les menacent : jamais il n'y a eu, d'après le bulletin officiel de Paris, autant de demandes d'autorisation de construire.

Je crains que la taxe locale d'urbanisation, les propositions de la commission Tiberi, sur lesquelles je ne saurais trop appeler votre attention, et les textes certainement sages que vous nous préparez risquent d'arriver trop tard parce que, bientôt, les faibles auront été définitivement chassés de Paris. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et de l'union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. Albert Ehm.

**M. Albert Ehm.** Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous rendre hommage d'avoir tracé certaines voies nouvelles, d'avoir pris et préconisé certaines initiatives plus que louables dans le cadre d'un budget qui est, comme les autres, un budget d'austérité, de transition et d'adaptation. En effet, ces initiatives, après des études approfondies, ne pourront réellement se concrétiser que dans les budgets des années à venir.

Ma courte intervention portera sur deux points.

Le premier, c'est la nécessité, dans les prochaines années, d'assurer à la région Alsace de meilleures communications nord-sud et des communications rapides transversales avec les rives d'outre-Rhin et les régions situées de l'autre côté des Vosges.

Pour que la région Alsace puisse poursuivre les importantes mutations qui ont été amorcées sur le plan industriel et agricole depuis les dernières années, pour que s'intensifie l'important effort d'une industrialisation équilibrée, créatrice de nouveaux emplois et de structures économiques nouvelles, il convient de relier certaines zones d'ombre de cette région au foyer, c'est-à-dire à la métropole d'équilibre, par un réseau de voies rapides destinées à joindre progressivement les réseaux autoroutiers français et allemand.

A l'instar des politiques suivies par nos partenaires européens, il faut concentrer les interventions des pouvoirs publics sur la réalisation d'un certain nombre de grands équipements structurants selon deux axes nord-sud et est-ouest, dont le point de jonction se situera au grand carrefour de l'Est.

L'Alsace sait trop, par son histoire, tout ce que lui a apporté le commerce rhénan pour ne pas affirmer un profond attachement à la liaison Rhin-Rhône.

Dans le domaine des voies de communications routières, la priorité doit normalement être accordée aux axes principaux de notre réseau routier.

Or, si nous faisons le bilan de l'exécution du VI<sup>e</sup> Plan, en ce qui concerne les voies de communication routières, ferroviaires et aériennes, et l'axe fluvial à grand gabarit nord-sud, les carences sont particulièrement évidentes, notamment pour l'itinéraire routier nord-sud, c'est-à-dire la route nationale n<sup>o</sup> 83.



Cet itinéraire est considéré, à juste titre, comme la pièce maîtresse de l'amélioration des communications; or le pourcentage de réalisation des opérations inscrites au Plan ne sera, à la fin de 1974, que de l'ordre de 67 p. 100.

Dessertes ferroviaires cadencées et axe routier à quatre voies doivent être terminés rapidement, les unes et l'autre constituant des éléments décisifs d'une meilleure cohésion régionale.

Mais la réalisation prioritaire des axes nord-sud et est-ouest ne doit pas dispenser la région d'un effort d'amélioration des voies de communications d'intérêt local, pour relier les vallées vosgiennes ou certaines zones industrielles nouvelles le long du Rhin aux grands centres par des voies de communication rapides.

C'est ainsi que le conseil régional de la région d'Alsace a donné une priorité à l'autoroute nord-sud et a demandé qu'elle soit inscrite dans le VII<sup>e</sup> Plan.

Au cas où, pour des raisons budgétaires, cette inscription serait retardée, il conviendrait au moins que soit inscrite au VII<sup>e</sup> Plan la tranche concernant le contournement de Sélestat, vu l'impossibilité d'aménager à quatre voies la route nationale 83 dans ce secteur.

De même, le conseil régional a demandé que soit étudié et mis en chantier un grand axe routier transversal au centre de l'Alsace, reliant le nouveau tunnel routier de Sainte-Marie, qui doit entrer en fonction d'ici à deux ans, au Rhin et au réseau routier du pays de Bade. Cette réalisation suppose — et il est urgent d'y penser — que soient construits à brève échéance deux nouveaux ponts sur le Rhin entre Strasbourg et Colmar, ceux qui existent actuellement se révélant nettement insuffisants.

Je précise que la demande de telles réalisations a pour objet non d'accorder un privilège aux trois régions du grand carrefour de l'Est par rapport à d'autres parties de notre territoire, mais de reconnaître leur fonction dans le processus général de l'expansion de la région Alsace, située au centre de la Communauté économique européenne.

Pour les populations de nos marches de l'Est, il ne s'agit pas d'une promesse de facilité, mais d'un nouvel engagement que l'Etat doit prendre. Elles y répondront avec le courage et la ténacité qu'on peut attendre d'elles si cette politique est appliquée par des voies suffisamment souples et décentralisées pour ne pas briser leur esprit d'entreprise.

Mais, qu'on le sache bien, il ne saurait être question de demander aux collectivités locales d'accroître leur effort et à la région de se substituer à l'Etat. En effet, cet effort est déjà considérable puisque les communes, à elles seules, ont supporté au cours de la première phase du VI<sup>e</sup> Plan 53 p. 100 des investissements réalisés dans la région et qu'elles subissent, surtout depuis le début de 1974, de lourdes servitudes.

Ce sont donc les investissements de l'Etat qui doivent permettre de rattraper rapidement les retards accumulés pour que l'Alsace atteigne les objectifs prévus au VI<sup>e</sup> Plan.

Ma deuxième observation concerne la politique de l'urbanisme.

Depuis quelques années, on parle d'humaniser l'urbanisation et de rendre les villes plus agréables et plus humaines; cet objectif est primordial.

Il faut, nous dit-on, éviter les agglomérations gigantesques et tentaculaires qui se développent en tache d'huile autour d'un centre de ville unique qui s'hypertrophie, s'asphyxie et, devenant trop lointain pour la plupart, ne joue plus son rôle de cœur de ville.

La ville doit rester à l'échelle humaine: à cet effet, il convient de faire éclater volontairement l'urbanisation dans l'espace et de favoriser le développement des agglomérations existantes de taille moyenne, dont le centre possède encore sa capacité d'animation.

Or, on ne fera de véritable urbanisme qu'en répondant progressivement et avec efficacité aux problèmes suivants: la maîtrise des sols sur lesquels s'élabore l'habitat des hommes; la synchronisation de la réalisation entre les logements et les équipements; la promotion de la domination de l'urbanisation sur une industrialisation dévorante et sauvage; l'équilibre entre l'habitat et le travail; la création d'un urbanisme opérationnel par la voie de zones d'aménagement concerté, de schémas directeurs, de plans d'occupation des sols laissant une large place à la maison individuelle; la rénovation du centre des villes; le développement et l'aménagement des villes moyennes, seuls capables de concilier les énergies collectives et individuelles et de maintenir la vie sociale en contact avec les zones rurales; la promotion des équipements collectifs; la multiplication des efforts d'information et de formation de nos populations pour provoquer le culte et le respect du patrimoine public et privé.

Une telle politique d'urbanisation exige naturellement une autre politique de financement qui, tout en donnant de nouvelles dimensions aux problèmes foncier, serait fondée sur un réamena-

gement des impôts locaux et sur la réforme des systèmes de financement des immeubles collectifs ou des maisons individuelles.

Pour que la qualité de la vie soit mise au service de l'homme, il convient que s'instaure un urbanisme de responsabilité de l'Etat, des collectivités locales, des citoyens. C'est un tel urbanisme que jugera la société de demain.

Je n'ignore pas, monsieur le ministre, que le budget de l'équipement, de l'urbanisme et du logement rappelle certains des objectifs que j'ai énumérés et que, faute de temps, je n'ai pu préciser ni développer.

On ne peut distribuer que ce qu'on reçoit. C'est une vérité élémentaire. Il est donc normal que les aspects positifs de votre politique, que certaines de vos initiatives, que les efforts réels pour tenter de résoudre des questions complexes comportent des zones qui restent dans l'ombre et que certains problèmes attendent une solution à brève ou longue échéance.

Telles sont les quelques observations que j'ai tenu à formuler et que je sou mets à votre bienveillante attention, monsieur le ministre. Je sais que vous aurez à cœur de les étudier et je tiens à vous en remercier.

Vous avez, en effet, dans la présentation du budget de votre département, montré que les problèmes d'équipement, d'urbanisme et de logement, en particulier de logement social et de son cadre de vie, ne seront pas résolus par des expédients. Tous ceux qui participent à l'œuvre commune — Gouvernement, collectivités locales et promoteurs — ont à opérer un choix fondamental qui soit à la mesure de l'homme et à celle du pays. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

**M. Roland Boudet.** Monsieur le ministre, je veux d'abord vous faire part de la vive inquiétude qui règne parmi les ingénieurs des travaux publics de l'Etat au sujet de la revalorisation de leurs indices de traitement.

En 1971, M. le ministre de l'équipement avait prévu pour 1972 un compromis qui devait porter l'indice terminal net de 500 à 525 pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Ce compromis prévoyait également une amélioration du passage au grade de divisionnaire par la création de 200 postes et, enfin, un indice terminal net à 375 pour certains postes d'ingénieurs divisionnaires.

Vous avez vous-même, monsieur le ministre, dans une lettre à M. le Premier ministre, donné votre accord et demandé que ces propositions soient réalisées. Jusqu'à maintenant, le ministère des finances, malgré l'avis favorable du secrétariat d'Etat à la fonction publique, n'a pas encore donné suite à cette demande présentée par trois ministres successifs de l'équipement.

Cette situation crée un grave malaise dans le corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat dont chacun reconnaît la compétence, le dévouement et l'esprit civique. Aussi, j'insiste très vivement, au nom du groupe des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, pour que vous interveniez à nouveau auprès de M. le ministre des finances afin que celui-ci mesure l'importance de ces décisions et donne rapidement, nous l'espérons, un avis favorable.

Pour les crédits destinés au réseau routier, il est regrettable que la loi de finances n'accorde qu'une majoration de 6 p. 100, alors que le coût des travaux a augmenté de 15 à 35 p. 100. En fait, il y aura donc diminution importante du volume des travaux.

En 1960, les parlementaires ont réussi à sauver le fonds spécial d'investissement routier en le maintenant parmi les comptes d'affectation spéciale. Mais ils n'ont pu empêcher l'administration des finances de le dénaturer, puisqu'elle fixe arbitrairement chaque année aussi bien le niveau global des ressources du fonds que leur répartition entre les diverses tranches; d'où la dégradation progressive des sommes allouées aux tranches des collectivités locales, contre laquelle députés et sénateurs n'ont cessé de protester.

Ces collectivités locales, d'après la loi du 3 avril 1955, doivent recevoir 36 p. 100 des ressources du fonds. Elles n'ont reçu en 1974 que moins de 10 p. 100. Pourtant, dans le même temps, l'Etat a demandé aux départements de prendre en charge les routes nationales secondaires et s'est déchargé du financement des autoroutes sur les capitaux privés.

Aussi apparaît-il véritablement indispensable que le fonds spécial d'investissement routier soit complètement modifié pour l'adapter à la situation actuelle. Cette réforme importante et délicate devrait être confiée pour étude à une commission spéciale.

En attendant, on pourrait immédiatement créer une tranche régionale.

Les régions ont, dès leur création, manifesté leur vif désir d'entreprendre des travaux de voirie. Il leur appartient surtout de susciter la réalisation de déviations périphériques autour

des villes moyennes et petites, afin de dégager la circulation à l'intérieur des villes en assurant plus de sécurité et de tranquillité aux habitants et une plus grande rapidité de circulation sur les grands parcours.

Avant d'entreprendre des travaux importants de voirie dans les villes, il serait en effet logique de ne laisser circuler *intra muros*, grâce à des circuits périphériques, que les véhicules qui sont obligés de le faire. C'est pourquoi le conseil général et les communes pourraient aussi participer, avec le fonds spécial d'investissement routier, au financement des réalisations.

Mais il conviendrait, le coût des travaux étant très élevé, que le pourcentage de financement demandé aux villes soit très inférieur aux 45 p. 100 exigés actuellement.

A ce propos, mon collègue M. Barberot voulait vous parler du cas de Bourg-en-Bresse, dont il est maire. En effet, pour cette ville, la rocade serait longue de dix kilomètres. Il est bien évident que les 60 000 contribuables intéressés ne pourraient pas supporter une charge de financement supérieure à 15 p. 100.

C'est donc le fonds spécial d'investissement routier qui, pour un pourcentage important, pourrait financer de tels projets, avec peut-être une participation des départements. Cette tranche régionale du F.S.I.R. s'ajouterait naturellement aux tranches déjà prévues et assurerait une partie du paiement d'annuités d'emprunts contractés par les villes intéressées.

Dans un premier temps, monsieur le ministre, le montant de cette tranche pourrait être fixé à 3 p. 100 du produit de la taxe intérieure actuelle sur les carburants routiers soit, pour 1974, environ 500 millions de francs ; ce qui conduirait à rétablir à 22 p. 100 le prélèvement sur cette taxe, taux initialement prévu par la loi du 30 décembre 1951 portant création du fonds spécial d'investissement routier, alors que le prélèvement ne s'élève aujourd'hui qu'à 19 p. 100.

Pour toutes ces raisons, je vous serais très reconnaissant, monsieur le ministre, de faire venir en discussion devant le Parlement, lors de la prochaine session, la proposition de loi n° 1133 déposée par le groupe d'étude des problèmes de la route, et qui vise à la création d'une tranche régionale du fonds spécial d'investissement routier.

Parlant au nom de mon collègue Briane, qui vous prie de l'excuser de son absence, j'appelle votre attention sur le désenclavement du Massif central par la création d'une voie rapide nord-sud Paris—Clermont-Ferrand—Méditerranée, qui suivrait approximativement l'axe de la route nationale 9, avec une bretelle débouchant vers Toulouse par Rodez et Albi.

Ce projet devrait être inscrit au plan routier français pour être réalisé vers l'horizon 1985. La création de cet axe serait un acte volontariste d'aménagement du territoire et permettrait « d'irriguer » une quinzaine de départements. Son intérêt économique est évident puisqu'il faciliterait le développement de ces régions très défavorisées.

Cet axe permettrait également d'éviter le doublement des voies de la vallée du Rhône actuellement encombrées par un trafic routier qui emprunterait alors cette nouvelle voie.

Pour sa part, mon collègue Barberot voulait vous demander où en sont les projets d'autoroutes dans le département de l'Ain. Les échéances de 1978 et 1980 seront-elles respectées ? Les concessions sont-elles accordées et à qui ?

Il faut souligner l'importance du tronçon Pont-d'Ain—Bourg—Macon sur la liaison Centre-Europe—Atlantique.

Enfin, la construction du tronçon de vingt-trois kilomètres Lyon—Dagneux, inscrites au V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plan, est urgente, car elle est indispensable à la réalisation de la zone industrielle de la plaine de l'Ain, pour laquelle les trois départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône se sont associés.

Voilà ce que voulait dire M. de la Verpillière et qui conclura cette intervention collective, si je puis dire (*Sourires.*), mais qui va peut-être dans le sens d'une amélioration des conditions de discussion du budget, aujourd'hui plutôt critiquables. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Louis Mermaz. Mesdames, messieurs, dans sa conférence de presse du 17 septembre, le ministre de l'équipement définissait son budget en ces termes :

« C'est un budget de lutte contre l'inflation, car la progression de mon enveloppe de crédits — fonctionnement plus équipement — est de 12,9 p. 100 par rapport à 1974. Encore dois-je noter que cet accroissement est surévalué par suite de certaines modifications dans la présentation budgétaire. Au total, en francs constants et sur la base des hypothèses économiques qui ont présidé à l'établissement du projet de budget — augmentation de 8 p. 100 environ des prix en 1975 — le ministère ne dépensera sans doute pas plus en 1975 qu'en 1974. »

C'est dire que ce budget est un budget de restriction et si l'inflation se poursuit, le ministère risque de réaliser beaucoup moins en 1975 qu'en 1974. En effet, l'augmentation des crédits de l'urbanisme pour 1975 est inférieure de 8 points à la hausse du coût de la vie et de 10 points à celle du budget de l'Etat. Nous verrons d'ailleurs, en fin de matinée ou cet après-midi, lorsque nous examinerons le budget du logement, que nous construirons moins de logements sociaux en France l'année prochaine que cette année.

En matière d'équipement, je ferai les mêmes critiques. Pour les voies navigables, il s'agit d'un budget d'attente. Les autorisations de programme n'augmentent que de 5,9 p. 100. Le Rhône ne sera donc pas ouvert aux convois lourds, de Lyon à la mer, avant 1980. Ainsi, le retard s'accumule. Le franchissement du seuil entre le Rhin et le Rhône n'est prévu que pour plus tard, dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan. Pourtant, la réalisation de l'axe Mer du Nord—Méditerranée est nécessaire, et même urgente, pour rentabiliser les installations de Fos. Cette opération commande tout notre devenir industriel et l'équilibre de plusieurs régions par rapport à celles des Pays-Bas et de l'Allemagne de l'Ouest. Elle devrait constituer une priorité nationale à un moment où notre pays connaît une grave crise économique et où l'organisation de l'Europe chancelle.

Mais l'essentiel de mon propos portera sur l'urbanisme. Cette année, le budget de l'urbanisme fait partie des budgets considérés, hélas ! comme non prioritaires, très nettement un accroissement inférieur à celui du budget de l'Etat et à celui du coût de la vie.

Or l'urbanisme est, par excellence, l'expression de la politique. Il est au carrefour de toutes les politiques, notamment de celles de l'aménagement du territoire, de l'industrialisation et de l'emploi. La qualité de nos villes dépend, bien entendu, de la qualité de notre économie !

Depuis dix ans, les pétitions de principe ont été nombreuses, mais les réalisations ont rarement été à la hauteur des intentions exprimées. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les villes nouvelles des programmes finalisés ont été établis dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan. Mais nous avons le sentiment que la majorité et le Gouvernement actuel nourrissent, comme ceux qui se sont succédé au cours de ces dernières années, une certaine méfiance à l'égard de ces villes. Une grande incertitude demeure quant à leur avenir.

Nous aurions beaucoup à dire sur les villes nouvelles. Qu'il me suffise de rappeler, une fois de plus, que leurs structures sont antidémocratiques et que la loi Boscher, toujours en vigueur, ne permet pas une véritable concertation entre les élus et la population. Les établissements publics ont trop de pouvoirs par rapport aux syndicats de communes. Si la construction de villes nouvelles est une fin légitime en soi, elle ne peut réellement réussir qu'en période d'ascension de l'économie et, même, de la civilisation tout court. Or il ne semble pas que ce soit le cas dans la période actuelle.

Est-ce pour cela que la création des villes nouvelles se heurte à tant de difficultés, donne lieu à tant d'hésitations ? Mais les questions les plus graves que nous nous posons à ce sujet sont les suivantes : quelle est la vocation des villes nouvelles qu'on est en train d'implanter sur le territoire français ? La fonction d'emploi y est-elle bien dégagée ? S'agit-il de créer des cités plus habitables, des centres et des pôles d'activité ou s'agit-il seulement d'entasser des populations et de faire des réservoirs de main-d'œuvre ?

Les pétitions de principe n'ont pas manqué en bien d'autres domaines. Sans remonter à un passé trop éloigné, je rappellerai que de nombreuses circulaires sont intervenues en la matière : circulaire Chalandon — pas d'immeubles barres et pas de tours dans les villes moyennes, aucune construction de quartiers nouveaux ni extension urbaine sans les équipements collectifs correspondants ; circulaire Guichard — pas de ségrégation, un nombre minimum d'H. L. M. partout où se créent des quartiers nouveaux.

Il nous semble qu'il y a là de la part des gouvernements issus des dernières majorités comme une peur des grandes villes, rassemblements importants de population, comme la crainte de ne pas dominer socialement et politiquement les grandes banlieues.

C'est ce qui explique la mythologie entretenue autour des villes moyennes dont les problèmes devraient être traités avec beaucoup plus de sérieux.

Le ministre de l'intérieur déclarait récemment, devant le congrès des maires de France : « L'évolution moderne ira vers la maison individuelle, vers les villes moyennes et aussi vers les villes qui, avec une population de l'ordre de 10 000 à 25 000 habitants, sont plus petites que nos actuelles villes moyennes. Par elles passera sans doute l'équilibre que nous créerons ensemble entre le milieu urbain et le milieu rural ». Le même ministre, dans un livre intitulé *Cartes sur table*, appelait à la création de villes jardins.

Ne sommes-nous donc pas en présence d'une véritable mythologie si l'on songe à tout ce qui n'est pas fait en faveur des villes moyennes ? Ce budget est très insuffisant pour répondre aux nécessités de la rénovation urbaine. Quant aux opérations de restauration et de classement des immeubles dans les centres de cités, une circulaire de M. Michel Guy est bien parue, mais où sont les crédits qui permettraient de traduire dans les faits de telles pétitions de principe ?

On constate donc une insuffisance de crédits en matière de rénovation urbaine, de restauration des centres et d'aménagement d'espaces verts. Trop souvent, parce qu'on ne donne pas aux villes moyennes la possibilité de se doter de zones industrielles, on en fait des villes musées tout en affirmant, ce qui est le comble de l'ironie, qu'on y développera le secteur tertiaire. Mais où avez-vous vu un secteur tertiaire se développer quand les fonctions primaire et secondaire s'effondrent ?

Le budget ne permet pas non plus de poursuivre la politique d'acquisitions foncières ni de réaliser les équipements collectifs nécessaires, et là sont durement frappées aussi bien les villes importantes que les villes moyennes. Les fonctionnaires du ministère de l'équipement sont, pour les élus locaux, des interlocuteurs actifs, dévoués et sympathiques. Mais ces derniers n'ont pas les moyens d'engager de véritables discussions et c'est ici tout le problème du statut de l'élu local qu'il faudrait aborder, car la concertation avec l'administration et la population exige de la part de l'élu un minimum de temps.

La mission d'un grand ministère de l'urbanisme et de l'équipement devrait être de dessiner un tissu urbain nouveau qui corresponde aux données de notre époque. Nous acceptons la perspective de grandes villes à condition qu'elles soient restructurées et que les emplois s'y maintiennent ou s'y développent. Les villes capitalistes ne sont plus viables. Le centre des cités américaines pourrait avant d'être livré à la spéculation foncière. Il y a une quinzaine d'années, un géographe français écrivait que toute ville tendait à ressembler à une ville américaine. Il semble, mes chers collègues, que nous soyons largement engagés dans ce processus.

Nous voulons de grandes villes à nouveau vivantes, car la France ne tiendra sa place au sein de l'économie européenne que si elle se dote de grandes villes viables et productrices. Mais une grande importance doit être attachée à la renaissance et à la restructuration des villes moyennes qui, tout autant que les grandes villes, doivent voir régler leurs problèmes de communications et de transports en commun. Vous savez bien que nos villes moyennes seront de plus en plus désertées, notamment par la jeunesse, si l'on n'y crée pas des emplois.

Mais pour y parvenir, il faut changer les conditions mêmes de la vie politique. Affirmer cela, c'est dépasser le cadre assez technique de notre débat. Pour arrêter la spéculation foncière, il faudrait déjà que nous disposions d'une autre législation, laquelle a souvent été esquissée mais dont l'examen et la mise en œuvre ont toujours été différés. Il faudrait aussi doter les communes de crédits pour leur permettre de constituer des réserves foncières en empruntant à des taux moins élevés.

Les trois quarts des Français vivent aujourd'hui dans les villes ; les deux tiers des réalisations sont l'œuvre des collectivités locales. Cela crée à tous des obligations. Malheureusement, nous ne trouvons pas dans ce budget le souci d'y répondre réellement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Marc Bécam.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, je représente un département qui porte un très beau nom : le Finistère, la fin de la terre. C'est donc un peu le département du bout du monde et c'est pourquoi notre région de Bretagne est si attachée à son désenclavement.

L'éloignement est source de coûts plus élevés, d'exode aussi car l'industrie ne s'installe pas dans les régions exigeant de très longues durées des transports et où l'énergie comme les matières premières font défaut. Cette situation a fait naître des complexes dans la population qui a le sentiment que sa région est abandonnée par l'Etat depuis des décennies.

Pourtant, en 1940 — vous vous en souvenez, monsieur le ministre — les hommes de l'île de Sein ont représenté le quart de la France à Londres.

Le conseil des ministres du 9 octobre 1968 — c'était le premier gouvernement auquel vous participiez, monsieur le ministre — avait décidé de faire un effort sans précédent pour lutter contre le désenclavement de notre région. Le général de Gaulle lui-même l'avait confirmé le 2 février 1969, dans ma ville de Quimper. Ce fut, hélas ! son dernier discours public.

On devait réaliser, entre 1971 et 1975, les liaisons express à quatre voies Brest—Saint-Brieuc vers la Normandie et Brest—Nantes par Quimper. Les opérations ont bien été engagées normalement dans notre région, mais, comme tout le monde, nous sommes aujourd'hui victimes de l'inflation.

J'avais posé une question orale à votre prédécesseur, le 8 décembre 1972. M. Guichard m'avait alors précisé que les acquisitions de terrains, les évaluations et les tracés seraient effectués au cours des années 1972 et 1973, que les grands ouvrages sur la Laita et l'Aven seraient entrepris en 1973 et que l'ensemble des travaux devait être mis en chantier en 1974 pour être achevé le 31 décembre 1975.

Vous avez bien voulu me confirmer vos bonnes intentions dans ce domaine, monsieur le ministre, en répondant à une question d'actualité que je vous posai le 19 juin dernier.

Nous arrivons à la fin de 1974 et le tronçon qui doit relier Quimper au Morbihan, c'est-à-dire celui qui concerne la Cornouaille, est le seul à n'avoir connu aucun début de réalisation au cours des quatre premières années du Plan. C'est ce qui fait dire aux mauvaises langues que les députés du sud du Finistère sont moins efficaces que ceux du nord où les choses sont plus avancées. En réalité, c'est parce qu'elles avaient été préparées depuis quelque temps déjà.

J'avoue que mes observations sont intéressées et qu'elles ne s'élèvent pas au niveau de votre budget. J'aurai l'occasion de le faire cet après-midi en rapportant l'avis de la commission de la production et des échanges sur les crédits destinés au logement. Il n'en demeure pas moins que la question revêt une très grande importance sur le plan des réalités économiques. N'oublions pas que la Bretagne exporte une très grande partie de sa production, qu'il s'agisse des produits agricoles ou des produits de la mer, ce derniers représentant 40 p. 100 de la production française. Or, dans ce domaine, notre région est concurrencée par nos amis hollandais qui, grâce à l'autoroute, arrivent beaucoup plus vite que nous à Paris et aux halles de Rungis.

Monsieur le ministre, ma question est donc la suivante : quels sont les délais prévus pour la réalisation dont je viens de vous entretenir et pourront-ils être respectés ? (Applaudissements.)

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

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le ministre, puisque vous avez cité Voltaire, je commencerai cette intervention en vous rappelant ce qu'il écrivait dans sa *Lettre à la Sultane Sherazade* : « Vous avez l'esprit des sages, et je vous ai entendu raisonner mieux que de vieux derviches à longue barbe et bonnet pointu. » (Sourires.) En effet, vous avez dit hier que vous vouliez que notre équipement fluvial soit à la hauteur des ambitions économiques de la France.

Si je disposais de plus de dix minutes, j'aurais développé d'autres points. Je vous aurais notamment exhorté à veiller à ce que les directions départementales de l'équipement — et je pense en particulier à celle du Rhône dont je ne méconnais pas le dévouement au service public, malgré des effectifs sans doute insuffisants eu égard à ses tâches — se gardent d'une rigueur parfois excessive dans l'application des règlements concernant l'octroi des permis de construire, surtout lorsque les conseils municipaux ont émis un avis favorable à l'unanimité.

Mais j'en viens au problème fondamental des voies navigables françaises.

Votre autorité ne tient pas seulement aux hautes fonctions que vous avez toujours assumées avec efficacité ; elle repose également sur votre droiture morale.

**M. Robert Galley, ministre de l'équipement.** Merci !

**M. Emmanuel Hamel.** Or, vous ne pouvez pas ignorer les engagements qui ont été pris depuis de fort longues années en ce qui concerne les voies navigables.

Le rapport sur les options du VI<sup>e</sup> Plan, qui avait été approuvé par une loi de juillet 1970, soulignait « la nécessité d'axer l'effort sur l'aménagement des vallées, notamment dans les trois zones à forte densité ». Ce texte s'achevait par cette constatation : « Ces opérations s'intègrent dans le schéma directeur à long terme d'un réseau de voies navigables qui retient le principe de liaisons continues entre les principaux bassins, liaisons auxquelles il ne paraît pas possible d'accorder une priorité pour le VI<sup>e</sup> Plan ». En bon français, cela signifiait implicitement que l'aménagement des vallées sillonnées par les grands axes fluviaux devait être achevé au cours de l'exécution du VI<sup>e</sup> Plan, pour que, dans le VII<sup>e</sup> Plan, on puisse passer au second stade : assurer les liaisons entre les principaux bassins.

Vous avez convenu hier que nous en étions fort loin.

Le 18 juin 1970 — date que vous retiendrez facilement puisqu'il s'agit d'un 18 juin — le gouvernement, répondant aux demandes de l'Assemblée, avait publié une lettre rectificative où il était indiqué que la commission du Plan vérifierait dans quelle mesure pourrait être assuré le développement indispensable des infrastructures, citant seulement trois de celles-ci : les télécommunications, les routes et les voies navigables. Ces dernières étaient donc déjà, à l'époque, considérées comme l'un des moyens prioritaires du développement français.

Enfin, le rapport pour les voies navigables du VI<sup>e</sup> Plan indiquait qu'il fallait préparer le lancement, au début de la réalisation du VII<sup>e</sup> Plan, du franchissement de « certains seuils » — donc de plusieurs — à une cadence soutenue. Ainsi se trouve confirmé ce que j'ai dit il y a un instant, à savoir que l'on se fixait comme objectif d'aller beaucoup plus vite que nous ne sommes allés.

Certes, il s'agit là d'engagements qui ont été exprimés avant votre arrivée au ministère, mais que tout de même, en tant que ministre, vous assumez, puisque l'Etat se doit de tenir les promesses qu'il fait devant les citoyens.

C'est la raison pour laquelle, me référant à ces engagements antérieurs à votre arrivée au ministère, j'ai lu avec une très grande attention le compte rendu de votre conférence du 17 septembre, et notamment les développements que vous avez consacrés au problème des voies navigables, où vous dites, entre autres excellentes choses : « Nous devons prendre en compte les avantages des transports par voie navigable qui, s'ils sont effectués par grands convois bien remplis, consomment moins d'énergie que les autres moyens de transport. Au-delà des stricts calculs de rentabilité, n'oublions pas l'apport essentiel de la voie d'eau à l'aménagement du territoire, ni la réduction des nuisances qui découle de son usage ».

Monsieur le ministre, comme je le laissais entendre tout à l'heure, d'un mot, partout où vous êtes passé vous avez laissé le souvenir d'un homme qui réalise. Je recevais hier, par exemple, une délégation de syndicalistes des postes et télécommunications qui me disaient le très grand souvenir que vous avez laissé dans ce ministère, où vous suivait celui de l'homme que vous fûtes à Pierrelatte.

Eh bien ! je souhaite que, par une volonté politique à la mesure de votre clairvoyance, vous attachiez votre nom au développement des grandes voies navigables de notre pays pour que, dans l'Europe d'aujourd'hui, la France saisisse les possibilités de développement que lui offre la voie d'eau, et que celle-ci cesse d'être le parent pauvre de votre ministère.

Je ne manifesterai pas l'excès de pessimisme de certains de mes collègues, notamment de M. Mermaz qui, se trompant certainement, disait qu'il ne fallait pas s'attendre que la liaison Lyon-Méditerranée soit achevée avant 1980.

Pour être objectif, je reconnais qu'un retard a été pris, mais j'observe également qu'il y a une amélioration par rapport au V<sup>e</sup> Plan, puisque celui-ci n'avait été réalisé, pour les travaux d'équipement sur les voies à grand gabarit, qu'à 50 p. 100. Or, dans sa quatrième année, le VI<sup>e</sup> Plan est déjà réalisé à 60 p. 100, et vous avez dit hier qu'il le serait à 78 p. 100 à la fin de 1975.

J'attacherais le plus grand prix à ce que vous nous confirmiez tout à l'heure qu'en matière de voies navigables, vos trois options expriment non seulement un choix économique, mais aussi une volonté politique réelle d'aboutir. Vous les avez citées dans votre conférence du 17 septembre : plus grande productivité de l'ensemble du réseau, engagement délibéré en faveur de la liaison Rhin-Rhône, effort soutenu sur le petit réseau pour ne pas dilapider notre capital.

En tant que député du Rhône, je ne puis que me réjouir de l'engagement que vous avez pris pour la liaison Rhin-Rhône, et je vous exprime la gratitude des « Rhône-Alpins » pour avoir confirmé hier soir que l'effort maximum sera fait pour que cette liaison soit achevée en 1982.

Je viens donc plaider, non pas en tant que député du Rhône, mais en tant que député français, pensant à l'ensemble de l'économie française et à nos collègues d'autres régions qui pourraient éprouver quelque amertume légitime à constater que ni dans votre conférence du 17 septembre, ni hier, vous n'avez cru pouvoir faire état de la liaison Seine-Nord et de la liaison Seine-Est.

Or vous êtes trop averti des problèmes économiques pour ignorer que l'investissement n'est rentabilisé au maximum qu'à partir du moment où la voie d'eau est utilisable de bout en bout par les convois à grand gabarit et où toutes les grandes liaisons sont enfin connectées entre elles.

C'est pourquoi il me paraît indispensable que le VII<sup>e</sup> Plan reprenne les engagements du VI<sup>e</sup> Plan, avec l'indication, même approximative, d'un échéancier. Car un échéancier, pour des travaux de cette ampleur, est aussi indispensable aux transporteurs, afin qu'ils puissent programmer le développement de leurs équipements, qu'aux investisseurs industriels.

Vous évoquiez hier Montesquieu. Transposant la distinction qu'il opérait entre le commerce de luxe et le commerce d'économie, je dirai qu'il y a incontestablement des investissements de luxe, même parmi les investissements publics, et des investissements d'économie. Les dépenses consacrées aux voies navigables sont un investissement d'économies.

Dans le contexte actuel, toutes les conditions me paraissent réunies pour que l'ensemble de la nation fasse un effort impor-

tant en vue de porter notre réseau de voies navigables au plus haut niveau qu'il serait possible d'atteindre pour le bienfait maximum de notre économie.

Le VII<sup>e</sup> Plan doit incontestablement marquer un changement d'échelle pour le développement des voies navigables.

D'abord, parce que le développement des travaux effectués en Allemagne risque de nous placer dans une situation d'infériorité. J'ai eu l'occasion de visiter les gigantesques travaux qui sont effectués pour la liaison Main-Danube, dont l'achèvement est prévu pour 1982. M. Chirac, lorsqu'il est venu nous honorer de sa présence, lors du conseil des ministres qui s'est tenu à Lyon, a confirmé aux parlementaires de la région Rhône-Alpes qu'il en avait même parlé avec le chancelier Helmut Schmidt, à l'occasion d'une rencontre entre représentants du Gouvernement français et du Gouvernement allemand.

Il serait extrêmement dommageable que l'ensemble de l'économie française ne bénéficie pas de la possibilité qu'offrira la liaison Main-Danube, à l'ensemble du développement économique européen, notamment pour nos relations avec les pays de l'Europe de l'Est.

Deuxième argument fondamental : le problème de l'énergie.

Que l'on ait pu différer certains investissements au cours des précédentes années, lorsque le problème de l'énergie ne se posait pas avec une pareille acuité, on peut le regretter. Mais aujourd'hui ce serait incompréhensible.

Vous savez vous-même que l'Allemagne et les Etats-Unis ont, depuis un an, révisé en hausse leurs investissements pour les voies navigables, après avoir examiné les conséquences de la crise de l'énergie.

Le transport d'une tonne de marchandises sur cent kilomètres, rend nécessaire la consommation de 5 litres de carburant sur la route, de 1,5 litre par chemin de fer et de 1,2 litre par voie d'eau. Le transport fluvial par grands convois poussés est donc incontestablement le mode de transport le plus avantageux.

Il y a un autre argument : la balance des paiements.

Peu de personnes savent que le volume de nos exportations par les voies navigables est pratiquement égal — à 1 p. 100 près — à celui de nos exportations par la marine marchande.

Il est indispensable de réduire le désavantage que connaît l'économie française vis-à-vis de l'économie allemande et de celle des pays du Benelux du fait de l'infériorité de notre réseau de voies navigables par rapport à celui de nos concurrents européens.

Bien sûr, cela impliquera une réflexion très active sur les nouveaux modes de financement à mettre en œuvre pour combler notre retard dans ce domaine.

J'ai eu l'occasion, avant-hier, de m'entretenir avec M. Ripert, le nouveau commissaire général du Plan, des techniques probables et de la conception du VII<sup>e</sup> Plan. Vous avez vous-même évoqué hier le nouveau conseil de planification, aux travaux duquel vous nous avez dit avoir déjà participé.

Il n'est pas exclu que, dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan, on revienne à la notion de noyaux durs de loi de programme, qui, quels que soient les aléas de la conjoncture, devront, étant donné l'utilité et la rentabilité des investissements, être réalisés. A cet égard, il y aurait, de votre part, une action à mener dès à présent.

Par ailleurs, il faut imaginer sans doute d'autres moyens de financement, peut-être des emprunts sur les marchés financiers extérieurs, car on peut penser que ce type d'investissement intéresserait les détenteurs de pétrodollars ; peut-être aussi des emprunts auprès de la banque européenne d'investissements, et vraisemblablement, dans les délais les plus rapprochés, la transformation de la Compagnie nationale du Rhône en une grande compagnie nationale d'aménagement qui permettrait de financer chaque année des travaux pour des sommes supérieures aux dotations budgétaires.

La lampe rouge s'étant allumée, je me hâte à regret de terminer cette intervention en évoquant un dernier problème, celui de l'insuffisance très grave des crédits d'entretien des voies navigables.

Je vous transmettrai, en descendant de cette tribune, un document que m'a remis un compagnon de la Libération et qui consiste un véritable cri d'alarme quant aux conséquences extrêmement graves du retard dans le domaine des crédits d'entretien des voies navigables, tant pour le réseau Freycinet que pour les grandes voies fluviales.

Pratiquement, en trois ans, le décalage des crédits d'entretien des voies navigables, compte tenu de la hausse des prix, aboutit à une réduction de 45 p. 100 de ces crédits.

Après quatre années de sécheresse, nous entrons dans une période où les crues risquent d'être menaçantes. On assiste quotidiennement. D'ailleurs, à des incidents divers dus au défaut d'entretien. Je vous citerai l'exemple d'un barrage situé à une centaine de kilomètres de Paris, où de grands arbres déracinés par les eaux ont enfoncé des vantaux. Les crédits d'entretien étant déjà épuisés en cette période de l'année, on pourrait

être conduit, pour faire face à l'urgence et pour éviter des catastrophes, à recourir à des irrégularités de procédure budgétaire, ce que, même en ma qualité d'ancien conseiller référendaire à la Cour des comptes, je ne pourrais condamner en raison du risque imminent et grave.

En conclusion, monsieur le ministre, je souhaite qu'après les réussites dont votre carrière est déjà jalonnée, au service de la nation et de l'Etat, vous soyez l'homme qui, au ministère de l'équipement, obtiendra du Gouvernement, pour l'intérêt économique de notre pays, le développement absolument indispensable que nos grandes voies navigables doivent connaître.

Puisque vous avez cité hier une des nombreuses lettres de Voltaire à Frédéric II, je vous rappelle l'une de ses devises : « *Durchhalten oder untergehen.* »

Lors de ce combat politique pour l'intérêt général, dans vos relations avec le ministère de l'économie et des finances, tenez bon, car, pour y avoir appartenu, je sais que certains hauts fonctionnaires — qui, par ailleurs, sont l'honneur de cette maison — ne saisissent pas toujours, de Paris, l'importance de certains problèmes économiques.

Tenez, pour faire en sorte que le ministère de l'économie et des finances comprenne la nécessité pour l'économie française d'un développement prioritaire des voies navigables.

Pour que vous vous souveniez de mon intervention, je citerai encore le mot du général Leclerc au général de Gaulle, après Koufra : « La victoire, mon général, elle appartient à ceux qui savent tenir. »

Pour cette grande cause, monsieur le ministre, sachez tenir ! (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République, et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**M. le président.** La parole est à M. Claudius-Petit.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tenterai de limiter mon propos aux dix minutes qui me sont imparties pour traiter d'un problème dont le développement, pourtant, exigerait quelques heures.

Car, je l'avoue, je ne sais pas très bien comment l'aborder, étant donné que le logement et l'aménagement du territoire se tiennent comme dans une chaîne écologique et que toucher à l'un ou à l'autre entraîne de graves conséquences pour l'ensemble de l'habitat.

Il s'agit bien de cela, en effet, quand on traite à la fois de l'équipement et de l'urbanisme : nous ne parlons pas aujourd'hui de l'aménagement du territoire parce que, curieusement, celui-ci est rattaché à un autre ministère, mais nous traiterons cet après-midi du logement.

Je me contenterai donc, monsieur le ministre, de présenter quelques réflexions à propos de certains passages de votre si remarquable intervention d'hier, que j'ai écoutée avec beaucoup d'attention. Elle contient des mots qui deviennent des mythes mais aussi des modes, et les mots s'usent très rapidement en ce moment, à tel point qu'ils sont vidés de leur contenu au fur et à mesure de leur utilisation.

Je voudrais essayer de rappeler des choses très simples qui maintenant émergent comme des problèmes politiques.

Notre collègue Mme Gisèle Moreau a très justement déploré le temps perdu dans les transports en commun, entre la résidence et le lieu de travail. Or les membres des congrès internationaux d'architecture moderne — les C.I.A.M. — animés par Le Corbusier en 1924, prévoient déjà qu'il fallait s'efforcer de concevoir des villes dans lesquelles il serait possible de se déplacer à pied, du centre à la périphérie, en un quart d'heure.

Des propositions avaient été faites, mais personne ne pensait alors que des élucubrations d'architectes répondaient à un problème politique, alors qu'il ne s'agissait — pardonnez-moi ce rapprochement avec une phrase de votre déclaration — que de maquettes de villes conçues par des architectes.

Mais, en réalité, le problème était politique. Et quand, en 1927, Le Corbusier demandait qu'aux portes de Paris toutes les voies de dirigeant vers l'extérieur de la capitale fussent construites en forme de « tréfle » — telle était l'appellation des échangeurs — un académicien de bonne réputation, de bonne compagnie, Georges Duhamel, demandait qu'on l'enfermât, parce qu'il était fou, que l'on n'avait pas idée de faire circuler des voitures sur deux niveaux et de les faire tourner dans un « tréfle » pour qu'elles sortent de la ville. Or il n'y avait rien aux portes de Paris et il n'aurait rien coûté de prévoir.

Monsieur le ministre, construire c'est engager l'avenir. Ils m'amusent ceux qui disent : « Faisons la ville de notre temps au lieu de faire la ville de l'an 2000 ». Mais nous faisons la ville de l'an 2050, la ville de l'an 2100, quand nous édifions la moindre sottise, et nous engageons l'avenir !

Ma deuxième réflexion a trait à la voie d'eau.

Depuis vingt-cinq ans, dans cette Assemblée et ailleurs, on récite sans fin la litanie de la voie d'eau : Rhin—Rhône, Main—Danube, Mer du Nord—Mer Noire—Mer Méditerranée, et c'est toujours pour une autre échéance. En réalité, c'est parce qu'on n'y croit pas ; c'est parce que les préoccupations de cet admirable corps des ponts et chaussées ont été totalement orientées vers autre chose, vers la gestion des voies existantes, au lieu d'être portées vers la création de circuits nouveaux par où pourrait passer le sang de l'activité économique, c'est-à-dire les hommes et les choses.

Mais ce n'est pas d'aujourd'hui que certains s'inquiètent de ce que la construction des voies d'eau est un élément de notre défense nationale, puisque cela permettrait d'économiser de grandes quantités de carburant. Ils sont vraiment aveugles ceux qui ont attendu la hausse du prix du pétrole pour découvrir que notre défense nationale était entre les mains des autres pour tout ce qui concerne le fonctionnement des étonnantes machines de guerre que nous avons inventées !

C'est pourquoi, d'ailleurs, monsieur le ministre, je ne désespère pas de voir l'armée elle-même précisément occupée à remettre en état, comme dans une économie de guerre, l'ensemble de nos voies navigables. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

Voilà de magnifiques exercices pour les régiments du génie et un excellent moyen d'utiliser un matériel qui dort dans les casernes au lieu de servir à la remise en état des voies navigables !

**M. Robert-André Vivien et M. Marc Bécam.** Très bien !

**M. Eugène Claudius-Petit.** J'en arrive à une autre réflexion.

Nous entendons parler maintenant, comme d'une évidence, de l'équipement des ports maritimes en vue d'accueillir les transconteneurs.

Il y a une douzaine d'années, je suis allé à votre ministère pour essayer de persuader tous les responsables, et d'abord le ministre lui-même et les membres de son cabinet, de l'intérêt qu'il y aurait à prévoir l'arrivée du premier transconteneur, qui était envisagée par les Américains pour 1972 ou 1973. J'ai alors été accueilli comme un hurluberlu : « Comment ! Les transconteneurs ! » Pour être convaincu de la puissance que pouvait présenter le transport par conteneur, il suffisait pourtant d'aller à New York et d'observer le jeu admirable des barges qui se déplaçaient sans limite, il suffisait de constater les transformations des piers dont la moitié disparaissaient pour faire place à des plates-formes pratiques sur les conseils d'un ingénieur conseil français qui n'était pas écouté dans notre pays, mais qui était bien accueilli par les autorités portuaires de New York.

Avec le concours de ce même conseiller j'ai tenté de convaincre les responsables français, sans succès. Mais Rotterdam, à l'affût, a compris l'intérêt d'une telle réalisation, et le premier, en Europe, s'est équipé de structures d'accueil des transconteneurs. Et voilà pourquoi, la tête de pont européenne avec les Etats-Unis, ce n'est pas la France !

Equiper, comme gouverner, c'est prévoir, mais bien plus encore parce que l'équipement n'engage pas les gouvernements ni même les régimes politiques. Ainsi, l'urbanisation de Moscou a respecté les tracés de Pierre le Grand et on a conservé les grandes avenues. Quant à nous, après la mort de Louis XIV, nous avons abandonné la largeur des voies qu'il avait tracées au départ du château de Versailles. Il faut aller jusqu'à l'avenue Foch pour retrouver une telle conception de l'urbanisme.

Or, j'y reviendrai cet après-midi, pourquoi juger les opérations d'urbanisme selon leur taille ? Il y a de grandes opérations qui sont heureuses, de petites opérations qui sont désastreuses. La place des Vosges, voulue par Henri IV et Sully, c'était, si l'on veut, un grand ensemble, un grand programme, un quartier. Mais quel quartier ! Dans le même ordre d'idées, je citerai la place Carrière, à Nancy, toutes les réalisations du baron Haussmann, la rue de Rivoli et les environs du Louvre, le Palais-Royal, la place de la Concorde, les places royales de Rennes, de Bordeaux et d'ailleurs.

A l'origine de toutes ces réalisations, on trouve toujours un architecte. Je regrette, pour ma part, que lorsqu'on parle d'urbanisme, d'aménagement du territoire ou de logement, on semble toujours crier haro sur le baudet qu'est l'architecte pour lui faire porter la responsabilité de toutes les négligences et défaillances de ceux qui auraient dû définir la totalité du programme, dans tous ses détails... (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.) ... afin que précisément il puisse mettre en œuvre des exigences exprimées au lieu d'avoir à bâtir l'inexprimable, en se heurtant ensuite aux conditions financières et aux plafonds de prix.

Diverses contraintes empêchent l'architecte de faire ce qu'il veut, en tant que maître d'œuvre, ce sera lui le coupable, alors que pourtant les vrais coupables, c'est nous, c'est la collectivité, ce sont les citoyens, les élus, le Gouvernement !

Lorsque le projet de rénovation du XIII<sup>e</sup> arrondissement a été mis au point, l'association du quartier et le promoteur m'ont demandé mon avis sur la maquette. Ils croyaient que j'allais chanter ses louanges, parce qu'il s'agissait d'une opération privée, qui ne demandait rien ni à l'Etat ni à la ville.

Je leur ai montré toute l'énormité de leur prétention en même temps que les illusions qu'ils entretenaient; je leur ai fait valoir qu'ils seraient contraints d'accroître la densité pour que l'opération soit rentable en raison de la sottise de notre législation foncière et de son inadéquation aux besoins de la rénovation urbaine, mais aussi parce que l'existence de la propriété commerciale empêche la destruction des taudis pour recréer les anciens quartiers sans qu'il en coûte trop.

L'illusion pour les collectivités locales, pour la collectivité nationale, c'est de croire que parce qu'un organisme privé prend en charge une opération de rénovation, l'Etat pourra se contenter d'y assister sans bourse délier.

J'ai combattu le projet de Maine-Montparnasse, non pas à cause de l'architecture de la tour, mais à cause de son emplacement. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, centristes et démocrates sociaux et sur plusieurs bancs des républicains indépendants.)

Je l'ai combattu dix fois et dans toutes sortes d'instances, y compris lorsque cette tour n'existait encore que sur le papier, lorsque M. Sudreau était encore commissaire à l'aménagement de Paris et que, sur les propositions de M. Lopez, fleurissait l'idée de construire au-dessus de chaque gare — ce qui est déjà réalisé à la gare de Lyon — pour permettre à la S.N.C.F., dans le cas de la gare de Maine-Montparnasse, de récupérer 450 millions de francs de valeur foncière.

Comment pouvait-on justifier un tel projet, sur un terrain concédé, pour une gare obsolète alors qu'on aurait pu aménager la belle et grande place qui marque à ce quartier de Paris et qui aurait coûté, en apparence seulement, 45 milliards d'anciens francs, car le fait d'avoir versé cette somme dans le trou de la S.N.C.F. n'a rien arrangé du tout; la collectivité nationale et la collectivité locale ont, en effet, dépensé plus que cela dans les seuls travaux de voirie autour de la gare. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Bertrand Denis.** Et ce n'est pas encore fini !

**M. Eugène Claudius-Petit.** Pour réaliser une économie factice, on s'est donc engagé dans une dépense folle en même temps que l'on provoquait dans le quartier un traumatisme dont il n'est pas encore sorti et dont on parlera encore dans dix ou vingt ans.

Nous n'en avons pas fini non plus avec les embarras de la circulation en surface que l'on a aggravés par la constitution de centres d'affaires dans différents points, mal choisis, de la capitale.

Monsieur le ministre, il faut penser aux transports en commun avant même de commencer à aménager un quartier ou de construire une ville nouvelle. A cet égard, les pays étrangers nous donnent des leçons. Ainsi, dans la périphérie de Stockholm, la station de métro a été construite dans un champ, les équipements publics ont précédé les logements. Les ouvriers ne sont pas logés dans des baraques. Le quartier nouveau a été raccordé au centre de la ville avant d'être achevé.

Prenons maintenant l'exemple de Cergy-Pontoise. On ne peut pas s'y rendre autrement qu'en voiture particulière. Il aurait fallu prévoir les infrastructures des transports en commun, sur route ou par fer, avant même de construire, c'est-à-dire investir à perte pendant des années, pour dissuader les nouveaux habitants d'acheter une voiture pour leurs déplacements quotidiens, car une fois l'habitude prise, ils ne peuvent plus s'en passer.

**M. Bertrand Denis.** Très bien !

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Vous avez raison d'appeler l'attention sur les liaisons routières avec la ville nouvelle de Cergy-Pontoise car je crois savoir que l'autoroute A 15 est plus ou moins remise en question.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je termine, car j'ai déjà dépassé mon temps de parole, mais je crois que mon exposé soulève des questions importantes.

**M. Robert-André Vivien.** Il demanderait aussi quelques mises au point !

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je suis tout prêt à ouvrir un débat !

Pour en venir à un autre domaine, j'ai cru comprendre, à la lecture de votre discours, dans le compte rendu analytique, monsieur le ministre, que le taux d'exécution du Plan pour les ports de plaisance était de 135 p. 100.

**M. le ministre de l'équipement.** Pour les ports de pêche seulement ! Le taux d'exécution du Plan atteint 70 p. 100 pour les ports de plaisance.

**M. Eugène Claudius-Petit.** J'aurai l'occasion d'intervenir cet après-midi sur le logement et je reviendrai sur certaines dispositions.

**M. le président.** Je vous prie de conclure, monsieur Claudius-Petit.

**M. Eugène Claudius-Petit.** En conclusion, monsieur le ministre, il serait nécessaire que le Gouvernement puisse marquer, comme vous l'a demandé tout à l'heure M. Bécam, certains points forts et durs auxquels il se tiendrait afin que nous cessions de réciter chaque année les mêmes litanies. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et sur quelques bancs des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Legendre.

**M. Jacques Legendre.** Monsieur le ministre, je ne me livrerai pas à une analyse générale du budget de l'équipement mais je formulerai simplement quelques remarques sur deux problèmes qui intéressent très directement la région que je représente et plus généralement dans le nord et le nord-est de notre pays: d'une part, la liaison entre le futur tunnel sous la Manche et Reims par l'autoroute A 26 et, d'autre part, la liaison Seine-Nord par un canal à grand gabarit.

Certaines informations ont pu laisser croire que le programme retenu pour la construction de l'autoroute A 26 prendrait du retard. Vous le savez, cette liaison interrégionale qui, partant du tunnel sous la Manche à Calais, doit ensuite rejoindre Arras, Cambrai, Saint-Quentin, Reims, Châlons-sur-Marne, constitue l'une de ces autoroutes de liaison qui évite Paris et dont nous avons le plus grand besoin.

Nous ne pouvons qu'être inquiets à l'idée que la réalisation de cette grande liaison interrégionale puisse, en raison de la situation préoccupante du marché financier, prendre quelque retard. C'est pourquoi le conseil général de l'Aisne, dans sa séance du 28 octobre 1974, a voté à l'unanimité une motion exprimant des inquiétudes à ce sujet. Cette motion a été reprise, le 4 novembre, par le conseil général du Pas-de-Calais qui réclame, en particulier, l'ouverture, en 1976, comme prévu, de la section Lillers—Aix—Noulette, le raccordement, en 1978, de cette première section à l'autoroute A 1 à l'est et à Calais à l'ouest et la jonction Calais—Reims pour 1980.

Ne doutez pas, monsieur le ministre, que d'ici peu le conseil général du Nord adoptera la même position.

Ma question est donc simple: pouvez-vous nous donner des assurances quant à la réalisation, selon le calendrier prévu, de cet axe transversal qui, pour nos départements, pour les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Champagne-Ardenne, est très important ?

En ce qui concerne la liaison Seine-Nord, plusieurs orateurs ont déjà insisté sur l'importance des liaisons par voie fluviale, et de la mise au grand gabarit. Deux régions, parmi les plus industrialisées de notre pays, la région parisienne et la région Nord-Pas-de-Calais, disposent de canaux à grand gabarit: l'axe de la Seine qui permet le passage de convois de 4 000 à 5 000 tonnes avec remontée en 1975 jusqu'à Compiègne; le canal Dunkerque—Denain qui sera en liaison, en 1978, avec le réseau belge de grand gabarit, et qui permet le passage de convois de plus de 3 000 tonnes.

La liaison entre ceux deux réseaux parallèles se fait, d'une part, par le canal de Saint-Quentin, construit au début du XIX<sup>e</sup> siècle et inauguré par Napoléon I<sup>er</sup>, qui comporte quarante-trois écluses, offre un enfoncement possible de 2,20 mètres et une capacité actuelle de trafic de 7,5 millions de tonnes et, d'autre part, le canal du Nord, dont la réalisation a été décidée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Commencé avant 1914, victimes des péripéties de la guerre, et achevé en 1965, ce qui constitue un record, il aligne, sur 93 kilomètres, dix-neuf écluses et sa capacité ne dépasse pas 5 millions de tonnes.

Nous devons donc redouter la saturation aux environs de 1978: le trafic prévisible pour 1985 sera de 15 millions de tonnes entre le Nord et la région parisienne alors que les voies fluviales dont nous disposons ne permettront pas d'écouler plus de 12,5 millions de tonnes.

Par où passera l'excédent? Prendra-t-il le rail? Utilisera-t-il l'autoroute A 1 dont chacun sait qu'elle est déjà extrêmement chargée? Je ne crois pas que dans le contexte actuel ces solutions soient bonnes. Il faut donc plaider pour une liaison fluviale rationnelle entre la région Nord et la région parisienne.

Vous savez certainement, monsieur le ministre, que la solution résidant dans le tracé Seine-Nord pour lequel des études très sérieuses ont été entreprises. Elles montrent la nécessité de la mise au grand gabarit du canal de Saint-Quentin entre Compiègne et Estrées, au-delà de Cambrai. Ce canal traverse des zones très peuplées, le Cambrais, les régions de Saint-Quentin et de Noyon-Compiègne et il pourrait constituer un axe essentiel au développement de ces pôles industriels. Aucune difficulté technique ne paraît insurmontable; l'aménagement des vallées,

conformément à la politique suivie jusqu'à présent, a été parfaitement effectué. Le seul du Cambraisis reste à franchir mais — pardonnez-moi l'expression — ce n'est pas une montagne.

En outre, le taux de rentabilité de cet ouvrage, relativement facile à réaliser, serait élevé.

Je sais que le Gouvernement, pour des raisons européennes a décidé d'accorder la priorité à la liaison Rhin-Rhône, et je ne voudrais pas que mon propos paraisse en opposition avec celui de M. Hamel, que je remercie d'avoir également souligné l'intérêt des liaisons Seine-Nord et Seine-Est. Mais, parallèlement à cette grande opération européenne, nous ne devons pas négliger la liaison au meilleur coût entre deux grandes régions industrielles françaises et l'ouverture de la région parisienne vers les pays du Benelux.

En plaidant en faveur d'une grande liaison interrégionale par autoroute et du canal à grand gabarit, j'ai le sentiment de défendre de bons dossiers. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

**M. Georges Mesmin.** Monsieur le ministre, le chemin de la critique constructive m'a été montré par M. Claudius-Petit dont je me permettrai de prolonger les propos.

Votre exposé liminaire contenait deux informations importantes, l'une au sujet de la taxe locale d'urbanisation, l'autre relative au plan d'occupation des sols et au problème du transfert des droits de construire. J'évoquerai ces deux points.

Vous avez déclaré que vous réviseriez le projet de loi de votre prédécesseur, déposé sous le numéro 864, en vue de la création d'une locale d'urbanisation. Je crois que c'est commettre une erreur. Evidemment, cette taxe présente un caractère très alléchant, puisqu'elle prétend mettre à la disposition des collectivités locales des ressources pour construire des logements sociaux. Cette intention, d'allure fort sympathique, risque de se révéler dangereuse.

C'est la première fois, me semble-t-il, qu'un ministre de l'équipement propose de surtaxer la construction neuve. L'innovation est grave: il y a quelques années, c'était l'inverse qui se produisait et les constructions neuves bénéficiaient de privilèges fiscaux qui ont été supprimés progressivement. Sans doute, y a-t-il des justifications à cela mais le mouvement exactement inverse me paraît inquiétant. J'aurais préféré que ce soit le ministre de l'économie et des finances qui annonce une surtaxation sur les constructions neuves. Que cela soit fait par le ministre de l'équipement m'étonne, je ne vous le cache pas.

Par ailleurs, cette taxe risque de ne pas produire tous ses effets dans la mesure où l'on sera obligé d'en exonérer les catégories de logements qui en bénéficieraient théoriquement, c'est-à-dire essentiellement les habitations à loyer modéré.

On le taxera, prétend-on, que les logements de luxe, mais alors la matière imposable sera faible, et l'on sera conduit à taxer les logements de catégorie intermédiaire. Si vous fixez la barre à un niveau trop bas vous risquez de cartaxer tous ceux qui accomplissent des efforts pour se loger, notamment les cadres et d'aggraver ainsi les difficultés des entreprises de construction. L'évolution dans ce secteur d'activité au cours des derniers mois peut d'ailleurs faire concevoir quelques doutes quant à l'opportunité de cette mesure.

Sur le plan technique, je me demande d'ailleurs s'il est bon de faire payer la taxe sur la construction en une seule fois. Ne vaudrait-il pas mieux recourir à une taxe étalée dans le temps, comme l'a proposé M. Claudius-Petit? Ce véritable impôt foncier annuel fournirait aux collectivités locales des ressources régulières plus importantes.

Le système qu'on va nous proposer taxe en une seule fois le malheureux qui veut se loger. On prétend qu'il s'agit de quelqu'un qui veut se loger dans un logement de luxe. Attention: la taxe ne s'appliquera pas uniquement aux logements de luxe, si on veut quelle soit productive!

La taxe locale d'urbanisation est donc très dangereuse, car elle risque de « casser » le secteur de la construction privée qui n'en a pas besoin dans la conjoncture actuelle.

Les auteurs de ce texte entendent enrayer l'exode vers l'extérieur des villes des catégories sociales les plus défavorisées, en « réinsuffiant » des constructions H. L. M. dans le tissu urbain, et c'est une louable intention.

Mais est-ce vraiment la solution? Ne devrait-on pas plutôt repenser totalement la conception des villes nouvelles pour que les familles pauvres ne soient pas les seules à quitter le centre des villes? Si les villes nouvelles ne sont attractives que pour les promoteurs d'immeubles sociaux, on ne lutte pas contre la ségrégation.

Si, au contraire, par le prestige de leur architecture ou d'autres raisons qu'on peut imaginer, les villes nouvelles deviennent attractives pour tous les promoteurs, y compris pour ceux qui

construisent des logements normaux, de bon confort et même de luxe, on supprimera le caractère ségrégatif de l'exode aujourd'hui constaté.

Second point de mon intervention: le transfert des droits de construire.

Vous avez exposé, monsieur le ministre, et ce n'était pas la première fois, puisque vous l'aviez déjà fait dans une conférence de presse et également devant le comité directeur du « Plan construction », auquel j'ai l'honneur d'appartenir, votre projet de reprise au profit des collectivités locales des droits de construire, au-dessus d'un certain niveau.

Cette disposition est dangereuse car il s'agit d'une confiscation et, même si elle est un peu camouflée, d'une collectivisation partielle.

Les droits de construire dépassent généralement dans les grandes villes, et notamment à Paris, le coefficient d'occupation des sols de 1 qui a été présenté officiellement par vos services comme le niveau au-dessus duquel serait opérée cette collectivisation.

On aura du mal à faire accepter — et j'y vois un danger politique, mais ce n'est pas ce qui me préoccupe le plus — une réduction brutale des droits de construire au détriment des propriétaires, même si c'est la ville qui empoche la différence.

Mais ce que je redoute le plus, c'est qu'on aboutisse à un « bourrage » du centre des villes. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, que la disposition que vous proposez permettrait un « refroidissement » de la pression des promoteurs. Or je crois que c'est, au contraire, une surchauffe qui va se produire.

A partir du moment où les collectivités tireront des ressources de la vente du droit de construire aux promoteurs, elles vont, en raison de leur impécuniosité, se précipiter. Les dérogations seront réclamées, non plus par les promoteurs et les particuliers, mais par les promoteurs et les collectivités locales, et je crains, monsieur le ministre, que ces dernières ne soient beaucoup moins sages que vous ne le pensez. Les résultats risquent donc d'être pires que l'état de choses actuel que vous déplorez comme moi.

Il est, en effet, un problème au moins aussi grave que celui de l'exode de certaines catégories d'habitants, je veux parler du « bourrage » excessif des centres des villes où l'on assiste à une ossification, à une « manhattanisation » clandestine, que M. Claudius-Petit a eu raison de dénoncer à propos du secteur Maine-Montparnasse. Je dis « manhattanisation » clandestine parce que les morceaux ne se touchent pas encore, mais, demain, la Cité financière, l'opération Citroën et la rénovation du quartier de Bercy, feront effectivement de Paris un nouveau Manhattan, avec toutes les conséquences que cela comporte.

Cette reprise d'une partie des droits de construire que vous annoncez, monsieur le ministre, me paraît donc une disposition très dangereuse qui risque d'avoir de graves conséquences sur la vie des habitants, et j'y reviendrai cet après-midi au cours du débat sur le logement, à propos de la suppression de la bourse des échanges de logement.

Le Gouvernement et l'opinion publique sont préoccupés de la qualité de la vie des habitants. Mais il ne suffit pas de le répéter sans cesse. Encore faut-il que les actes répondent aux exigences de cette qualité de vie. Ce n'est pas le cas d'une disposition qui ne peut qu'accroître la densité de la population au centre des villes. Je ne suis pas de ces urbanistes qui voient dans la sortie des grands magasins à six heures l'expression de cette qualité de la vie. Il faut décongestionner le centre des villes déjà trop « bourrées ». Une disposition qui unira les promoteurs et les collectivités locales dans la recherche d'une densité de population toujours plus grande me semble fort dangereuse.

Monsieur le ministre, je vous supplie de réfléchir encore sur ces projets, et notamment sur les transferts de coefficient d'occupation des sols dont le principe figure déjà au chapitre II du projet de loi n° 864. Pour timide que soit la mesure il semblait raisonnable d'essayer de l'appliquer dans les quartiers pittoresques qu'il convient de protéger. Mais si l'action de ce principe est généralisée sans une préparation suffisante nous risquons d'aboutir à quelque catastrophe. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'Union des démocrates pour la République.*)

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

**M. le ministre de l'équipement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais tenter de répondre le plus complètement possible aux orateurs, encore qu'il soit en général plus court de poser une question que d'en fournir la réponse.

Je répondrai d'abord aux rapporteurs qui, hier soir, m'ont posé diverses questions, puis dans l'ordre chronologique à tous ceux qui sont intervenus dans le débat en essayant, naturellement, de grouper mes réponses.

Plusieurs questions m'ont été posées sur les problèmes routiers. J'ai souligné hier soir la prépondérance dans ce budget des axes autoroutiers. Mais au-delà, MM. Valleix, Plantier et Ligot

ont insisté sur la nécessité, pour le ministère de l'équipement, de réserver également une part appréciable de ses crédits aux grands itinéraires. Il faut entendre par là des liaisons comme l'axe Centre Europe—Atlantique, la rocade Nord—Manche—Atlantique, dite « Route des estuaires », les liaisons Calais—Bayonne par la route nationale 138, Centre—Sud par la route nationale 9, Poitiers—Bordeaux par la route nationale 10 et Paris—Strasbourg par la nationale 4, pour ne citer que les plus importantes. Contrairement à ce que certains orateurs semblent craindre, des sommes très importantes sont consacrées à ces grands itinéraires transversaux : de 1971 à 1974, 1 650 millions de francs et, pour 1975, 337 millions de francs dans le cadre d'une première ébauche de programme. Je marque donc ainsi la volonté du ministère de l'équipement de créer, au-delà des liaisons autoroutières, de grands itinéraires de liaison entre les provinces françaises, ou entre celles-ci et l'étranger.

M. Valleix estime que le nouvel effort en matière de transports en commun ne se traduira dans les faits qu'à plus long terme. Ce jugement me paraît devoir être nuancé. Car, en fait, quand on étudie cette question de près, on constate qu'il faut pratiquement autant de temps pour réaliser un transport collectif qu'une importante infrastructure de voirie urbaine. Nous continuerons donc à profiter des investissements routiers faits ces dernières années, d'autant que la coordination entre transports collectifs et individuels me semble satisfaisante. Les directeurs départementaux de l'équipement ont à leur disposition, notamment dans les grandes villes, des plans de circulation et, compte tenu de la connaissance qu'ils ont des problèmes de transport, ils sont parfaitement à même de coordonner les actions dans ces deux secteurs pour que le relais des investissements routiers soit bien assuré, quand c'est nécessaire, par les investissements de transports en commun.

M. Valleix a souhaité que soit améliorée la coordination entre les interventions de l'Etat et des collectivités locales en matière de voirie. Ce désir est tout à fait justifié, surtout dans une période de rigueur budgétaire. Ayant pris note de sa suggestion, je vais, dans le cadre de la décentralisation, rechercher les possibilités d'améliorer cette coordination effectivement indispensable.

MM. Plantier et Boudet ont traité du fonds spécial d'investissements routiers.

Le F. S. I. R. a été créé par la loi du 30 décembre 1951. Il est alimenté en partie par un prélèvement sur les recettes de la taxe intérieure sur les carburants. Chaque année, la loi de finances fixe à la fois la part des recettes de la taxe intérieure affectée au F. S. I. R. et le montant des crédits de paiement ouverts au Gouvernement pour les investissements routiers.

Le montant des recettes a donc nécessairement un caractère prévisionnel qui est rendu plus net encore par le fait que le taux de la taxe intérieure est fixe. Aussi, une baisse de la consommation entraîne-t-elle une baisse des recettes.

Ce problème que nous évoquons à propos du F. S. I. R. se retrouve d'ailleurs dans l'ensemble du budget : d'un côté, il y a les crédits fixes ouverts au Gouvernement ; de l'autre, les recettes qui comportent une certaine marge d'incertitude puisqu'elles ont un caractère prévisionnel. Ainsi se produisent de légers décalages soit par excès — l'excédent est alors reporté ; soit par défaut — c'est ce que vous craignez — mais celui-ci peut alors être couvert par les excédents reportés ou par des opérations de trésorerie.

Nous avons été prudents dans l'élaboration de ce budget puisque les prévisions de recettes se fondent sur une consommation de carburant sensiblement inférieure à celle de 1974. Je pense donc qu'il ne devrait pas y avoir de problème au titre des crédits de paiement : tout a été conçu pour qu'une diminution du montant du F. S. I. R. n'ait pas de répercussion directe sur le budget routier.

M. Boudet, par ailleurs, propose de créer une tranche régionale du F. S. I. R., et sur ce point je ne partage pas tout à fait son avis. Créer en plus du F. S. I. R. national et des F. S. I. R. départemental et urbain, qui relèvent du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, une tranche régionale du F. S. I. R., ce serait à coup sûr donner aux établissements régionaux le caractère d'une collectivité possédant un patrimoine, et je me permets de rappeler que tel n'a pas été le vœu du législateur lors de la création de ces établissements publics.

La région doit aider et inciter les différentes collectivités publiques à réaliser de grandes opérations — et nombreuses sont celles qui le font.

C'est pour ces raisons, monsieur Boudet, qu'il ne me paraît pas aussi opportun de créer une tranche régionale du F. S. I. R. que cela vous apparaît à vous-même.

Enfin, M. Plantier a abordé une question très précise, celle de l'autoroute A 64 entre Bayonne et Toulouse. Il souhaite que les acquisitions foncières soient accélérées. Des crédits seront affectés en 1975 à quelques acquisitions foncières pour la réa-

lisation de l'autoroute A. 64, mais nous ne sommes pas encore prêts à lancer un très grand mouvement dans ce domaine, compte tenu des incertitudes qui subsistent sur cette opération.

M. Plantier, comme d'autres orateurs, s'est inquiété de deux problèmes particuliers relatifs au personnel du ministère de l'équipement, à savoir la titularisation des personnels auxiliaires et la situation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Je ne puis en cet instant entrer dans le détail d'un problème qui est actuellement absolument prioritaire. Je donnerai cependant deux indications.

Les personnels auxiliaires du ministère de l'équipement sont actuellement — et j'y suis très sensible — dans une situation relativement défavorisée par rapport à leurs collègues titulaires, non seulement parce qu'ils ne bénéficient pas comme eux du statut de la fonction publique mais aussi parce qu'ils sont souvent payés sur les crédits de travaux, d'où une précarité qui peut paraître contraire à ce que devrait être le statut de fonctionnaires qui donnent le meilleur d'eux-mêmes au service de l'Etat.

Comme vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur spécial, la situation de ces personnels auxiliaires, tout au moins des plus anciens, doit être stabilisée et je vise, non seulement les agents administratifs et les agents de bureau, mais aussi les ouvriers.

Je m'attache au règlement de cette affaire et j'ai le ferme espoir que le projet de loi de finances rectificative pour 1974, que le Gouvernement examinera sans doute mercredi prochain, comportera des mesures très positives à cet égard.

Quant aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat, il est de fait qu'ils se considèrent comme déclassés par rapport à d'autres fonctionnaires qui occupent des emplois équivalents et dont les responsabilités sont moins étendues et moins lourdes que les leurs. En effet, depuis de nombreuses années les tâches de ces ingénieurs n'ont cessé de croître. Parallèlement, le niveau de leur formation s'est considérablement élevé, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

En conséquence, j'ai repris à mon compte les conclusions du groupe de travail qui avaient été approuvées par mon prédécesseur, M. Olivier Guichard, et j'ai présenté — plusieurs orateurs l'ont rappelé — un ensemble, que je crois cohérent, de mesures susceptibles de donner satisfaction aux intéressés tout en restant dans les limites du raisonnable, car il faut toujours veiller à ce que les améliorations indiciaires propres à une catégorie de fonctionnaires ne soient pas génératrices de difficultés pour d'autres secteurs de la fonction publique.

MM. Montagne et Canacos ont évoqué certaines questions relatives à l'urbanisme.

Tout d'abord, M. Montagne s'est inquiété de la ventilation future des crédits entre la région parisienne, les villes de plus de 300 000 habitants, les villes qui comptent de 300 000 à 20 000 habitants, voire les autres agglomérations.

Je comprends parfaitement le souci de la commission des finances d'être mieux informée. Mais j'appelle aussi votre attention, monsieur Montagne, sur le fait qu'une ventilation des crédits excessivement poussée a priori introduirait une trop grande rigidité dans la gestion, ce qui irait à l'encontre de l'efficacité dont, par ailleurs, vous avez souligné la nécessité.

Je souhaite donc conserver une certaine « globalité » dans la présentation des prochains budgets. Mais je m'engage, conformément au vœu de la commission des finances, à rendre compte, dans le détail, de l'exécution du budget de l'exercice précédent.

A propos de l'élaboration des documents d'urbanisme, vous avez réclamé une meilleure collaboration avec les élus locaux et que priorité soit donnée à l'information.

Nous sommes pleinement d'accord sur ce point : les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols doivent être élaborés conjointement par les élus locaux et l'administration.

Répondant à une critique véhémement de M. Canacos, je précise que tel est bien le cas dans la plupart des villes où une collaboration très satisfaisante s'est établie entre les fonctionnaires des directions départementales de l'équipement et les élus locaux lorsque ceux-ci manifestent, ce qui est en général le cas, un vif intérêt pour l'élaboration de ces documents.

Vous avez vous-même souligné, monsieur Montagne, l'intérêt d'une bonne information du public et l'importance de la circulaire du 15 octobre 1974. Je m'en réjouis. Je précise, pour apaiser vos appréhensions, que cette circulaire insiste bien sur le rôle prioritaire et déterminant des élus dans l'information du public.

Peut-être les propos tenus par M. Canacos se fondent-ils sur une information erronée. En tout cas, il est inexact de prétendre que l'Etat ne participe pas financièrement aux études des plans d'occupation des sols. En effet, en 1973, pour ne prendre que l'exemple du dernier exercice, cette participation a atteint 45 millions de francs, soit 60 à 65 p. 100 de la dépense totale — ce qui ne peut être tenu pour nul — et celle des collectivités locales 25 millions de francs. Je ne sous-estime pas pour autant



l'effort des collectivités locales et je suis heureux que, par cette contribution volontaire, elles marquent leur intérêt pour les problèmes urbains.

Par ailleurs, vous avez regretté, monsieur Canacos, que les élus locaux ne disposent pas d'un plus grand nombre de postes de président dans les commissions chargées d'élaborer les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Il est exact que dans plusieurs départements, en particulier dans la région parisienne, ce qui a probablement retenu votre attention, les préfets ont été amenés, par le jeu des circonstances, notamment par suite de divergences de vue politiques entre élus locaux, à assurer la présidence de ces commissions. Je ne sache pas d'ailleurs que cela aille à l'encontre de la volonté des élus locaux.

En tout cas, pour l'ensemble des départements français, actuellement 60 à 70 p. 100 des commissions chargées de l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme sont présidées par des élus locaux.

M. Canacos, suivi en cela par Mme Moreau, a réclamé davantage de crédits pour les Z. A. D. auxquelles il porte un intérêt particulier, en laissant entendre que l'insuffisance de crédits limiterait, en quelque sorte, les créations de Z. A. D.

Je pense comme lui que, progressivement, la superficie des Z. A. D. doit être portée de 534 000 hectares à près d'un million d'hectares, et je me réjouis qu'en 1974 200 000 hectares de Z. A. D. provisoires d'Etat aient été transformées en Z. A. D. définitives au profit des collectivités locales.

En revanche, lorsque M. Canacos affirme que ces crédits sont en diminution en francs courants, son propos ne correspond pas à la réalité. Je tiens à préciser que les crédits disponibles ont toujours permis, et il en sera de même en 1975, d'effectuer toutes les préemptions nécessaires dans les Z. A. D. et je ne connais pas d'exemple du contraire.

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'urbanisme. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre de l'équipement. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, vous affirmez que les crédits disponibles pour les Z. A. D. ne sont pas entièrement utilisés par les collectivités locales.

Il importe de prendre mon propos dans son entier. J'ai dit que les collectivités hésitaient à créer des Z. A. D. d'abord parce qu'elles craignaient de ne pouvoir exercer leur droit de préemption, ensuite — et c'est là l'essentiel — parce qu'elles traversent actuellement une crise financière qui leur pose de grandes difficultés.

En définitive, c'est là le fond du problème, si le Gouvernement entreprenait enfin la réforme des finances locales, les crédits des Z. A. D. seraient rapidement insuffisants car les collectivités locales ont bien marqué leur volonté de procéder à des réserves foncières. Mais la volonté ne suffit pas, pour l'instant, il manque les moyens.

M. le ministre de l'équipement. Je vous remercie, monsieur Canacos, de cette rectification, qui précise effectivement votre propos.

Je reviens maintenant plus globalement sur la politique foncière pour laquelle, à travers les propos des uns et des autres, depuis Mme Moreau jusqu'à M. Jacques Legendre et M. Mesmin, j'ai noté une certaine préoccupation.

Le sujet se prête, évidemment, à un débat politique où pourraient s'opposer de beaux systèmes théoriques. Quel que soit le système politique, qu'il soit libéral — il ne l'est d'ailleurs jamais totalement — qu'il soit collectiviste ou équilibré comme le nôtre, la réalité du problème foncier n'est jamais facile à maîtriser dans la pratique.

Evitant les querelles théoriques, je crois pouvoir dire que nous progressons chaque année dans l'action pratique et nous entendons contribuer encore à ce progrès.

Il me semble nécessaire d'affirmer d'abord quelques principes. En matière de politique foncière, la loi du marché est trop imparfaite pour apporter une réponse satisfaisante. La valeur est finalement déterminée par des actions ou des décisions publiques dont les conséquences conduisent trop sûrement à une ségrégation des activités et des catégories d'habitants, c'est-à-dire, comme nombre d'orateurs l'ont signalé, à une organisation urbaine inacceptable.

La politique correctrice des excès du marché et l'action directe de la collectivité doivent être permanentes en faveur de la qualité de l'urbanisme, des équipements publics et du logement social.

Dans les faits, le droit d'utiliser le sol urbain émane donc à la fois des initiatives des propriétaires de terrains et de celles de la collectivité. Le droit le reconnaît déjà et son évolution le marquera de plus en plus clairement.

Les problèmes sont très divers et dépendent de la complexité des particularités locales. L'action de la collectivité n'est donc jamais la même, n'est jamais simple et il faut qu'elle résulte d'une prise de responsabilité délibérée des collectivités locales, en même temps que du jeu intelligent qu'elles peuvent conduire avec une panoplie d'instruments aujourd'hui fort nombreux, juridiques, financiers, administratifs et techniques. Il n'existe pas, me semble-t-il, de solution miracle à la politique foncière. Il doit y avoir un art du bon usage de ces divers moyens au service d'une politique locale bien conçue et bien exécutée.

En second lieu, je ferai apparaître qu'il est possible, dès à présent, d'agir efficacement, ce qui ne transparaît pas à travers certains propos que j'ai entendus ce matin.

Les moyens sont réels et efficaces. Les plans d'occupation des sols peuvent, par exemple — je réponds par là à M. Frédéric-Dupont — décider des zones inconstructibles, ainsi soustraites à la spéculation ou à l'urbanisation anarchique, soit définitivement, soit en vue d'une urbanisation ultérieure ordonnée. Ils peuvent aussi — je réponds en cela à Mme Moreau — largement réserver les emplacements nécessaires aux équipements.

Les Z. A. D. — M. Canacos l'a reconnu — permettent de contrôler le marché et d'empêcher la montée abusive des valeurs.

Elles permettent aussi d'acquérir progressivement des terrains de réserves foncières. Les acquisitions sont actuellement de l'ordre de 8 000 à 9 000 hectares par an. C'est un changement par rapport au passé dont je voudrais que vous ne sous-estimiez pas l'ampleur.

Pour mener une telle politique, l'Etat et les collectivités locales disposent de moyens financiers très appréciables, comme, par exemple, les crédits budgétaires et les prêts de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales.

Enfin, en zone rurale, le remembrement et la politique des S. A. F. E. R. peuvent jouer un rôle heureux et j'en connais des exemples.

Tous ces moyens constituent une gamme déjà suffisante pour agir efficacement dans les zones d'extension des villes, notamment en vue de réaliser les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Mais il est fondamental que les collectivités locales prennent leurs responsabilités, notamment par une coordination à un niveau suffisant de l'agglomération urbaine.

En ce qui me concerne, je compte privilégier, dans la mise en œuvre des crédits de réserve foncière, les agglomérations qui établiront de véritables programmes d'action foncière, au sujet desquels, monsieur Claudius-Petit, nous diffuserons prochainement une importante circulaire pour marquer cette notion de cohérence qui vous est chère.

Toutefois, même si nous disposons de nombreux moyens, je reconnais que des progrès restent encore à accomplir dans les zones urbaines à forte densité et de forte valeur foncière, c'est-à-dire le centre des villes. L'action correctrice de la collectivité y est encore très difficile, voire impossible, qu'il s'agisse de promouvoir un urbanisme de qualité, de réaliser des équipements publics — je réponds ainsi au maire de Nîmes, M. Jourdan — ou d'y maintenir un assez grand nombre d'habitants à revenus faibles ou moyens, ce qui est un des soucis de Mme Moreau.

Pour apporter une solution à ce problème, un projet de loi a été déposé portant création de la taxe locale d'urbanisation, à propos de laquelle j'ai constaté une certaine divergence d'opinion, puisque M. Frédéric-Dupont semble favorable à la création de cette taxe, alors que M. Mesmin s'y oppose. Ce projet viendra en discussion à son heure et j'aurai alors l'occasion de développer plus longuement les principes et les arguments plaçant en faveur ou contre la création de cette taxe que, pour ma part, j'estime socialement bénéfique.

M. Jean Tiberi. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. En effet, la ressource créée sera principalement affectée à l'amélioration de l'habitat social.

Si cette taxe s'appliquait actuellement dans une ville comme la mienne, monsieur Mesmin, simplement aux immeubles de bureaux — dont on ne peut prétendre qu'ils soient en nombre insuffisant dans la région parisienne — je pourrais doubler, en 1975, les crédits affectés aux espaces verts qui doivent accompagner un urbanisme de qualité.

La taxe locale d'urbanisation devrait également inciter à une limitation des fortes densités et conduire à un certain équilibre. Toutefois, j'ai cherché à aller plus loin car — et M. Olivier Guichard le savait — les possibilités qu'offrirait cette taxe seront malgré tout limitées.

Nous avons pensé qu'il convenait de poser un principe de droit novateur, au moins à titre de proposition, principe riche de perspectives : au-dessus d'un plafond légal de densité, le droit de construire autorisé par les règles d'urbanisme est, de fait, la propriété de la collectivité. Grâce aux plans d'occupation des

sols ce principe est déjà inscrit dans les faits et il importe maintenant de tirer les conséquences d'une pratique de tous les jours, non pas en fonction de la diminution de la valeur foncière des terrains, qui éfiraye quelque peu M. Mesmin, mais au nom du simple principe d'égalité évoqué hier soir par M. Montagne.

Décider qu'un terrain est inconstructible ne manque jamais de valoriser le terrain voisin lorsqu'il est lui-même constructible. La décision de la collectivité en la matière risque donc de créer des inégalités et nous devons y être particulièrement attentif.

Je vous l'ai dit hier soir, j'examine actuellement comment le droit de préemption, aujourd'hui utilisé avec bonheur dans les Z. A. D., pourrait être aménagé et étendu afin de jouer efficacement dans certaines zones urbaines.

Rassurez-vous, il ne s'agit nullement de municipalisation des sols. La collectivité peut toutefois souhaiter agir en faveur des équipements, des espaces libres ou du logement social; encore faut-il qu'elle en ait les moyens, ce qui sera le cas lorsque le droit de préemption lui sera donné, sous certaines conditions qui restent à définir.

Je ne voudrais pas clore mon intervention sans prendre à mon compte l'orientation contenue dans le projet de loi qui a été déposé, orientation rappelée fort opportunément par MM. Ligot et Montagne et relative au transfert des coefficients d'occupation des sols dans les zones naturelles où un objectif de sauvegarde des sites et des paysages impose le regroupement des constructions.

Pour conclure sur la politique foncière, j'ai bon espoir que beaucoup d'entre vous, en particulier les maires, qui sont responsables de l'urbanisme, pourront adhérer à mon analyse, au moins dans ses grandes lignes. Si nous sommes d'accord sur les principes, nous pourrions nous accorder aussi sur l'accroissement et le perfectionnement des moyens et sur les conditions pratiques de la mise en œuvre. Ce sera déjà un très grand progrès.

M. Raymond et M. Vallex ont plaidé avec véhémence la cause de la modernisation du canal du Midi. Selon les chiffres que nous possédons, la densité du trafic sur le canal du Midi est à peine supérieure à 100 000 tonnes. Nous pouvons, certes, imaginer que le trafic induit sera appréciable. Mais l'expérience montre que ce n'est généralement pas le cas. C'est pour des raisons économiques très claires que la modernisation du canal du Midi n'a pas été inscrite au VI<sup>e</sup> Plan. Avant de prendre une quelconque décision à son sujet, il me paraît donc indispensable d'effectuer une étude économique prenant en compte tous les éléments du problème.

Je m'engage à faire établir cette étude pour pouvoir tenir compte de ses conclusions dans l'élaboration du VII<sup>e</sup> Plan. Les résultats de cette étude seront d'ailleurs portés à la connaissance du Parlement, plus particulièrement à l'attention de ceux qui sont intervenus sur ce point.

M. Raymond a aussi évoqué la pénétrente ouest de Toulouse. Je puis le rassurer. L'avant-projet sommaire est prêt et sera approuvé avant la fin de cette année. Il convient d'achever les études techniques avant d'envisager des affectations de crédits. Mais, d'ores et déjà, l'avant-projet nous permettra de lancer la déclaration d'utilité publique.

M. Ligot a parlé de l'aménagement d'axes nouveaux. J'ai répondu à cette question en traitant des routes transversales qui l'intéressaient particulièrement.

En ce qui concerne les liaisons internationales, je partage pleinement sa préoccupation.

L'un des axes prioritaires est l'axe Paris—Strasbourg: l'autoroute A 4 est engagée en grand et nous travaillons activement sur la route nationale n° 4.

Mais j'ai dit et je confirme à cette tribune qu'un autre axe prioritaire était l'axe Paris—Madrid. C'est l'objet de mes efforts dès aujourd'hui et ce sera encore plus, en 1975, en particulier sur la section Bordeaux—Bayonne. D'autre part, s'agissant des relations avec l'Italie, le caractère prioritaire de la liaison par la Côte d'Azur a été clairement marqué et je n'y reviens pas. Quant au tunnel sous le Mont Blanc, les problèmes qui se posent au Fayet et aux Houches sont au premier plan de nos préoccupations.

Quant à la liaison avec la Belgique et le Luxembourg, elle est actuellement sinon complètement achevée du moins suffisamment avancée pour que vous n'ayez pas d'inquiétudes particulières à ce sujet, monsieur Ligot.

En matière de schémas d'urbanisme, vous avez spécialement insisté sur la mise au point de schémas d'aménagement qui, au-delà des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et des plans d'occupation des sols, pourraient intéresser tout un territoire. Une telle idée me paraît bonne et j'accepterais volontiers de la développer. Mais je dois dire que, dans un certain nombre de cas, elle est déjà devenue réalité.

Je n'en veux pour preuve que le schéma directeur de l'aménagement de la Haute-Seine, auquel vous me permettez d'être très attaché en tant que maire de Troyes. Mais il en existe

d'autres, le schéma de la côte Aquitaine, par exemple. Votre suggestion est donc particulièrement bienvenue, notamment dans certaines zones d'intérêt particulier où il n'existe pas de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

J'ai déjà parlé du transfert des C. O. S.

Enfin, s'agissant de la liaison Les Sables-d'Olonne—Paris, je dirais que le VI<sup>e</sup> Plan a été l'occasion d'un important effort. Tout compte fait, quelque 120 millions de francs y ont été affectés. Tout n'est pas terminé, mais je vous donne l'assurance que l'opération sera menée à terme dans les années à venir.

M. Neuwirth est intervenu avec beaucoup de passion sur le problème du cyclisme, en des termes auxquels je souscris très largement, comme je l'ai montré au cours des semaines passées. Il est certain que nous devons aujourd'hui de plus en plus tenir compte des déplacements sur véhicules à deux roues, lors des aménagements de quartiers nouveaux, dans les documents d'urbanisme, dans la création de voies et dans l'établissement de plans de circulation. C'est dans ce but que j'ai adressé une directive aux directeurs départementaux, le 6 novembre dernier. C'est aussi dans ce but qu'un guide technique pour la construction des pistes cyclables a été réalisé par mes services; il devrait permettre d'améliorer la conception des projets, en mettant l'accent sur les problèmes de sécurité.

**M. Robert-André Vivien.** Très bien!

**M. le ministre de l'équipement.** La dotation figurant dans le projet de budget pour 1975 au titre des pistes cyclables est doublée par rapport à celle de 1974 et un certain nombre d'expériences pilotes seront lancées. A ce sujet, je signale que le conseil général de l'Essonne a déjà pris des initiatives dans ce sens et qu'il en est de même dans certaines villes nouvelles, notamment à Marne-la-Vallée. Je souscris donc entièrement à ce qu'a dit M. Neuwirth sur ce point.

M. Neuwirth a aussi évoqué l'incidence que la grève des services postaux risque d'avoir sur l'instruction et la délivrance des permis de construire. Il est exact que la prolongation de cette grève pose des problèmes sérieux car, depuis 1970, l'administration est tenue d'instruire les demandes de permis de construire dans un délai variant entre deux et sept mois selon les cas. Passé ce délai, son silence vaut permis tacite. C'est pourquoi le Gouvernement va soumettre prochainement au Parlement une disposition législative prévoyant que les délais d'instruction des demandes de permis de construire, définis par le code de l'urbanisme, seront suspendus à compter du 19 octobre 1974 jusqu'à ce que la situation soit redevenue normale, c'est-à-dire — je l'espère très vivement — à bref délai.

Mme Morceau s'est lancée dans un grand réquisitoire d'où les contradictions n'étaient pas exclues. Vous avez, madame, dépeint la vie parisienne comme un enfer abominable qui n'aurait d'égal que celui de la banlieue parisienne. S'il en était ainsi, vous devriez m'inciter à ne pas accorder un seul crédit H. L. M. à cet enfer que constitue la région parisienne, puisque vous ne souhaitez pas que de nouveaux venus viennent subir le malheureux sort de ceux qui y habitent déjà. Ces contradictions, vous ne les avez sans doute pas voulues et elles auront sans doute été purement fortuites dans votre intervention. Mais je vous indique que, dans le sens que vous avez souhaité, j'ai décidé une attribution spéciale de quatre mille logements H. L. M. à Paris en 1975, attribution qui ne sera valable que si ces H. L. M. sont construits sur le territoire de la ville de Paris. Au moins sur ce point, j'ai l'impression que nous partageons le même avis.

Vous avez prétendu, d'autre part, que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols étaient à peine commencés. Ce n'est pas très sérieux. Au 30 septembre 1974, 303 S. D. A. U. et près de 4 700 P. O. S. avaient déjà fait l'objet de réunions de travail. Il faut deux ou trois ans pour élaborer les uns ou les autres. Ils sortent maintenant à un rythme accéléré, puisque 32 schémas ont été approuvés et 320 plans publiés au 30 septembre 1974. Cela représente un démarrage certain. Nous souhaitons toutefois reporter d'un an le délai fixé au 1<sup>er</sup> janvier 1975.

L'opération de rénovation urbaine du XIII<sup>e</sup> arrondissement, qui vous tient particulièrement à cœur, a été conçue il y a près de dix ans. Je ne suis pas sûr que le même projet serait choisi aujourd'hui. Sur ce point, mes propos ne sont plus contradictoires avec les vôtres. Je ne suis pas sûr, non plus, que les mêmes formes urbaines seraient choisies, en particulier que l'on retiendrait, comme cela a été fait, des tours aussi importantes. Mais je dois noter aussi que ce qui est fait dans le 13<sup>e</sup> arrondissement ne mérite pas seulement des critiques. A l'heure actuelle, je ne crois pas que les logements restent très longtemps vides et je puis vous indiquer qu'à travers les relations personnelles que j'entretiens avec des habitants de cet arrondissement...

**Mme Gisèle Moreau.** Vous ne devez pas connaître beaucoup de gens modestes.

**M. le ministre de l'équipement.** J'en connais, comme vous, notamment dans le monde des P. T. T.

Je puis indiquer, disais-je, que nombre de gens modestes habitent les nouveaux immeubles du 13<sup>e</sup> arrondissement. Cela prouve qu'il n'y a pas seulement des reproches à adresser à cette opération, bien que, moi aussi, j'en formule, sans pour autant tomber dans les critiques outrancières que vous avez formulées à son sujet.

En ce qui concerne la politique sociale de l'habitat, M. Frédéric-Dupont a fait allusion à ce qui est aujourd'hui l'un des guides de notre politique en ce domaine et que nous appelons au ministère de l'équipement le rapport Tibri, auquel le nom de M. Frédéric-Dupont est également associé. Cette question est très complexe.

Un projet de loi relatif à la protection des occupants des locaux à usage d'habitation est actuellement étudié par la commission compétente du Sénat, où il a été déposé le 18 mai 1974 sous le numéro 157. Le rapporteur, M. Mignot, a demandé à connaître le décret d'application de l'article 7 du projet. Satisfaction lui a été donnée et un entretien avec le secrétaire d'Etat, mon ami Jacques Barrot, est prévu la semaine prochaine. Je puis donc rassurer M. Frédéric-Dupont : le projet devrait être discuté très prochainement au Sénat.

La proposition de loi n° 339, que vous avez vous-même déposée le 10 mai 1973, monsieur Frédéric-Dupont, et qui tend à modifier les articles 13 et 18 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 en ce qui concerne le relogement des occupants évincés, sera également discutée à son heure.

Le champ d'application des deux textes est en partie commun, mais celui du projet de loi est sensiblement plus large. Nous pensons que l'Assemblée, saisie après le Sénat de ce texte, apportera, à partir des travaux de la commission Tibri-Frédéric-Dupont, d'utiles compléments à cette loi de protection dont l'intérêt est indiscutable.

De nombreuses suites ont déjà été données aux travaux de cette commission. C'est ainsi que nous avons décidé d'attribuer 4 000 H. L. M. à la ville de Paris. Mais je ne veux pas répéter ce que j'ai dit tout à l'heure.

Soyez rassuré, monsieur Frédéric-Dupont, en ce qui concerne les demandes de permis de construire, à propos desquelles vous vous êtes montré assez sévère. La pression de la demande est aujourd'hui très fortement ralentie et je ne crois pas, comme vous, que l'emballement inquiétant des années récentes puisse continuer de menacer le visage de Paris et de bouleverser la vie de ses habitants. L'année 1975 sera peut-être la période propice pour décider de nouvelles dispositions telle que la taxe locale d'urbanisation. Je sais que vous y êtes vous-même favorable.

M. Claudius-Petit a aussi marqué son inquiétude à propos de l'autoroute A 15. Je puis le rassurer : elle n'est pas remise en question pour la desserte de Cergy-Pontoise. Nous réfléchissons actuellement au montant exact des dotations que nous pourrions lui affecter en 1975. Mais je considère, pour ma part, que cette autoroute devra être à péage. C'est une phrase dont vous pourriez mesurer, à l'avenir, la sévérité. En effet, je n'estime pas justifié que les autoroutes urbaines soient libres de péage parce qu'elles sont urbaines, alors que les autoroutes de rase campagne sont à péage. Personnellement, je ne vois aucune différence entre un habitant de la banlieue parisienne utilisant une autoroute urbaine et un habitant d'Avallon empruntant l'autoroute du soleil pour aller dans une agglomération voisine.

C'est un problème de justice. Ma position suscitera sans doute beaucoup de grincements de dents dans les années à venir. Mais je suis suffisamment attaché à la justice pour tenir bon face aux protestations qui ne manqueront pas de se déclencher.

M. Ehm a évoqué avec beaucoup de pertinence l'importance des voies rapides pour l'Alsace. Il faut, bien entendu, tirer les conséquences de ce qui a déjà été décidé.

Par exemple, nous allons financer en 1975, au titre de la transversale centre, le raccordement du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. La transversale nord, Paris—Strasbourg, sera terminée fin 1976. Quant à la transversale sud, les travaux sont déjà entrepris et seront poursuivis en 1975 pour la rocade nord de Mulhouse, en prolongement de Beaune—Mulhouse. De même, des crédits seront consacrés au raccordement de cette rocade à la Hafraba en Allemagne.

Je suis tout à fait d'accord avec M. Ehm pour marquer dans les années à venir l'importance que le Gouvernement attache à l'axe nord-sud de l'Alsace, axe justifié, compte tenu de l'importance du trafic. Il est aujourd'hui raisonnable de créer une autoroute de Lauterbourg à Mulhouse. Nous allons engager un certain nombre de travaux de telle façon qu'ils puissent être intégrés dans une autoroute future ou raccordés pour en faire une route à quatre voies, ce qui paraît également constituer une solution, mais moins satisfaisante que l'autoroute.

J'ai demandé personnellement que les aménagements prévus pour l'année prochaine sur la route nationale 83 soient ainsi conçus.

M. Boudet, parlant au nom de M. Barberot et de M. Briane, a évoqué différents problèmes routiers. Le temps me manquant quelque peu, je me permettrai de leur répondre par écrit sur les points précis qu'ils ont évoqués.

En revanche, monsieur Boudet, vous avez évoqué deux problèmes fondamentaux, celui du transfert de routes nationales dans la voirie départementale et celui des crédits d'entretien correspondants.

Il est certain que le transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale a été assorti du versement aux départements d'une subvention de l'Etat dont le montant annuel doit leur permettre de subvenir à une partie très appréciable de l'entretien de ces routes. Il serait à l'évidence contraire aux objectifs de la politique ayant présidé à cette opération de réserver un meilleur sort au réseau transféré qu'aux axes tenus pour absolument essentiels à l'économie du pays et qui sont restés à la charge de l'Etat.

Dans le même temps, l'application du même taux de progression aux crédits affectés à chacun de ces deux réseaux porte témoignage que les départements n'ont pas conclu un marché inégal avec l'Etat. Indépendamment des équilibres qu'ils peuvent assurer à l'intérieur de leur budget de la souplesse que procure la non-affectation de la subvention, ils sont assurés de recevoir des crédits supérieurs de près du double à ceux que, dans la conjoncture présente, les priorités de la programmation, auraient pu conduire l'Etat à consacrer à chaque réseau, s'il n'avait pas été transféré.

Pour insuffisant qu'il puisse paraître au regard des besoins du réseau routier départemental, le crédit de 345 millions de francs prévu concilie, me semble-t-il, les deux objectifs que j'ai rappelés. Il assure la sauvegarde des liaisons de caractère régional et local, sans compromettre la priorité qui doit être accordée au schéma directeur des routes nationales.

Mais je réponds bien volontiers aux préoccupations de la commission des finances : dès que ce sera possible, nous reviendrons à une progression de crédits plus conforme à l'évolution générale des prix. J'en prends bien volontiers l'engagement devant vous.

M. Mermaz a développé un réquisitoire contre notre politique d'urbanisme. Je lui en laisse la responsabilité. Il est tout de même une remarque que je voudrais présenter.

Au cours des quinze dernières années, le Gouvernement a développé un extraordinaire effort en faveur de la ville. Il est donc surprenant d'entendre affirmer que l'actuelle majorité aurait peur de la ville : s'il est une période de notre histoire où les villes françaises se sont développées, c'est bien celle de ces quinze dernières années !

En ce qui concerne l'aménagement du Rhône et la liaison mer du Nord—Méditerranée, le Gouvernement confirme le programme de la compagnie nationale du Rhône concernant l'aménagement de ce fleuve entre Lyon et la Méditerranée et il prévoit non pas pour 1980, monsieur Mermaz, mais pour 1978, l'achèvement de ces travaux.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement.** Mais je suis aussi en mesure de confirmer que, dès 1976, les grands convois pourront circuler sur les deux tiers aval du Rhône, moyennant quelques allègements en période de basses eaux. Les compagnies de navigation commencent à s'équiper et, avec l'aide du ministère des finances, un effort particulier sera fait en 1975 en faveur de l'aménagement des ports, pour tirer tout le parti de cette importante liaison fluviale.

M. Bécam est intervenu — ce n'est une surprise pour personne — sur le plan routier breton. Je ne veux pas, monsieur Bécam, reprendre toutes mes interventions précédentes, en réponse à des questions orales que vous m'aviez posées. Je dirai pour clarifier le débat une fois pour toutes, que 1975 verra un effort très appréciable, au profit de la branche sud du plan routier breton.

Je puis d'ores et déjà vous annoncer que je prévois d'affecter en 1975, au titre des travaux préparatoires, 40 millions de francs à la liaison Quimper—Quimpailé qui vous tient particulièrement à cœur. Cela, me semble-t-il, est de nature à apaiser définitivement vos inquiétudes quant aux intentions du Gouvernement.

**M. Emmanuel Hamel.** Les Bretons sont choyés !

**M. Henri Maujoüan du Gasset.** La Loire-Atlantique fait-elle partie de la Bretagne ?

**M. le ministre de l'équipement.** Monsieur Hamel, pensez à Rhin—Rhône ! Pensez à LY 1, LY 5 et LY 16 ! Lorsque, dans l'avenir, on étudiera la carte du réseau autoroutier, je ne suis pas absolument certain que les Bretons ne penseront pas que les Lyonnais ont été choyés !

**M. Emmanuel Hamel.** A l'est de Lyon mais non à l'ouest !

**M. le ministre de l'équipement.** Vous êtes intervenu très vigoureusement sur la mise à grand gabarit du Rhône entre Lyon et la mer. La réponse que j'ai faite à M. Mermaz vaut aussi pour cette partie de votre propos.

Vous êtes intervenu également, avec la grande vigueur et la compétence qui vous caractérisent, sur le problème des voies autres que la liaison Rhin—Rhône, à laquelle, pour des raisons évidentes, vous êtes particulièrement attaché. Vous avez fait allusion à Seine—Nord et à Seine—Est. Je partage vos préoccupations.

Il est certain qu'actuellement nous nous trouvons devant la nécessité, pour réaliser tous ces ouvrages, de modifier profondément, et même de bouleverser l'équilibre de la répartition interne de notre budget.

Les voies navigables nécessitent, vous le savez, des investissements très lourds. Mais il est une considération sur laquelle je voudrais insister tout particulièrement. Je pense que nous commettrions, au plan national, la plus grande des erreurs si nous essayions de tout vouloir faire à la fois. Si nous commençons trois ouvrages en même temps, nous mettrons quinze ans pour les réaliser; pendant toute cette période aucun d'eux ne sera vraiment pleinement utilisable car chacun sait bien — et vous l'avez vous-même souligné, monsieur Hamel — qu'une voie d'eau ne joue complètement son rôle que quand elle est réalisée de bout en bout.

Je marque donc ma préférence très nette actuellement pour entreprendre les grandes voies navigables les unes après les autres.

J'ai indiqué très clairement, à travers ce budget, l'importance que nous attachions à la liaison Rhin—Rhône. Je vous la confirme. Ceci ne veut pas du tout dire que la liaison Seine—Nord, à laquelle s'intéresse également M. Legendre, soit sans intérêt; au contraire! Nous aurons peut-être à rechercher des financements complémentaires pour l'aborder, mais avec un budget qui est ce qu'il est et qui sera obligatoirement limité dans les prochaines années, il me semble préférable de choisir nettement nos objectifs afin de les atteindre au plus vite et pouvoir ainsi concentrer ensuite, le plus rapidement possible, nos efforts sur d'autres opérations.

Ceci est clair et s'applique aux liaisons Seine—Nord et Seine—Est, mais je vous approuve entièrement quand vous affirmez que, d'une manière générale, il convient de se pencher sur le problème de la rentabilité des voies navigables. Je le ferai notamment à la lumière des études menées par mon ministère en collaboration avec le ministère de l'industrie. Quelle est en effet, aujourd'hui, la rentabilité des voies d'eau? Comment comparer la rentabilité de ce moyen de transport lourd à celle du chemin de fer ou de la route? C'est en fonction de la réponse qui sera fournie à ces questions et des priorités qui paraîtront devoir être retenues que nous serons conduits à déterminer dès 1975 nos orientations pour l'avenir.

Peut-être serons-nous alors obligés d'opérer des révisions déchirantes.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien!

**M. le ministre de l'équipement.** Quant aux crédits d'entretien des voies navigables, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà indiqué dans mon exposé initial, à savoir que dans ce domaine nous faisons le maximum compte tenu de nos crédits.

M. Claudius-Petit a fait un excellent exposé qu'il convient de méditer quelque peu, d'autant qu'à l'évidence ce sont les considérations que j'ai développées hier à propos des grands ensembles qui en étaient la cible.

Il est certain qu'une opération dans une Z. U. P. ou une rénovation urbaine, peut souvent être considérée comme un grand ensemble. Il est aussi exact qu'un ensemble équilibré de logements individuels, de petits immeubles collectifs et de grandes constructions collectives peut être harmonieux. Sachez, monsieur Claudius-Petit, que dans mon esprit je ne condamne pas toutes les grandes opérations, mais seulement celles qui me paraissent dépasser certaines limites, comme les concentrations urbaines démentielles dont la région parisienne nous donne parfois le trop triste exemple.

Ce que je condamne, ce sont ces ensembles déshumanisés, dans lesquels on a l'impression que chaque famille vit dans une cellule d'une immense ruche, sans que son intimité soit toujours préservée, avec des équipements collectifs très dispersés et situés très loin de chaque logement. Mais, monsieur Claudius-Petit, je marque une nuance très nette avec vous. L'équilibre de la société française justifie aujourd'hui un effort particulier en faveur du logement — M. Barrot vous l'exprimera avec une très grande compétence cet après-midi — mais c'est vers les villes moyennes que nous devons faire porter cet effort. Sans aller jusqu'à suivre Mme Moreau sur l'ensemble de son propos, je reconnais que la région parisienne est devenue, dans nombre de ses aspects, difficilement vivable, alors que certaines de nos villes de province sont en train de dépérir faute de logements,

parce que l'impossibilité de loger des travailleurs est un obstacle à l'implantation d'industries. (Très bien! Très bien! sur divers bancs.)

Mais loin de moi l'idée de condamner la totalité des grands ensembles. Il en est de très heureux; vous avez cité la place des Vosges, mais j'espère que le « grand ensemble » qui sera réalisé à l'emplacement des halles de Paris marquera également son temps. Il ne suffit pas, vous l'avez dit et je vous en donne acte, de condamner.

En ce qui concerne les architectes, qu'on ne s'y méprenne pas: notre pays et son urbanisme ont besoin de leur imagination et je suis sur ce point parfaitement d'accord avec vous. Nous avons tous besoin de nourrir notre réflexion et notre action d'un peu de leur culture que, parfois, nos esprits de juriste, de technicien ou d'ingénieur ont tendance à négliger. Je compte développer largement la présence des architectes dans les pratiques de nos services et c'est ainsi que j'ai moi-même réanimé l'exercice de la fonction d'architecte-conseil. Je demanderai qu'en 1975 la pédagogie de l'architecture soit développée dans nos services, grâce à l'action des architectes consultants. C'est la condition d'une amélioration de la qualité de nos réalisations, je le reconnais, bien que je ne souscrive pas à votre propos, qui tendrait à faire croire que l'imagination est le privilège des architectes.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je n'ai jamais dit cela!

**M. le ministre de l'équipement.** Je vous avais donc mal compris.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Le grand ingénieur Coÿne avait beaucoup d'imagination et possédait aussi l'esprit d'architecte.

**M. Robert-André Vivien.** N'allongez par le débat, monsieur Claudius-Petit!

**M. Eugène Claudius-Petit.** J'ai tout de même le droit de parler!

**M. Robert-André Vivien.** Je me tais bien, imitez-moi!

**M. le président.** Je vous en prie, messieurs, un peu de patience. Laissez poursuivre M. le ministre.

**M. Emmanuel Hamel.** Ses réponses honnêtes et complètes sont passionnantes. Nous avons tout le temps!

**M. le ministre de l'équipement.** M. Jacques Legendre a insisté sur l'autoroute A 26. Les inquiétudes qu'il a manifestées ne me paraissent pas devoir se concrétiser. L'autoroute A 26 est une priorité. La définition du tracé est pratiquement arrêtée. La liaison Calais—Arras sera réalisée en premier lieu. Compte tenu de la conjoncture actuelle, le calendrier des opérations fait l'objet d'une étude déjà très approfondie que je pourrai vous communiquer: pour le tronçon Arras—Reims, on peut avancer la date des premières années 1980; nous poursuivrons ensuite vers Dijon.

Mais la réalisation de l'autoroute A 26 est, dans mon esprit, à rapprocher de l'exécution du tunnel sous la Manche, qui semble pour l'instant progresser normalement. C'est là, la meilleure garantie pour l'autoroute A 26 d'être construite prochainement, conformément à vos souhaits.

Monsieur Mesmin, je crois que nous aurons l'occasion, lors de la discussion sur la taxe locale d'urbanisation, d'avoir le grand débat que vous avez souhaité. Mais il me semble difficile de l'aborder avec vous à une heure aussi avancée quelque désir que j'en aie. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**M. Georges Mesmin.** Absolument d'accord!

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de cet exposé très complet et très intéressant.

Les crédits du ministère de l'équipement inscrits aux états B, C et D seront mis aux voix après l'examen des crédits concernant le logement.

En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 172 tendant à insérer un article additionnel avant l'article 50.

#### Avant l'article 50.

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté, en effet, un amendement n° 172 libellé comme suit:

« Avant l'article 50, insérer le nouvel article suivant:

« Il est inséré, dans la loi n° 53-301 du 9 avril 1953, un article 10 bis ainsi rédigé:

« Les dispositions des articles 1 à 10 de la présente loi ne sont pas applicables aux voies ou sections de voies navigables dont l'aménagement, l'entretien et l'exploitation font l'objet d'une concession.

« Dans ce cas, des péages et taxes d'usage sur le trafic commercial et la navigation sportive et de plaisance peuvent être institués après enquête, sur proposition et au profit des concessionnaires. Le produit de ces péages et taxes est affecté à l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des voies ou sections de voies concédées.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application des présentes dispositions. »

Je suis également saisi d'un sous-amendement n° 173, présenté par M. Plantier, conçu en ces termes :

« Avant l'article 50, rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article 10 bis de la loi du 9 avril 1953 :

« Les dispositions des articles 1 à 10 et 12 de la présente loi ne sont pas applicables aux voies ou sections de voies navigables dont l'aménagement, l'entretien et l'exploitation font l'objet d'une concession à une collectivité ou un établissement public, une entreprise nationale industrielle et commerciale ou une société d'économie mixte. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement.** J'avais, lors de la discussion en commission des finances, présenté une observation que celle-ci avait acceptée et que j'avais, à titre personnel, traduite dans un amendement prévoyant la possibilité pour les collectivités locales de percevoir les taxes sur les péages, alors que les réseaux secondaires de type « Freycinet » pouvaient leur être concédés.

M. le ministre a présenté une contre-proposition qui va beaucoup plus loin que mon amendement, puisqu'elle tend à étendre cette faculté à l'ensemble des réseaux des voies navigables françaises. L'amendement du Gouvernement n'a pas été examiné par la commission des finances, mais je suis persuadé qu'elle lui aurait donné un avis favorable, à trois conditions.

J'en ai repris deux dans mon sous-amendement. En premier lieu, la loi de 1953 prévoit dans son article 12, pour son application, un règlement d'administration publique. Or, l'amendement du Gouvernement fait allusion à un décret en Conseil d'Etat. Sur ce point, monsieur le ministre, nous sommes tout à fait disposés à vous suivre, et mon sous-amendement prévoit donc la suppression de la référence au règlement d'administration publique.

En deuxième lieu, l'amendement du Gouvernement ne précise pas les bénéficiaires de l'éventuelle concession. Par mon sous-amendement, je demande que les concessionnaires soient uniquement les collectivités, les établissements publics, les entreprises nationales ou les sociétés d'économie mixte, de façon que la concession ne puisse pas aboutir à une privatisation totale.

La troisième condition est que vous puissiez nous donner l'assurance — et je suis persuadé que vous allez le faire — d'une concertation avec tous les usagers et avec les collectivités riveraines intéressées.

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

**M. le ministre de l'équipement.** L'expérience a montré l'utilité des travaux des commissions parlementaires. En l'occurrence, le Gouvernement a compris tout l'intérêt que présentait un amendement déposé par votre rapporteur et, comme celui-ci vient de le rappeler, il a présenté une contre-proposition qui va plus loin que l'amendement initial.

L'amendement du Gouvernement va dans le sens souhaité par la commission des finances. Votre rapporteur spécial l'a reconnu. Il a cependant déposé un sous-amendement qui apporte au texte du Gouvernement une modification qui me semble heureuse et que j'accepte.

**M. Albert Denvers.** M. le rapporteur et M. le ministre accepteraient-ils que soit ajouté, après le mot « collectivité », l'adjectif « locale ».

**M. Eugène Claudius-Petit.** Pourquoi ? Il peut s'agir de la collectivité nationale.

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

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** Les collectivités locales sont automatiquement comprises dans les collectivités publiques.

**M. Albert Denvers.** Non, pas automatiquement. Il faut le préciser.

**M. Jean Chassagne.** Monsieur le ministre, dans votre nouvelle rédaction est-il encore question de péages ?

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

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** A la rigueur, on pourrait introduire l'adjectif « locale », mais à condition d'écrire « collectivité locale ou publique ». Cependant je ne vois pas la nécessité d'apporter cette précision car les collectivités

locales sont forcément comprises dans les collectivités publiques. A mon sens, il y a surtout intérêt à préciser que toutes les collectivités publiques peuvent obtenir la concession.

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

**M. Albert Denvers.** Je crois que l'on peut apporter cette double précision. Les mots « collectivités locales » ont un sens différent des mots « collectivités publiques ». Les assemblées consulaires, par exemple, sont des collectivités publiques.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, êtes-vous d'accord pour modifier votre sous-amendement dans ce sens ?

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** Je regrette, monsieur le président, de ne pas partager l'avis de M. Denvers, qui peut d'ailleurs déposer un sous-amendement dans ce sens, s'il le désire.

**M. le président.** Cela n'est pas possible.

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** Je m'en tiens donc à mon texte.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'équipement.** Je m'en tiens également à ce texte qui prévoit les mots « une concession à une collectivité ou un établissement public... ».

Bien entendu, les alinéas trois et quatre de l'amendement présenté par le Gouvernement sont maintenus et je réponds par là même à M. Chassagne.

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

**M. Jean Chassagne.** Avec l'institution des péages, monsieur le ministre, nous avons fait un bond en arrière de huit cents ans !

Vous avez parlé d'uniformiser les impositions entre les usagers urbains et les usagers provinciaux des autoroutes. Si vous pouviez harmoniser dans le sens de la gratuité, nous en serions très satisfaits.

Je crois que nous avons mis le doigt dans un engrenage qui risque de nous entraîner fort loin. Les collectivités locales entrent elles-mêmes dans cette voie. La Vendée ne vient-elle pas de faire construire un pont sur le goulet de Fromentine et d'y instituer un droit de péage ? Ma commune a également construit un pont sur la Loire. Pourquoi ne prélèverait-elle pas un péage, elle aussi ?

Le Gouvernement s'honorerait en prenant à son compte un programme d'autoroutes gratuites et en rachetant les concessions accordées.

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

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** Pour les voies navigables, la taxe d'usage existe déjà. Nous n'innovons aucunement. Nous demandons seulement que les collectivités concessionnaires puissent percevoir les taxes au lieu de les voir tomber dans les caisses de l'Etat. Ainsi les collectivités locales pourront-elles entretenir les voies navigables.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 173. (Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 172, modifié par le sous-amendement n° 173. (L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

#### Article 50.

**M. le président.** J'appelle maintenant l'article 50, rattaché au budget de l'équipement.

#### II. — MESURES D'ORDRE FINANCIER

« Art. 50. — La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1975, à 345 millions de francs, dans l'hypothèse d'un déclassement de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte. »

La parole est à M. Bustin, inscrit sur l'article.

**M. Georges Bustin.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, le transfert des routes nationales secondaires aux départements constitue une charge de plus en plus lourde pour les budgets des conseils généraux.

Force est bien de constater que ces transferts de charges toujours plus importants et plus nombreux exigent l'augmentation de la fiscalité locale dans des proportions considérables et intolérables à la fois.

Le transfert de 57 000 kilomètres du réseau national aurait dû s'effectuer dans des conditions normales, après sa remise en état préalable.

Nous devons constater que ces routes transférées n'ont pas été régulièrement entretenues et que leur insuffisance à faire face au trafic qu'elles doivent supporter exige des travaux très coûteux.

Les réseaux d'assainissement sont souvent inexistant.

Les départements ont toujours eu — plus que l'Etat — le souci de bien entretenir leur réseau ; les communes également, malgré les faibles ressources dont elles disposent.

Vous assortissez ce transfert de routes nationales aux départements d'une subvention et parfois d'autres promesses.

Or nous constatons que les départements n'ont pas reçu le montant des subventions prévues.

Ce qui est plus grave encore, c'est que certaines promesses gouvernementales faites aux conseils généraux pour les inciter à accepter ces transferts n'ont pas été honorées.

Il serait nécessaire de considérer que ces subventions, par suite de l'importance de l'inflation, ne permettent plus d'effectuer le volume de travaux prévus.

Avez-vous prévu d'augmenter ces subventions kilométriques ?

Le véritable problème de fond, que l'on veut masquer et que nous n'acceptons pas de voir escamoter, est selon nous, celui-ci : l'Etat, le pouvoir actuel va-t-il consacrer aux moyens de communication, aux réseaux routiers, l'argent qu'il reçoit d'abondance des usagers et qu'il détourne de sa destination ?

Le transfert de routes nationales aux départements, dans les conditions dont il est assorti, apporte bien la preuve qu'il n'entend pas le faire.

Les élus communistes ne l'ont jamais accepté et ils ne peuvent se rendre complices de ce mauvais coup contre les usagers de la route et contre les collectivités locales.

La loi sur le fonds spécial d'investissement routier date de 1951 un prélèvement de 22 p. 100 sur la taxe sur l'essence devait l'alimenter et son produit devait être consacré à l'entretien des voiries nationales, départementales ou communales.

Les recettes provenant de la taxe sur les carburants ont augmenté dans des proportions considérables. Et il faut y ajouter les 17,60 p. 100 de T. V. A. que l'Etat récupère sur les travaux de voirie.

Nous voulons un réseau routier adapté aux nécessités de la circulation moderne, qui assurerait en particulier la sécurité et la facilité de la circulation.

Nous sommes parfaitement conscients que l'adaptation de l'infrastructure routière au trafic et que le développement des opérations de sécurité spécifique demeurent à la base de toute amélioration de la circulation routière.

Or l'opération que vous avez décidée, dans la mesure où elle permet à l'Etat de ne pas consacrer au réseau routier l'argent qu'il prélève à cet effet, ne nous y conduit pas ; au contraire, elle nous en éloigne.

Nous luttons pour la réalisation du programme commun qui, à propos des transports, dit ceci :

« Les investissements pour les infrastructures nécessaires aux transports et à la circulation seront financés principalement par le budget de l'Etat ; les collectivités locales contribueront au financement sans se substituer à l'Etat. »

En nous prononçant contre ces transferts et leurs néfastes conséquences, nous avons la conviction de servir les usagers de la route et les collectivités locales. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

**M. Maurice Plantier, rapporteur spécial.** Je préciserai simplement que dans mon rapport écrit, à la page dix-huit, et dans mon exposé oral, j'ai indiqué que la commission des finances avait examiné longuement ce problème et que, à la majorité, elle avait donné un avis favorable à l'adoption de l'article 50.

Il n'y a aucune raison pour qu'elle modifie son point de vue. (Protestations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

**M. le ministre de l'équipement.** Je ne puis que contester l'argumentation que vient de développer M. Bustin.

En outre, je m'élève contre l'affirmation selon laquelle aucune des promesses faites par le Gouvernement n'aurait été tenue. (Protestations sur les mêmes bancs.)

**M. Georges Bustin.** Je demande la parole pour répondre au Gouvernement. (Protestations sur quelques bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Robert-André Vivien.** Que M. Bustin pense un peu aux fonctionnaires et aux agents qui travaillent sans discontinuer depuis de longues heures !

**M. le président.** La parole est à M. Bustin pour répondre au Gouvernement.

**M. Georges Bustin.** Monsieur le ministre, je savais bien que mon propos allait soulever une protestation de votre part.

Je tiens à vous indiquer, et je parle sous le contrôle de son président, que lorsque le conseil général du Nord a accepté — ce que je n'ai pas fait — le transfert de mille kilomètres de routes nationales secondaires, il s'est vu formellement promettre que le péage ne serait pas institué sur l'autoroute Valenciennes — Lille.

Or nous venons d'apprendre que cette autoroute serait soumise à péage. Le représentant de l'administration, ou du Gouvernement, n'a pas honoré sa parole en la circonstance ! (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

Je mets aux voix l'article 50.  
(L'article 50 est adopté.)

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

La discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1975, n° 1180. (Rapport n° 1230 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.) :

Equipement (suite) :

Logement et articles 43, 44, 45, 51 et 52 :

(Annexe n° 19. — M. Ligot, rapporteur spécial ; avis n° 1235, tome XII, de M. Bécaun, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1231, tome IX (Problème social), de M. Guerlin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures quarante.)

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

JACQUES RAYMOND TEMIN.