

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 29^e SEANCE2^e Séance du Vendredi 24 Octobre 1975.

SOMMAIRE

1. — **Loi de finances pour 1976 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7372).

Equipement (suite) :*Equipement et urbanisme.*

MM. de la Verpillière, Offroy, Denvers, Hamel, Nungesser, Delehedde, Claudius-Petit, Josselin.

M. Galley, ministre de l'équipement.

Réserve du vote des crédits du ministère de l'équipement inscrits aux états B, C et D.

Art. 69 :

MM. Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre.

Amenement n° 139 du Gouvernement. — Adoption.

Adoption de l'article 69 modifié.

2. — **Rappels au règlement** (p. 7385).

MM. Ducloné, le président, Bertrand Denis.

3. — **Loi de finances pour 1976 (deuxième partie).** — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 7385).

Equipement (suite) :*Logement.*

MM. Ligot, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour le logement ; Bécam, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le logement ; Andrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour le logement, Bertrand Denis.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

4. — **Dépôt de projets de loi** (p. 7390).

5. — **Dépôt d'un rapport** (p. 7390).

6. — **Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat** (p. 7390).

7. — **Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat** (p. 7390).

8. — **Ordre du jour** (p. 7390).

PRESIDENCE DE M. EDOUARD SCHLOESING,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1976

(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 1976 (n° 1880, 1916).

EQUIPEMENT

Equipement et urbanisme (suite).

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère de l'équipement concernant l'équipement et l'urbanisme. Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. de la Verpillière.

M. Guy de la Verpillière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans un passé récent, presque toutes les routes nationales étaient incapables d'assurer l'écoulement du trafic et, même en dehors des jours et des heures de pointe, c'est-à-dire pendant les périodes de départ en vacances, la traversée de certaines agglomérations présentait des difficultés considérables.

Pour remédier à cet état de fait, le Gouvernement s'est engagé dans un grand programme de construction d'autoroutes et, parallèlement, a entrepris un effort en faveur des voies contournant les agglomérations. Ainsi ont été supprimés nombre de ces fameux bouchons qui faisaient les délices de la presse en période de vacances. Cet effort de l'Etat, auquel s'est ajoutée la régression du trafic, conséquence de l'ouverture des autoroutes, a permis à de nombreuses populations citadines et villageoises de retrouver une vie plus calme, plus normale.

Généralement, le tracé des autoroutes suit de plus ou moins près celui des routes nationales correspondantes. Cependant, certains points de passage, imposés soit par le relief, soit par des contraintes d'urbanisme ou d'autres nécessités, obligent la route et l'autoroute à cheminer l'une à côté de l'autre, non d'ailleurs sans difficulté.

La possibilité d'établir une troisième voie est souvent exclue. On ne peut pas placer côte à côte la route nationale, l'autoroute et la déviation. Un choix est alors nécessaire. Comme la suppression de l'autoroute ne peut pas être raisonnablement envisagée, la mise hors péage de la section correspondant au contournement de l'agglomération apporte une solution rationnelle. Cette heureuse combinaison de la route et de l'autoroute, cette coordination intelligente évite aux riverains d'avoir à supporter sans contrepartie les inconvénients du passage de ceux qui refusent de payer un péage.

Or, monsieur le ministre, vous avez adopté une position très ferme à propos du péage sur les autoroutes. Vos récentes déclarations concernant l'autoroute A 4 et l'autoroute A 15 confirment que vous maintenez votre point de vue. Alors, l'on ne voit pas que certains citadins paient des impôts et des péages sans que la circulation dans leur ville soit améliorée, il faut poursuivre l'établissement de déviations.

A cet égard, il est regrettable que la diminution des crédits d'investissements de votre budget laisse mal augurer de cette action.

Je l'ai dit, la construction de déviations n'est pas toujours possible. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de préciser vos intentions dans ce cas ?

Vous avez compris, monsieur le ministre — et le fait que vous me regardiez en souriant le prouve — que je pensais à l'autoroute A 42 Lyon—Genève, dont le tracé préoccupe beaucoup les populations riveraines du Rhône en direction de la Suisse. Ce n'est pas l'ouverture récente de l'autoroute Lyon—Chambéry, magnifique voie totalement déserte, qui peut les rassurer.

Je suis très conscient de ce qu'une autoroute apporte à la vie économique d'une région, mais elle doit également contribuer à la qualité de la vie en détournant le trafic hors des zones habitées. Bref, elle doit répondre à la finalité de la politique : rendre la vie plus commode et les populations plus heureuses. *(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. Offroy.

M. Raymond Offroy. Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, tous les plans d'équipement et d'aménagement concernant la Haute-Normandie, plans que j'ai étudiés depuis quelques années, répètent à l'envi qu'un équilibre doit être maintenu entre la vallée de la Basse Seine, d'un côté, les plateaux qui l'entourent, de l'autre.

Mais dès qu'on examine l'importance des efforts financiers et techniques réalisés ou envisagés dans cette région, on s'aperçoit que la quasi totalité des investissements sont réservés au secteur privilégié de l'axe séquanien et que les plateaux doivent se contenter de retombées hypothétiques ou de miettes parcimonieuses. On arrive ainsi à la conviction que ce fameux équilibre n'est qu'une clause de style, jugée dérisoire par les technocrates qui, trop souvent, nous gouvernent et qui ne s'enthousiasment que pour des réalisations grandioses, discutables au plan économique et déplorable au plan humain.

Vous penserez peut-être, monsieur le ministre, que j'aurais dû effectuer cette intervention quand nous examinerons l'aménagement du territoire. Si j'ai choisi cependant le budget de l'équipement, c'est parce que, pour la région que je représente, c'est au niveau de la politique portuaire de la France que se situe le problème.

La ville de Dieppe a certes l'inconvénient d'être le troisième port d'un département qui est déjà doté de deux ports autonomes. Ceux-ci se partagent la manne gouvernementale, et le petit frère est toujours réduit à la portion congrue.

En plaidant pour un port secondaire, étouffé par deux ports autonomes, j'ai d'ailleurs conscience de lutter aussi en faveur d'un grand nombre d'autres villes moyennes qui sont dans la même situation. C'est pourquoi je considère que mon intervention n'est pas déplacée dans un débat national comme celui du budget.

Si nous nous laissons emporter par la folie des grands complexes et l'abandon des régions dites « secondaires », nous aboutirons inévitablement à la création de quelques monstres sacrés qui ne parviendront pas, en définitive, à maintenir leur prospérité puisqu'ils seront entourés par des laissés pour compte de l'expansion, par des zones de plus en plus pauvres, abandonnées par leurs habitants et transformées en désert par la ruine de leur économie.

Telle est d'ailleurs l'impression qui se dégage de l'excellent rapport de M. Valleix, qui montre que plus de 90 p. 100 des dépenses d'équipement portuaire seront réservées en 1976 aux six ports autonomes, alors que la plèbe des ports qualifiés par notre rapporteur de « moyens » devra se contenter de moins de 10 p. 100, en dépit des assurances classiques et renouvelées en faveur de la façade maritime occidentale de notre pays.

Dans les plateaux du nord de la Seine-Maritime, le seul point d'accrochage de la prospérité est la ville de Dieppe, et cette ville dépend essentiellement de l'avenir de son port, lequel ne figure pas, à quelque titre que ce soit, dans les dépenses d'équipement envisagées par votre budget. Cependant, ce port est menacé sur plusieurs fronts en même temps.

Premier port bananier de France et deuxième port fruitier, Dieppe perdra inévitablement ce trafic s'il ne peut, dans quelques années, accueillir les porte-conteneurs qui auront de 190 à 220 mètres de long. Or il ne pourra le faire que si l'on construit un port extérieur capable de recevoir des navires de cette dimension ayant dix mètres de tirant d'eau.

Quatrième port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, Dieppe n'a accueilli en 1974 le dernier-né des cars-ferries de la ligne Dieppe—Newhaven que grâce à la construction d'un quai oblique spécial. Les cars-ferries qui suivront seront encore plus grands. Nous devons donc, dans un avenir proche, renoncer aussi à ce trafic — 600 000 passagers et 700 000 tonnes — si l'on nous refuse les installations plus vastes que nous réclamons.

Coincé entre les falaises et la mer, Dieppe ne dispose plus à l'heure actuelle de l'espace qu'exigent l'augmentation croissante du trafic roulant et l'accroissement du nombre des camions et semi-remorques à destination ou en provenance de l'Angleterre. Il ne pourra répondre à la demande que lorsqu'il disposera de trente-cinq hectares de terre-pleins prévus par le projet de port extérieur.

Site idéal pour le trafic par aéroglisseur qui sera possible dès 1977, quand nous disposerons des N 500 qui réduiront la traversée de 3 heures 45 à 1 heure 15 et mettront ainsi Londres

à 5 heures 30 de Paris par route et naviplane. Dieppe ne pourra, sans investissements nouveaux, accueillir ce nouveau mode de transport en raison de la vétusté et de l'exiguïté de ses installations actuelles.

Lieu privilégié pour la navigation de plaisance, Dieppe, qui est le port le plus proche de Paris, ne peut recevoir actuellement qu'un infime contingent de ces petits navires. Le projet que vous connaissez, monsieur le ministre, permettrait d'installer 300 anneaux dans l'actuel avant-port qui serait libéré par la création du port extérieur, c'est-à-dire presque sans frais et dans des conditions idéales puisque ce port de plaisance serait ouvert à toute heure de marée.

De la même manière, se trouverait rendu à sa véritable destination le bassin des chalutiers, ce qui permettrait d'accélérer le renouveau du port de pêche de Dieppe qui a commencé depuis plusieurs années.

Vos services, monsieur le ministre, considèrent sans doute que ce port extérieur coûterait 200 millions de francs, dont le tiers serait à la charge de l'Etat, et que la rentabilité de cet investissement serait nulle. Vous-même avez déjà pris position en ce sens, mais c'était avant que ne soient connues les études effectuées par les services techniques, avec le concours des autorités régionales.

Ces études sont actuellement terminées ; j'aimerais que vous preniez le temps de les parcourir. Elles concluent en effet, maintenant que le projet de tunnel sous la Manche paraît renvoyé aux calendes grecques, à un taux de rentabilité de 8 p. 100 en hypothèse basse et de 9 p. 100 en hypothèse haute, ce qui permettrait donc un amortissement assez rapide.

Certes, la construction de ce port extérieur représente une somme importante — et le hochement de tête que vous faites me le confirme, monsieur le ministre — mais elle ne correspond, en définitive, qu'au coût d'un porte-conteneur bananier et, je le souligne, à 10 p. 100 à peine des investissements portuaires que vous avez prévus pour la région.

Ainsi les Dieppois se trouvent, et vous vous trouvez aussi, monsieur le ministre, devant un choix crucial :

Ou bien on laisse moisir dans la vétusté le port de Dieppe et l'on réduit au chômage ou au départ les 3 000 actifs qui en vivent ainsi que leurs familles, tandis que l'on condamne à un lent dépérissement tous ceux qui, indirectement, voient la préservation de leur niveau de vie liée au maintien et au développement de l'activité portuaire.

Ou bien l'on admet que la métropole d'équilibre des plateaux de Haute-Normandie a elle aussi le droit de vivre et on donne ainsi un nouveau souffle à ce vieux port.

C'est toute une population ayant le dos à la mer qui réclame son droit à la vie et à la prospérité et qui, par ma voix, monsieur le ministre, vous parle aujourd'hui de cette tribune.

Les Dieppois sont, dans la conjoncture présente, à la fois pleins d'espoir et désespérés.

Pleins d'espoir, car ils savent que, si on leur donne la possibilité de laisser librement jouer les lois économiques, ils verront dans les dix années à venir leur niveau de vie s'accroître grâce à une augmentation des trafics du port de commerce, du port de voyageurs, notamment avec le service des aéroglisseurs, du port de pêche, et au trafic du futur port de plaisance avec le développement du tourisme, tout cela entraînant l'implantation d'entreprises nouvelles permettant de résorber le chômage qui sévit durement dans cette région.

Désespérés, car ils savent que, si les pouvoirs publics restent sourds à cet appel, ils sont condamnés à un dépérissement lent mais progressif, à la stagnation, à la dispersion, bref à la mort de leur ville.

Ils se trouvent donc devant l'alternative suivante : s'agrandir ou mourir, alternative dont ils sentent la cruauté et la rigueur.

La mode n'est plus aux accents pathétiques et, lorsqu'on parle le langage du cœur, on ne recueille que les sourires narquois de ces techniciens qui se sont convertis en ordinateurs ou en machines à calculer, ce qui ne les empêche pas d'ailleurs de se tromper régulièrement dans leurs prévisions.

Mais, Robert Galley, vous avez été, comme moi, formé par un grand Français qui nous a appris que la seule querelle qui compte en définitive est celle de l'homme. Je me refuse donc à croire que vous écarterez mon témoignage, car je fais appel non seulement aux réalités économiques, mais aussi à votre sens de l'humain. *(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. Denvers.

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, vous avez en charge des équipements collectifs et publics essentiels pour le cadre de vie des Français et vous êtes aussi comptable des conditions d'habitat d'un très grand nombre de nos compatriotes. Nous devons donc porter un très vigilant intérêt au budget de votre ministère.

Ce budget — telle est du moins l'impression qu'on éprouve lorsqu'on l'examine — n'est qu'un budget de reconduction, qui ne comporte pas de grandes options fondamentales, ni d'orientations très précises.

La comparaison entre le budget de 1975 et celui qui nous est proposé pour 1976 est relativement facile en raison de la stabilité de la nomenclature budgétaire, exception faite toutefois pour les dépenses de recherche scientifique et technique.

Je présenterai d'abord trois remarques.

Premièrement, certaines dépenses du titre V sont transférées au titre III : entretien et exploitation des équipements d'infrastructure.

Deuxièmement, la quasi-suppression de la participation de l'Etat au budget du Fonds spécial d'investissement routier — chapitre 53-21 — n'est que mal compensée par l'augmentation des autorisations de programme du F. S. I. R. financées par la réforme de la fiscalité pétrolière.

Troisièmement, le mauvais calcul des estimations physiques du programme de logement ne permet plus de connaître et de mesurer très exactement l'effort réel de l'Etat en faveur de la politique de l'habitat.

Mes chers collègues, monsieur le ministre, et ne tenant pas compte du plan de relance mais en incluant les ressources du Fonds spécial d'investissement routier, on constate que, si la progression générale du budget de l'équipement ressortira à 27 p. 100 pour les dépenses ordinaires et à 6,6 p. 100 pour les dépenses d'investissement, en crédits de paiement, soit une moyenne de 11,20 p. 100, celle-ci demeurera cependant inférieure à la progression de l'ensemble des dépenses publiques.

Et si l'on apprécie en volume l'évolution des dépenses d'investissement, on constate une régression de l'ordre de 2 p. 100. Or le budget de l'équipement, logement compris, est précisément celui qui aurait dû être particulièrement considéré et soutenu.

L'action et les efforts de ce budget vont donc, me semble-t-il, à l'encontre des objectifs du plan dit « de relance ». Bien sûr, si l'on affecte la totalité des crédits de la loi de finances rectificative d'avril 1975 ainsi que la part des crédits du budget voté l'an dernier susceptibles d'être consommés en 1975 et si l'on reporte à 1976 le reste des crédits inscrits dans le collectif budgétaire adopté au cours des dernières semaines, on obtient, pour les dépenses en capital, des résultats qui accusent une progression de 14,6 p. 100 en valeur mais de 6 p. 100 seulement en volume.

Ces chiffres, qui impliquent que la totalité des crédits du plan de relance sera dépensée à la fin de l'année 1976, montrent deux choses : premièrement, que le budget d'investissement de l'Etat pour 1976 sera profondément déflationniste — moins 2 p. 100 en volume ; deuxièmement, que le plan de relance, en supposant toujours un report massif des crédits sur 1976, permettra à peine aux dépenses de l'Etat de suivre l'évolution prévisible de la production intérieure brute du volume — 4,7 p. 100.

Cela dit, je ferai porter maintenant mes réflexions sur trois points du budget : les dépenses ordinaires d'abord ; les dépenses d'équipement ensuite ; enfin, les dépenses consacrées au logement à propos desquelles je présenterai quelques observations par anticipation.

Les dépenses ordinaires : deux nouveautés, qui expliquent la très forte progression de ces dépenses en 1976, sont intervenues.

La première consiste en une modification de la nomenclature budgétaire en matière de recherche. Il semble que cette opération soit une des retombées du rapport de la Cour des comptes, qui s'étonne que l'on ne puisse évaluer avec précision l'enveloppe « recherche » du ministère. En fait, cette mesure n'apporte aucune amélioration, au contraire. Il apparaît, bien qu'il soit difficile de l'affirmer, qu'il y ait eu transfert des recherches et études générales vers des études plus techniques et que les subventions aux organismes soient simplement reconduites sans tenir compte des majorations de prix.

La deuxième nouveauté est l'extension de la définition des dépenses d'entretien des équipements d'infrastructure et des équipements immobiliers.

Les dépenses de fonctionnement inscrites dans les trois premières parties du titre III et concernant notamment le personnel croissent de plus de 25 p. 100. Mais, en réalité, cela n'est pas significatif, car le budget de 1975 a été augmenté à la suite des répartitions ultérieures de crédits correspondant aux augmentations de salaires décidées en 1975.

Le nombre de postes créés est de 1471, soit moins de 2 p. 100 des effectifs. De plus, on crée proportionnellement moins d'emplois de titulaires que de contractuels, ce qui ne fait qu'accroître une tendance préjudiciable à la stabilité de l'emploi.

Pour les dépenses d'entretien et d'exploitation, on note une assez forte progression, mais sans que l'on sache très exactement s'il s'agit d'un effort accru ou d'un transfert en provenance du titre V.

En ce qui concerne les interventions publiques, titre IV, on note également un fort accroissement des subventions pour travaux de fonctionnement. La seule mesure réellement nouvelle est la forte augmentation des crédits destinés au service national des examens du permis de conduire : plus 20 millions, soit au total 80 millions pour 1976.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, logement excepté, on distinguera trois domaines : le réseau routier, les ports et voies navigables, l'aménagement foncier et l'urbanisme.

Pour le réseau routier, il faut encore réintégrer les chiffres concernant le Fonds spécial d'investissement routier et faire des hypothèses sur la consommation des crédits du plan de relance.

L'évolution entre le budget initial de 1975 et celui de 1976 est la suivante : moins 2,2 p. 100 en valeur, soit moins 11,5 p. 100 en volume. Si l'on suppose que 10 p. 100 des crédits de la loi de finances rectificative auront été consommés en 1975 et 80 p. 100 en 1976 — il restera 10 p. 100, car des opérations importantes déborderont presque obligatoirement sur 1977 — on obtient les chiffres suivants : crédits de paiement 1975 modifiés : 4 740 millions ; crédits de paiement 1976 modifiés : 5 520,5 millions, soit une augmentation de 16,5 p. 100 en valeur et de 7 p. 100 en volume.

L'année 1975 ayant connu une progression assez notable par rapport à 1974, on ne dépasserait donc en 1976 que de peu le niveau 1974, lui-même déjà faible. Compte tenu d'une hypothèse optimiste de consommation des crédits, ce budget reste donc assez, voire très médiocre. Je me permets, monsieur le ministre, d'ouvrir une très brève parenthèse pour vous rappeler quelques urgences en matière d'équipement routier. Je citerai notamment les voies A 26, avec son terminal de Calais, et A 16 qui intéressent les régions du Nord et de l'Est.

J'aborde maintenant les ports maritimes et les voies navigables en soulignant que, hors plan de relance, on note une forte baisse en valeur des crédits de paiement, 10,6 p. 100, soit près de 20 p. 100 en volume, ce qui est considérable.

Toutefois en intégrant, pour 1976, 75 p. 100 des crédits ouverts par la loi de finances rectificative et en en reportant 25 p. 100 sur 1977, on obtient une évolution des crédits de paiement de 7 p. 100 en valeur, soit 15 p. 100 en volume.

Les ports, notamment les ports autonomes, sont relativement favorisés, mais si nous n'avons pas à nous en plaindre, il faut cependant souligner que ce résultat a été obtenu au détriment des autres ports et surtout des plus petits d'entre eux. Si l'on n'apporte pas à ces derniers l'entretien qu'exigent leur état et leurs aménagements, ce sera la catastrophe pour les communes concernées.

Je vous demande donc de porter toute votre attention sur la situation des ports non autonomes qui, le long de nos côtes, revêtent une grande importance pour l'économie régionale. Leur entretien est donc indispensable si l'on ne veut pas que la mer les ravage rapidement.

En ce qui concerne les voies navigables, disons tout de suite que dans ce budget rien ne vient affirmer une politique volontariste de modernisation et de développement des grands moyens de communication par voie d'eau. Nous le regrettons vivement et nous ne comprenons pas pourquoi le Gouvernement estime devoir retarder ses choix et, en définitive, ses décisions.

Qu'en est-il et qu'en sera-t-il de ces indispensables liaisons fluviales à grand gabarit entre le Nord et la Belgique, entre le Nord et la Seine, entre la Seine et l'Est, et de l'achèvement du canal Bauvin—Lille—Marquette ?

Pourtant, quoi de plus patent que le rôle de ces jonctions fluviales pour l'économie régionale et nationale, jonctions facilement réalisables et financièrement supportables. Je n'aurais garde d'oublier la liaison Rhin—Rhône dont on parle depuis tant d'années.

Quoi qu'il en soit, il importe de choisir entre ces urgences pour ne retenir que celles qui pourraient avoir le plus sûr et le plus utile impact sur les économies régionales concernées. Les liaisons Seine-Nord et Nord-Belgique me paraissent, de ce point de vue, aller de soi. Toutes les conditions de les réaliser semblent réunies aujourd'hui. Il conviendra donc de se déterminer rapidement.

Je vous entretiendrai maintenant de l'aménagement foncier, mais en quelques mots seulement puisque le sujet a été longuement évoqué ce matin par notre collègue M. Dubedout.

Ce secteur vital, car il conditionne le cadre de vie par le logement, l'environnement, le site et les équipements, a été particulièrement sacrifié dans le plan de relance et dans le projet de budget pour 1976.

Les autorisations de programme s'effondrent avant comme après le plan de relance — moins 25 p. 100 en volume — alors que les crédits de paiement, en raison de la poursuite d'opérations engagées mais aussi d'un artifice de présentation, progressent d'environ 6 p. 100 en volume.

J'arrête là mes observations sur ce sujet : j'aurai l'occasion d'y revenir à propos d'un amendement.

J'ai annoncé tout à l'heure que j'interviendrais par anticipation sur les crédits consacrés au logement. La présentation du budget appelle trois remarques d'ordre général.

D'abord, comme pour 1975, ce projet de budget est présenté en valeur, c'est-à-dire qu'il ne comporte aucun engagement portant sur le nombre de logements financés. Nous connaissons les aléas de cette façon de faire qui indispose tout le monde et ne sécurise personne.

Ensuite, la hausse implicite des prix plafonds retenue dans le projet de budget est de 6,5 p. 100 alors que, dans le rapport économique et financier, la hausse prévue en matière de consommation des ménages est évaluée à 8,6 p. 100. La différence en logements financés est donc au moins de 5 000 équivalents-logements.

Enfin — et cela me paraît grave — le prix unitaire de l'I. L. M.-1972 a été artificiellement diminué de 25 p. 100 pour annoncer une dotation de 20 000. Le chiffre correct eût été de 16 000 logements I. L. M.-1972.

Sur le plan des dotations en valeur, le bon élément de comparaison est la même budgétaire qui s'élève, après la réévaluation des prix plafonds en avril, à 7,5 milliards de francs, car les 5,5 p. 100 accordés à cette époque correspondaient à des prestations « isolation » qui seront toujours exigées en 1976.

Ainsi, par rapport à l'effort budgétaire global consenti pour 1975, le recul est impressionnant. C'est ce que nous regrettons.

La réalité budgétaire, c'est que les autres aides au logement pour lesquelles il n'existe aucune condition de ressources, sont, au contraire, en augmentation. C'est ainsi qu'au titre de l'impôt sur le revenu, l'augmentation est de 28,2 p. 100, de la contribution foncière de 24,3 p. 100 et de l'épargne-logement de 39 p. 100. Ces avantages ne sont pas niables ; ils montrent que le logement social est moins aidé que le logement des plus favorisés.

En conclusion, il nous faut bien souligner l'insuffisance certaine de ce budget, en dépit de quelques secteurs mieux pourvus alors que personne ne conteste la très grande importance économique et sociale qu'il revêt. Oui, nous sommes loin de pouvoir affirmer qu'il sera capable de donner aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure la place primordiale qui leur revient si l'on veut bien retenir que le progrès et le cadre de vie des Français en dépendent au premier chef.

Nous, — omnes point, monsieur le ministre, convenez-en avec nous. Pour notre part, nous ne pouvons accepter un pareil état de choses. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, la présence sur nos bancs de M. Claudius-Petit, l'un de nos collègues les plus assidus, me fait songer aux propos qu'il tenait l'an dernier lors de notre débat sur les crédits de votre ministère. En ancien parlementaire qu'il est, il constatait alors avec tristesse que d'année en année se répétait le même souhait, toujours déçu, d'une politique dynamique des voies navigables.

Ayant, je crois, le sens de l'Etat, je mesure la difficulté pour un ministre de l'équipement de procéder aux équilibres budgétaires dans les limites imparties à son administration dont l'action s'insère dans une politique globale qui se doit de maîtriser l'inflation.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez déclaré que votre budget n'était pas un budget de transition. Vous avez ajouté que vous aviez cherché à éviter de sacrifier les secteurs prioritaires qui concourent au développement économique. Mais vous n'avez pas cité les voies navigables.

J'en déduis que, dans votre esprit, hélas ! comme dans celui de vos collaborateurs, le moment n'est pas encore venu — je souhaiterais que vous me trompiez — d'infléchir notre politique d'équipement pour que la France cesse enfin d'être le pays qui, en matière de modernisation des voies navigables, n'est pas à même de faire face à la concurrence de ses partenaires européens. D'année en année, en effet, notre retard s'accroît.

Oh ! certes, cette année, les crédits d'entretien des voies navigables — vous l'avez souligné ce matin — augmentent de 17 p. 100. Nous devons cependant constater que, dans leur ensemble, les crédits destinés aux voies navigables sont en régression par rapport à 1975, non seulement en francs courants, mais encore en francs constants.

Si je ne me suis pas trompé dans mes calculs, et compte tenu de la somme affectée à l'ensemble des voies navigables, il ne resterait pratiquement — à moins que des collectifs ne viennent, en cours d'année, augmenter les crédits — que soixante dix millions de francs pour l'entretien et les programmes nouveaux sur les opérations à grand gabarit.

Puisque 1976 sera la première année d'exécution du VII^e Plan, il est inquiétant que le budget de cet exercice paraisse traduire la persistance d'un manque d'intérêt ou de l'hésitation à faire le choix qui permettrait à la France de rattraper son retard dans le domaine des voies navigables.

Député d'une circonscription traversée par le Rhône, je m'en voudrais toutefois de ne parler que de la liaison Rhin-Rhône. M. Denvers nous a, de son côté, entretenu de la liaison Seine-Nord et M. Nungesser va certainement parler, pour sa part, de la conjonction des efforts réalisés par les régions du Nord et de l'Est pour faire en sorte que, dans le cadre des liaisons Seine-Nord et Seine-Est, envisagées désormais comme un ensemble solidaire, s'accomplisse une importante action de promotion.

Lorsqu'on est persuadé que la France doit utiliser l'autout que pourrait représenter pour elle un développement important de la voie d'eau, le premier devoir est de plaider globalement ce dossier, dans une optique nationale, avant celui de projets régionaux, même d'importance nationale ou internationale, comme c'est le cas pour la liaison Rhin-Rhône.

Ce n'est certes pas en dix minutes que j'aurais le temps de le faire.

Mais beaucoup sont étonnés de constater que le projet de budget de votre ministère pour 1976 ne paraît pas, dans ce domaine, amorcer un changement notable.

La crise de l'énergie est une contrainte qui pèse très lourdement sur l'équilibre de la balance des paiements et qui, normalement, devrait orienter — elle l'oriente déjà en partie — la politique économique du Gouvernement. Or, de tous les modes de transport, la voie d'eau est incontestablement celui qui apporte à notre pays la contribution la plus importante en fait d'économie d'énergie.

D'autre part, à une époque où les prix français étant affrontés à la compétition internationale, un emploi sur trois dépend de l'exportation, c'est incontestablement le mode de transport le moins onéreux, le moins polluant, le moins bruyant.

Monsieur le ministre, l'économiste logique, le logicien que vous êtes soulignait l'an dernier que ne pas accélérer l'accomplissement d'investissements déjà entrepris aboutissait à une réelle déperdition des efforts déjà consentis.

Or votre projet de budget, au rythme des crédits qui vous ont été accordés et que vous avez cru devoir affecter à la voie d'eau, ne permet même pas d'envisager le franchissement des seuils avant dix ou douze ans, et le seul aménagement des vallées impliquerait la mise en œuvre de deux plans au moins.

Lors de l'examen du VII^e Plan, plusieurs d'entre nous ont déposé des amendements tendant à modifier certains termes de la directive qui sert actuellement de base aux faveurs du Plan. M. le Premier ministre — qui était au banc du Gouvernement, étant donné l'importance du débat — déclarait alors : « Je ne peux pas préjuger le travail des commissions ». D'où une inquiétude qui s'accroît.

Député du Rhône, je ne méconnais pas pour autant le bien-fondé des demandes qui vous sont présentées pour l'accélération de la liaison Seine-Nord et de la liaison Seine-Est. Mais permettez-moi, sur le plan politique, de vous rappeler un certain nombre de choses. Etant donné votre droiture, je sais que vous comprendrez l'importance, du point de vue civique, des propos que je vous tiens.

L'Etat, c'est une personne morale dont l'autorité tient pour une large part au fait que les citoyens doivent considérer comme crédibles les affirmations prononcées devant eux par les membres du Gouvernement. Dans la région Rhône-Alpes, depuis deux ans, se sont succédés les déclarations favorables à la liaison mer du Nord-Méditerranée par la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit : celles de M. Guichard lorsqu'il était votre prédécesseur au ministère de l'équipement, de M. Messmer lorsqu'il était Premier ministre, de M. le Premier ministre Chirac, à Lyon, le 1^{er} octobre, sans oublier les déclarations de M. Durafour, il y a quelque deux mois, ni celles de M. Piotowski, il y a trois mois.

Or, les citoyens de nos six régions, en entendant ces déclarations ministérielles successives, disent dans un langage familier : « On nous emmène en bateau (Sourires) ; le projet, une fois de plus, tombe à l'eau. »

Loin de moi l'intention de mettre la liaison Rhin-Rhône en concurrence avec les liaisons Seine-Nord et Seine-Est. Mais qu'il me soit permis de rappeler des vérités géographiques qui concernent la France tout entière.

A Lyon, M. Chirac a bien expliqué que les calculs de rentabilité immédiate ne devaient pas être considérés comme l'élément essentiel de la décision, laquelle doit être prise dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

Il serait très grave, monsieur le ministre, étant donné l'insuffisance des crédits dont vous disposez dans le cadre budgétaire actuel, qu'une compétition opposât ceux qui souhaitent la réalisation de la liaison Seine-Nord, ceux qui entendent que l'achèvement de la liaison Seine-Est soit menée à bien et ceux qui s'intéressent à l'établissement de la liaison Rhin-Rhône, ce qui inciterait le Gouvernement à dire, paraphrasant la fable *L'huile et les plaideurs* : « Mettez-vous d'accord avant que je fasse un choix ».

M. Eugène Claudius-Petit. C'est à l'exécutif qu'il appartient de faire un choix !

M. Emmanuel Hamel. Exactement. Le projet de liaison Rhin-Rhône intéresse la France tout entière, mais de graves menaces pèsent sur lui.

Le devoir de tout gouvernement est de prévoir : il est, certes, facile de le rappeler, mais c'est difficile à traduire dans la réalité. D'année en année, nous sommes affrontés à des problèmes de conjoncture et, d'année en année, parce que la conjoncture nous presse, on remet à l'année suivante l'exécution de décisions d'une grande importance pour l'avenir français dans l'Europe qui se forge.

Si l'on n'entreprend pas à bref délai l'établissement de la liaison Rhin-Rhône, c'est l'ensemble de l'économie française qui, dans quelques années qui viendront très vite, subira un handicap terrible : les Allemands ayant, eux, réalisé en 1982 ou 1984 la liaison Rhin-Main-Danube, la grande liaison Nord-Sud de l'Europe s'effectuera, de la Baltique à l'Adriatique, par la liaison Trieste-Danube si le Rhin-Rhône ne se fait pas très rapidement.

Les six régions économiques concernées de Marseille à Strasbourg ne seront pas les seules à être lésées : c'est l'économie française tout entière qui en subira les conséquences.

Le gouvernement allemand affronte, comme le gouvernement français, les duretés de la compétition internationale ; il est aux prises, lui aussi, avec la crise de l'économie occidentale tout entière. Cela ne l'empêche pas de consacrer au développement des voies navigables un pourcentage du produit national brut qui est le triple du nôtre.

Je voudrais vous mettre en garde, monsieur le ministre, contre la tentation de calculs trop rapides en ce qui concerne la rentabilité d'un projet.

D'abord, vous le savez, des études très approfondies tendent à prouver qu'en 1985 le trafic sur la liaison Rhin-Rhône atteindra 15 millions de tonnes, compte tenu de ce que celui du port de Marseille dépasse actuellement 100 millions de tonnes et celui du port de Rotterdam, 240 millions de tonnes. Ce n'est pas rien !

Certes, l'Etat doit arbitrer, faire face à de multiples demandes. Mais n'oubliez pas de tenir compte que la rentabilité du projet de liaison Rhin-Rhône est subordonnée au prix du kilowattheure auquel la Compagnie nationale du Rhône est astreinte, depuis de longues années, à céder l'électricité qu'elle produit à Electricité de France : 3,2 centimes le kilowatt, pour 11 milliards de kilowattheures. Que rapportera à la Compagnie nationale du Rhône le prix d'un kilowattheure payé au prix moyen de la centrale thermique ? Neuf centimes. Grâce au seul paiement à sa valeur réelle de l'électricité produite par la Compagnie nationale du Rhône, quel que 700 millions de francs seraient dégagés chaque année qui permettraient à cette compagnie, en six ou sept ans, de réaliser le projet.

Je cesse de parler de la liaison Rhin-Rhône.

Puisque vous êtes le gendre du maréchal Leclerc, je vous rappelle que c'est le jour anniversaire de la libération de Strasbourg que, le 24 novembre, à Dijon, M. le Président de la République discutera de la liaison Rhin-Rhône avec les présidents des six conseils régionaux allant de la Provence à l'Alsace.

Sans prendre parti dans la compétition ouverte au sujet des divers projets de liaison, je vous apporte un témoignage d'ordre civique et politique : pour la région Rhône-Alpes, la liaison entre le nord de l'Europe et la Méditerranée est incontestablement une préoccupation qui a désormais dépassé le stade des responsables locaux et des hommes politiques pour devenir un espoir de la population des départements qui composent cette région.

Dans le monde difficile où nous vivons, il est parfois nécessaire de proposer aux hommes, non pas un rêve — car la réalisation dont je viens de parler constituerait pour la France un atout extraordinaire — mais un objectif qui, en quelque sorte, grandisse la nature des efforts quotidiens et qui sublime l'idée qu'une région peut se faire de son propre avenir.

S'il n'y avait pas eu le serment de Koufra, si, pendant des années, des hommes n'avaient pas vécu avec la photographie de la cathédrale de Strasbourg sur leur cœur, ils n'auraient pas fait ce qu'ils ont fait.

Eh bien ! dans un monde heureusement devenu pacifique, la liaison Rhin-Rhône devient véritablement, pour les habitants des six régions et des dix-sept départements concernés, un critère de ce que la France d'aujourd'hui est à même d'accomplir, face aux problèmes de l'avenir.

Si, quelles que soient les charges qui pèsent par ailleurs sur l'Etat, et quelle que soit la difficulté des arbitrages, vous étiez l'artisan d'un choix politique en faveur de cette liaison, après une étude raisonnable des rentabilités économiques, vous pourriez, monsieur le ministre, marquer l'histoire, parce que vous auriez été le premier ministre de la République qui, depuis Freycinet, aurait compris que, dans un monde aussi difficile, on

n'a pas le droit, si coûteuse que puisse être au départ l'expérience, de priver un pays comme la France de cet atout que peut être une politique de la voie d'eau à la hauteur de nos ambitions nationales dans l'Europe d'aujourd'hui et dans celle de demain. (*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. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, mon propos portera sur deux points.

Je voudrais vous dire d'abord ce qu'il faudrait faire — c'est peut-être ambitieux de ma part — et ensuite ce qu'il ne faudrait pas faire. (*Sourires.*)

Je parlerai d'abord des voies navigables et ensuite du péage sur les autoroutes.

En ce qui concerne les voies navigables, vous assistiez il n'y a pas tellement longtemps à une réception au cours de laquelle le directeur de l'Office national de la navigation vous disait : « La navigation fluviale, mal aimée, oubliée, souvent mal comprise... » Je me souviens qu'il y a vingt ans, quand j'étais secrétaire général du conseil de la batellerie, je disais : cette corporation si souvent méconnue.

Les choses ont peu changé. Elles ont peu changé en ce qui concerne le climat psychologique qui entoure la navigation fluviale, et pourtant elles ont changé en ce qui concerne les efforts de la navigation fluviale pour s'adapter au monde moderne. Nous sommes passés, depuis la Libération, du vieux bateau de bois, de la vieille péniche en bois, au bateau de fer, et de la traction animale au toueur, au remorqueur, puis à l'automoteur, puis au pousseur.

Sur le plan de la rentabilité — cette considération, à elle seule, devrait être déterminante — il suffit de rappeler que le prix de revient de la tonne transportée à grande distance est de six centimes pour un pousseur, de dix centimes pour un automoteur, de seize centimes pour le transport par train et de vingt centimes pour le transport par camion.

A une époque où l'on parle beaucoup d'économies d'énergie — c'est important aujourd'hui, mais je crains que cela ne le reste encore longtemps — il convient d'indiquer qu'à la tonne kilométrique, le pousseur brûle l'équivalent de cinq grammes de charbon ; le train à traction électrique, six grammes ; le camion de vingt-cinq tonnes, vingt-quatre grammes.

On parle aussi beaucoup de la qualité de la vie. Que dire de la comparaison entre l'absence de pollution de la péniche, même automotrice, et la pollution provoquée par des camions qui défilent sur les routes et les autoroutes ? Que dire des nuisances par le bruit ?

M. Eugène Claudius-Petit. Très bien !

M. Roland Nungesser. La navigation fluviale emprunte des réseaux pour la plupart naturels ; le passage d'une péniche n'a rien de choquant et il offre même un spectacle que les poètes ont souvent chanté.

Si nous avons encore quelques hésitations, monsieur le ministre, il nous suffirait de regarder autour de nous.

Serions-nous les seuls à avoir raison contre tous, contre la Belgique et l'U. R. S. S., contre les Pays-Bas et les Etats-Unis, contre l'Allemagne fédérale, pays qui, depuis de nombreuses années, surtout depuis la Libération, font des efforts pour développer leurs transports par voie d'eau ?

La Belgique transporte 20 p. 100 de son trafic de marchandises par voie fluviale, les Pays-Bas, 40 p. 100. En République fédérale d'Allemagne, le tonnage transporté par voie d'eau est supérieur au tonnage acheminé par route et, selon les prévisions pour 1985, le transport par chemin de fer s'accroîtra de 4 p. 100, le transport par route de 20 p. 100 et le transport par voie d'eau de 26 p. 100.

Un journal réputé humoristique qui s'est élevé depuis quelque temps au niveau d'un journal économique, après avoir évoqué tous les arguments qui militent en faveur de la liaison Rhin-Rhône, dont M. Hamel vient de parler, affirmait pour conclure : « Même si vous décidiez de la faire demain, ce serait trop tard car les Allemands, eux, entre-temps, auront réussi à faire implanter le long du Rhin-Main-Danube toutes les entreprises industrielles que vous espérez depuis vingt ans en France sur le Rhin-Rhône et que vous n'aurez plus demain parce qu'elles seront installées en Allemagne ».

Voilà comment, en plaçant le dossier des voies navigables, on fait la démonstration de notre faiblesse d'hier, de celle d'aujourd'hui et de celle de demain.

Je ne parlerai ni des Etats-Unis, ni de l'Union soviétique, si ce n'est pour dire que tout récemment, à l'occasion d'un voyage en U. R. S. S., j'ai pu constater que l'on dessinait maintenant une voie — d'un gabarit si extraordinaire qu'en France on n'oserait pas l'appeler « grand gabarit » — reliant la Baltique à la mer Noire, alors que nous en sommes encore — comme je le ferai tout à l'heure — à plaider pour la mise au gabarit de trois mille tonnes au-delà de Compiègne.

Je ne parlerai pas non plus des avantages que la voie d'eau peut procurer par ailleurs, ni des possibilités qu'elle ouvre à la navigation touristique.

Mais je voudrais vous dire, monsieur le ministre, combien le projet de budget que vous nous présentez est décevant : de 370 millions de francs en 1975, il n'est plus aujourd'hui que de 335 millions, dont il convient de déduire 70 millions pour l'aménagement du Rhin en aval de Strasbourg. Et il ne faut pas tenir compte des quelque 70 millions de francs plus ou moins prélevés sur le budget des voies navigables pour la Compagnie nationale du Rhône qui est amenée, parallèlement, à veodre à E. D. F., au-dessous de son prix de revient, l'énergie qu'elle produit. Ainsi, c'est la Cendrillon des transports qui va financer l'apport des voies navigables à la production énergétique.

Votre projet de budget pour 1976 ne laisse apparaître qu'une progression de moins de 24 p. 100 pour les voies navigables : voilà qui est bien surprenant, alors qu'au niveau des grandes échéances — je parle des plans — il y a tant à rattraper !

Sans revenir sur les chiffres avancés par les rapporteurs, je voudrais souligner que la non-exécution ou l'insuffisance d'exécution des plans en matière de voies navigables, en vingt-cinq ans, fait que nous avons un plan de retard. Pour réaliser les prévisions du VI^e Plan avant 1980, il faudrait doubler les crédits annuels affectés aux voies navigables.

Je vous le dis, monsieur le ministre, il n'y a qu'une solution digne d'un gouvernement qui entend donner à ce pays les structures d'une économie moderne : celle qui consiste à établir un plan cohérent, sérieux et raisonnable.

Un plan cohérent, car ce n'est pas en « saupoudrant », par-ci par-là, en menant à bien quelques réalisations pour satisfaire à des pressions diverses, économiques ou politiques, que l'on fait une politique d'infrastructures.

Un plan sérieux, parce qu'établi après une large concertation avec tous les milieux intéressés.

Un plan raisonnable, car il est compatible avec les facultés budgétaires de notre pays.

Je veux parler du schéma directeur des voies navigables, dont le coût serait de dix-huit milliards de francs, dont la réalisation pourrait être échelonnée raisonnablement sur trois plans et qui couvrirait l'ensemble des liaisons, qu'il s'agisse de la modernisation du réseau Freycinet — lequel est indispensable pour le maintien de la batellerie artisanale, si précieuse à notre économie, dans la mesure où elle permet aux voies navigables de pénétrer le plus profondément possible dans les diverses régions — de l'aménagement de certaines liaisons, mais surtout — j'y viens, car c'est le grand problème dont on parle dans les régions concernées et aussi à cette tribune — des trois liaisons à grand gabarit.

Je sais, monsieur le ministre, que votre tâche n'est pas facile. Vous vous trouvez devant trois projets : Seine—Nord, Seine—Est, Rhin—Rhône. Comment choisir ? Vous l'avez dit vous-même, il faut que le Gouvernement fasse un choix clair et que, ce choix étant acquis, on fixe le délai le plus court possible pour atteindre l'objectif retenu.

Alors, si cela peut vous aider, je vous apporte une nouvelle d'importance.

Jusqu'à présent, vous aviez à choisir entre trois projets : il n'y en a désormais plus que deux.

Nous sommes plusieurs, convaincus depuis fort longtemps de l'importance des voies navigables, à considérer que, s'il y a effectivement le projet Rhin—Rhône que M. Hamel a évoqué tout à l'heure, il y a en revanche, dans le Nord de la France, non pas deux projets, mais un seul. En effet, comment séparer la liaison Seine—Nord de la liaison Seine—Est, alors qu'en consultant une carte on constate que ces deux projets forment un « Y » dont le tronc commun, c'est-à-dire la liaison entre le Bassin parisien et Compiègne, est déjà réalisé ?

Il n'y a donc pas concurrence mais complémentarité entre les deux projets. Il s'agit maintenant de faire en sorte que le bassin de la Seine et le canal à grand gabarit Dunkerque—Valenciennes soient désenclavés — c'est un paradoxe qu'ils soient limités chacun à sa région — puis de les relier à la Moselle et au Rhin.

Nous pouvons, monsieur le ministre, vous présenter aujourd'hui des propositions raisonnables. Nous en avons parlé il y a quelques jours à Lille en présence de M. Denvers à qui je demande, ainsi qu'à M. Mauroy, président du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, de m'excuser pour l'emprunt que je fais à leur terminologie : nous sommes aujourd'hui en mesure de vous présenter un programme commun qui comporte à la fois l'achèvement de la liaison Seine—Nord — on aurait ainsi une voie à grand gabarit et ce qu'on appelle en termes techniques un franchissement de seuil — et, en complément, la réalisation de la première phase du projet Seine—Est, c'est-à-dire la liaison Compiègne—Reims.

Le coût serait de 2 300 millions de francs pour la liaison Seine—Nord et de 900 millions sur Seine—Est pour la tranche Compiègne—Reims, soit 3 200 millions, c'est-à-dire à peu près

la moitié du coût du projet Rhin—Rhône, et l'on aurait réalisé complètement une liaison fluviale entre deux régions essentielles et enclenché la procédure de réalisation de la deuxième grande liaison fluviale.

Si nous avons demandé la priorité des priorités pour la liaison Seine—Nord, c'est pour un certain nombre de raisons :

Sa rentabilité d'abord, qui sera de 10 p. 100, et les dernières évaluations de vos services donnent à penser qu'elle serait même plutôt de 12 p. 100. De plus, son coût se situe entre le tiers et la moitié de celui de la liaison Rhin—Rhône.

Son urgence ensuite. Vos services eux-mêmes, monsieur le ministre, estiment que les deux liaisons fluviales entre le Nord et la région parisienne — le canal de Saint-Quentin et le canal du Nord — seront saturées vers les années 1978-1980. Il va sans dire que cette situation serait non seulement très grave pour l'économie des régions concernées, mais aussi pour l'économie nationale.

Son intérêt du point de vue de l'aménagement du territoire, enfin. En effet, la voie navigable qui, sur 100 kilomètres, traversera les départements de l'Aisne et de l'Oise, lesquels ont déjà une certaine vocation industrielle, favorisera l'industrialisation de ces régions.

Réaliser en même temps la liaison Seine—Nord et cette première tranche de la liaison Seine—Est, c'est étendre, à terme, jusqu'à la Lorraine et à l'Alsace, jusqu'au Rhin et aux pays européens, l'hinterland de nos ports du Havre, de Rouen et même de Dunkerque. C'est aussi établir, dans la moitié nord de notre pays, un ensemble tout à fait harmonieux pour la desserte de nos grandes zones industrielles.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je tenais à présenter au sujet des voies navigables. Faute de dégager très rapidement ce grand programme du schéma directeur des voies navigables, qu'il ne s'agit pas de mettre en concurrence, car si des priorités doivent être définies on ne doit pas créer des oppositions...

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Roland Nungesser. ... on risque de compromettre définitivement l'avenir de notre pays en ce qui concerne les infrastructures fluviales.

J'aborderai maintenant un tout autre problème, celui des autoroutes, essentiellement pour parler de ce qu'il ne faut pas faire, et ce sera, monsieur le ministre, la suite d'un débat qui nous oppose depuis quelques mois.

En 1972, lorsque la décision fut prise de réaliser l'autoroute de l'Est, votre prédécesseur, M. Chalandon, déclarait qu'il n'y aurait pas de péage avant la marge de l'agglomération parisienne. Pourtant, depuis, vous avez décidé d'instituer ce péage, et cela malgré les conversations que nous avons eues — et je vous remercie d'y avoir fait allusion. Vos discussions avec le conseil général du Val-de-Marne n'ont pas, elles non plus, permis d'aboutir à une solution.

Il faut remonter à la source de l'affaire. De quoi s'agit-il ? Cette autoroute devait être réalisée en grande partie grâce au financement privé. Pour la section située dans l'agglomération parisienne, l'Etat a apporté son concours et demandé celui du district, du département du Val-de-Marne et de plusieurs collectivités locales.

A ceux qui, aujourd'hui, disent : « Il faut faire payer l'automobiliste de la région parisienne », je rappelle qu'il a déjà payé. Sa part est peut-être plus faible que celle de l'Etat, mais elle est tout de même de quelque 20 milliards d'anciens francs pour treize kilomètres d'autoroute dans l'agglomération parisienne. Cela n'est pas négligeable, me semble-t-il.

Il se trouve qu'après les déclarations de M. Chalandon on a refait les comptes, et l'on s'est aperçu que la société concessionnaire rencontrerait peut-être des difficultés. On a aussi constaté que, si la part de financement prise en charge par l'Etat devait être augmentée, cela absorberait une partie importante des crédits affectés au programme d'autoroutes pour les années à venir.

Quelle solution a-t-on trouvée ? La plus simple. L'autoroute devait être rentable. Elle ne l'est pas ? Qu'à cela ne tienne : au mépris des engagements pris, cette autoroute sera payante à partir des limites de Paris. Les usagers n'ont plus qu'à s'incliner. A ce sujet, on peut tout de même regretter, monsieur le ministre, que vos services aient cru bon d'attendre les fêtes du 15 août pour venir, presque clandestinement, scier quelques arbres pour préparer l'installation de la plate-forme de péage. C'est là une façon de faire indigne d'un problème de cette importance, qui n'est pas seulement celui du péage sur l'autoroute A 4, mais celui de l'aménagement d'ensemble de la région parisienne.

La décision prise paraît en effet incohérente au regard de la politique des transports dans la région parisienne. Pourquoi, depuis quarante ans, ne paye-t-on le droit de péage sur l'autoroute de l'Ouest qu'à cinquante kilomètres de Paris ? Pourquoi, sur l'autoroute du Nord, ou sur l'autoroute du Sud, les postes

de péage sont-ils situés respectivement à trente et quarante-huit kilomètres de Paris, alors que le « péage Galley », comme l'appellent les Val-de-Marnais, se trouve au kilomètre zéro ?

Sur le plan de l'urbanisme, les conséquences de cette décision seront encore beaucoup plus graves que sur celui des transports. En effet, depuis des années, les pouvoirs publics proclament la nécessité de rééquilibrer Paris vers l'Est, idée que j'avais lancée il y a quelque vingt ans. Le Président de la République a, dans une lettre rendue publique adressée au Premier ministre en janvier dernier, rappelé que la « bible » — tel n'était pas le terme utilisé, mais l'expression employée avait le même sens — en matière d'urbanisme dans la région parisienne, c'était le schéma directeur. Or la première décision prise après la publication de la lettre du Président de la République a été une contradiction totale avec trois options fondamentales du schéma directeur.

J'ai quelque raison de savoir, pour avoir été l'initiateur et le premier rapporteur général de ce schéma directeur, que son objectif initial était la déconcentration de Paris vers sa banlieue. Or vous rétablissez une sorte d'octroi sur les boulevards extérieurs.

Le deuxième objectif était de donner la priorité — on l'a répété souvent depuis — aux villes nouvelles. Et voici que vous condamnez définitivement Marne-la-Vallée qui commençait à démarrer au moment de votre décision !

Le troisième objectif était de rééquilibrer Paris vers l'Est, et votre décision crée dans l'Est parisien une situation dramatique pour l'emploi.

En d'autres temps, monsieur le ministre, on aurait déploré le manque de coordination entre le ministre des travaux publics, responsable des routes, et le ministre de l'urbanisme. Mais, aujourd'hui, ils sont réunis en la même personne, vous-même, et je ne comprends plus. Une autorité supérieure aurait-elle modifié les options du ministre de l'urbanisme ? Il n'en est rien, et j'ai rappelé tout à l'heure que le Président de la République avait proclamé son attachement au schéma directeur.

Et qu'on ne tente pas, monsieur le ministre, de justifier cette décision en faisant resurgir la vieille et stupide querelle entre Paris et la province. Qu'on ne prétende pas qu'il est normal de payer à la porte de Charenton parce que, dans certaines villes de province, on paie aussi aux limites de l'agglomération. Ce serait d'ailleurs prononcer une condamnation sévère, à l'égard de vos services. En effet, ils auraient dû mettre au point une politique d'ensemble, valable pour toutes les autoroutes de dégage-ment et, au minimum, une politique d'ensemble pour la région parisienne, car, je le répète, il n'est pas normal que le poste de péage soit situé à quelque cinquante kilomètres de Paris à l'Ouest et au Sud mais au kilomètre zéro à l'Est.

Si tel devait être l'argument, j'affirme qu'il n'est pas sérieux, car le problème qui nous préoccupe est un problème interne à la région parisienne. La vérité, c'est qu'on applique aux populations ouvrières de l'Est parisien une décision que, depuis trente ans, on n'a pas osé prendre à l'égard des habitants des banlieues plus résidentielles.

Placer le péage à la porte de Charenton à l'Est, c'est accepter que, demain — il faut avoir le courage de le dire — le péage soit situé à la porte de Saint-Cloud à l'Ouest, à la porte d'Italie ou d'Orléans au Sud et à la porte de la Chapelle au Nord.

Il ne peut pas y avoir deux poids, deux mesures. Il y a des options fondamentales pour l'aménagement de l'agglomération, car ce problème n'est pas tant celui d'une partie de la banlieue que celui de l'ensemble de la région parisienne.

M. Henri Ginoux. Monsieur le président, puis-je apporter une précision à la suite des propos que vient de tenir M. Nungesser ?

M. le président. Brièvement, mon cher collègue.

M. Henri Ginoux. Je voudrais simplement indiquer à M. Nungesser que la région parisienne n'a pas le monopole de ce que j'appellerai cet « abus ».

Une cérémonie familiale m'appelant dans la Loire-Atlantique, j'ai assisté samedi dernier à l'inauguration du pont sur la Loire qui relie Mindin à Saint-Nazaire. Sans doute, s'agit-il d'un pont départemental, mais je constate tout de même que les ouvriers de la rive gauche qui vont travailler à Saint-Nazaire et qui, jusqu'à maintenant, payaient quatre francs pour passer le fleuve sept fois par semaine, devront désormais acheter une carte qui leur coûtera deux francs par jour, c'est-à-dire quatorze francs par semaine, soit une augmentation de 350 p. 100. A quoi bon, alors, parler de l'amélioration de la condition des travailleurs manuels, si l'on fait tout pour la rendre encore plus difficile ?

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Je rappellerai simplement à mon collègue et ami M. Nungesser que le coût de l'autoroute A 4 entre la porte de Bercy et Marne-la-Vallée représente 80 p. 100 du coût de l'autoroute qui reliera Bordeaux

à Narbonne, et les habitants de ces deux villes sont tellement désireux de voir réaliser une autoroute qu'ils sont tout prêts, eux, à payer le péage.

M. Roland Nungesser. Cela n'a rien à voir !

M. Guy Ducloné. C'est du chantage !

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

M. André Delehedde. Monsieur le ministre, je limiterai mon intervention au problème de la rénovation et de la restauration en milieu urbain.

« Qui bâtit, pâtit », dit le proverbe. Hélas ! qui restaure ou rénove, pâtit également, et les collectivités locales en font la triste expérience.

Cette expérience, que je vais tenter d'analyser, montre qu'une simplification des procédures et un accroissement des crédits sont nécessaires.

Actuellement, et bien que tous les besoins quantitatifs ne soient pas encore satisfaits, l'aspect qualitatif du logement et du cadre de vie prend de plus en plus d'importance. On se préoccupe depuis plusieurs années du problème des centres-villes, et plus particulièrement des quartiers anciens.

Les élus des communes urbaines ont alerté depuis longtemps les pouvoirs publics sur le phénomène de rejet de la population laborieuse à la périphérie des villes. Ils ont exprimé leur inquiétude devant la mort progressive des centres-villes, livrés aux résidences somptueuses et aux bureaux.

Devant ces cris d'alarme, une batterie de lois a été mise en place. Elle est malheureusement complexe, inefficace dans certains cas et surtout accompagnée de moyens financiers notoirement insuffisants.

Les crédits de rénovation attribués dans le cadre de la loi de 1958 sont pratiquement absorbés par les opérations engagées, et ce ne sont pas les crédits dégagés dans le projet de loi de finances qui amélioreront la situation.

Les perspectives offertes par la loi du 10 juillet 1970 sont mal adaptées à la restructuration des centres-villes. Ce sont d'ailleurs des perspectives étroites, que les 21,7 millions de francs prévus pour 1976 ne parviendront pas à élargir.

Quand une municipalité décide d'entreprendre une opération de résorption de l'habitat insalubre dans le cadre de cette loi, l'accumulation des difficultés administratives et financières est de nature à rebuter les élus les plus entreprenants.

Il faut franchir d'abord le portillon de la direction départementale de l'action sanitaire et sociale. Attention à l'enquête, car le second portillon, celui du groupe interministériel permanent peut être alors définitivement fermé. Pour que le dossier soit pris en considération à ce niveau, il faut que 60 p. 100 des immeubles soient déclarés insalubres. Cela revient à dire que lorsque six foyers sur dix vivent dans des conditions déplorables, on pourra rénover, mais que si la moitié seulement vit dans les mêmes conditions, il ne peut être débloqué aucun crédit.

Les deux portillons franchis, il faudra encore négocier la chancane des services, de votre ministère, monsieur le ministre.

La situation peut d'ailleurs se compliquer, dans les opérations de restauration immobilière entreprises au titre de la loi Malraux de 1962, pour peu qu'il se trouve dans le périmètre concerné quelques immeubles classés. Le secrétariat d'Etat à la culture promettra alors, la main sur le cœur, d'intervenir. Mais l'insuffisance de ses crédits est notoire, et une lourde charge supplémentaire retombera encore sur la collectivité locale.

D'autre part, s'il existe des immeubles à caractère industriel dans la zone concernée, il faut suivre une autre procédure et affronter de nouvelles difficultés.

Les barrières administratives franchies, les élus qui ont fait le choix de la restructuration des quartiers anciens de leur commune se trouvent confrontés aux problèmes humains.

Le premier de ces problèmes tient aux mentalités.

On annonce à des personnes de condition modeste, à des personnes âgées, qu'elles vont devoir modifier leur genre de vie. Même si leur logement n'est pas correct, des habitudes sont prises qui font que l'avenir est envisagé avec une certaine frayeur. Il y a là, au départ, tout un travail de persuasion, qui doit être complété, car on ne peut abandonner la population pendant la période de transformation de son quartier, au moment où l'opération est réalisée. Une structure d'accompagnement socio-éducatif est donc nécessaire.

Je signale au passage — et la note s'alourdit — que la charge de cette structure incombe presque entièrement aux collectivités locales.

Au total, quelle somme de travail ! Pourtant, les élus municipaux qui ont réussi à persuader la population de l'intérêt que présente l'aménagement de leur quartier, n'ont pas toujours bonne conscience.

Ils connaissent, en effet, les répercussions fiscales des transformations entreprises. Ils savent que la mutation de la contribution mobilière en taxe d'habitation a comporté, entre autres choses, la prise en compte d'éléments de confort qui, bien

entendu, sont introduits dans les logements restaurés. D'où des augmentations d'imposition très sensibles. La pression fiscale devient alors écrasante pour une population modeste et des départs, des transplantations sont à craindre. Le but visé n'est donc qu'en partie atteint.

Dans le même temps, les propriétaires occupants se sont endettés, ce qui conduit les communes à mettre au point pour les plus modestes un système de prêts.

Encore une charge supplémentaire pour la collectivité. L'addition est lourde.

Que faudrait-il faire ?

On pourrait certes codifier les textes applicables en matière de rénovation et de restauration.

On pourrait aussi augmenter convenablement les dotations, ce qui serait déjà appréciable.

On pourrait encore décentraliser le pouvoir de décision.

On pourrait enfin simplifier les formalités administratives.

On aurait ainsi progressé sur le plan technique. Mais on serait loin d'avoir réglé l'essentiel. Le problème n'est pas seulement technique, il est d'abord et surtout politique.

Mon ami André Bouloche déclarait mercredi dernier : « A un type d'organisation de la société correspond un type de croissance. » A un type d'organisation de la société correspond aussi un type d'urbanisation. Le choix réside entre l'urbanisme pour le profit et l'urbanisme pour les citoyens.

Compte tenu des intérêts que vous représentez, monsieur le ministre, vous avez choisi la première solution. Ce n'est pas la nôtre. Nous l'avons d'ailleurs prouvé récemment par nos votes. Telle n'est pas non plus la solution du Programme commun de la gauche qui se donne les moyens d'un urbanisme au service de la population.

Votre choix n'est pas le bon. Il ne permet pas une véritable transformation du cadre de vie. Il ne sert pas l'intérêt des citoyens. Les collectivités locales tentent une fois de plus de réaliser la compensation. Mais elles s'essouffent à ce perpétuel relais. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

M. Eugène Claudius-Petit. Monsieur le ministre, je suis monté à la tribune avec un volumineux dossier, moins pour m'en servir que pour présenter mes excuses à MM. les rapporteurs.

Leurs rapports représentent 295 pages. Celui de notre collègue, M. Vallex — le plus épais — a été distribué hier soir alors que nous examinâmes la première partie du projet de loi de finances. Nous avons reçu les autres au cours de la journée. La séance de nuit s'est prolongée jusqu'à deux heures vingt du matin et les députés qui y assistaient — peut-être un peu moins nombreux — sont aussi présents aujourd'hui. Alors, ces documents seront surtout intéressants pour une étude rétrospective sur les conditions dans lesquelles le projet de budget a été examiné par l'Assemblée.

Encore convient-il d'ajouter à ces rapports les « bleus » et les « jaunes », documents chiffrés élaborés par le ministère de l'équipement, de telle sorte que même avec beaucoup de persévérance et d'imagination on ne peut en percer le mystère et y découvrir ce que l'on cherche.

Quoi d'étonnant puisque la présentation du budget incombe à des spécialistes enfermés dans leur langage. Et il en est ainsi dans toute la France : les informaticiens ne sont compris que des informaticiens et les comptables que des comptables. Pour permettre aux conseillers municipaux d'exercer leur fonction, on doit récrire le budget en arithmétique de cuisinière.

Les parlementaires qui devraient contrôler le budget de l'Etat ne peuvent le faire dans des conditions satisfaisantes. Je reviendrai sur cette anomalie à chaque fois que je prendrai la parole pendant la discussion budgétaire. J'ajoute que sous la IV^e République, tant décriée, j'arrivais à lire et à comprendre comme tout citoyen aurait pu le faire, les documents budgétaires. Pourquoi, de nos jours, un député, même chevronné, n'y parvient-il plus ?

Délaissant ce que je n'ai pas bien compris, je voudrais présenter quelques réflexions sur les questions qui relèvent de votre compétence, monsieur le ministre, mais aussi sur d'autres qui devraient vous incomber.

Ce matin, dans votre exposé remarquable, par sa densité et sa concision, j'ai relevé cette phrase : « Trois logements neufs sur cinq reçoivent une aide directe de l'Etat. »

Dans la période d'austérité que nous connaissons, cette proportion peut paraître normale mais en réalité elle ne l'est pas au regard du niveau de vie moyen des Français.

Que des comités d'entreprise organisent pendant le week-end des voyages au Caire, je m'en réjouis car le musée de cette ville est très beau, mais que l'Etat accorde comme autrefois des aides pour le logement de ces mêmes salariés, alors je ne suis plus d'accord.

La moitié au moins de ceux qui accèdent à la propriété et peuvent donc ensuite revendre leur logement en toute liberté, en bénéficiant de plus-values, déclarées ou non, profitent ainsi de prêts spéciaux de l'Etat à des taux réduits.

Notre système est conçu de telle sorte que, pratiquement, tous les Français sont assistés par l'Etat.

Voilà trois ou quatre ans, pour le moins, que j'essaie d'alerter la conscience des parlementaires et des membres du Gouvernement sur cette situation scandaleuse pour un pays dont le niveau de vie est comparable à celui de toutes les autres nations industrielles.

Il est scandaleux que les élus, et même les administrés, acceptent cet état de choses. Il est aussi scandaleux que le Gouvernement ne cherche pas une solution et ne fasse pas comprendre aux Français que les dépenses de logement incombent, en priorité à chaque foyer, le reste pouvant venir par surcroît.

Autres question, celle de la sécurité sur la route dont vous avez la hantise et que vous avez liée ce matin à l'importance des crédits réservés aux autoroutes et à l'entretien des voies, mais aussi à une amélioration de la formation des automobilistes. Le souci de limiter le nombre des accidents est partagé par l'ensemble du Gouvernement et M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, nous a dressé en commission des lois le bilan des victimes, tant adultes que mineures.

Toute action dans ce domaine sera, en effet, salutaire. Mais je voudrais appeler votre attention sur un aspect particulier du problème.

Il y a quelques jours, un quotidien de Paris publiait le petit écho suivant : un chauffeur de poids lourd en état d'ivresse conduisit un engin de trente tonnes et faucha trois fillettes ; l'une meurt, les deux autres sont à l'hôpital. L'alcool avait tué.

En commission, j'ai demandé à M. le ministre de l'intérieur s'il comptait imposer aux chauffeurs de poids lourds qui sortent des restaurants d'autoroute et qui regagnent leur cabine l'épreuve de l'alcootest. Cette suggestion a été accueillie avec un certain sourire. En France, dès qu'il y a alcool, il y a circonstances atténuantes, même pour tuer ! Car le chauffeur ivre qui reprend la route est, dès cet instant, un criminel, même s'il ne tue pas.

On m'a objecté qu'imposer l'alcootest susciterait des barrages sur les routes. J'ai répondu : « Chiche ! » car je serais heureux que le Gouvernement relève le défi. Assistons-nous au spectacle de chauffeurs barrant les routes pour défendre leurs camarades qui, en état d'ivresse, auraient osé continuer leur chemin ? Certainement pas ; ils suivraient, tout au contraire, la décision du Gouvernement à condition qu'elle soit motivée et qu'elle fasse état de la liste de toutes les victimes de l'alcool sur les routes. L'ensemble de la profession est digne de respect et d'intérêt et seuls quelques membres en ternissent l'image de marque. Aussi n'est-ce pas par hostilité envers les chauffeurs routiers que je demande qu'ils soient soumis à l'épreuve de l'alcootest au sortir des restaurants, mais précisément par respect pour la majorité d'entre eux qui sont pleinement conscients de leurs responsabilités. (Applaudissements sur divers bancs.)

Je passe à un autre sujet.

Tout à l'heure, M. Hamel disait qu'à l'instar de la fable *L'Huître et les plaideurs*, vous alliez laisser les députés se débrouiller et qu'une fois d'accord, ils viendraient vous trouver, monsieur le ministre.

Eh bien, non ! Il est normal que les députés exposent les problèmes, expriment leurs doléances, quelquefois même leurs exigences. Mais il appartient au Gouvernement de choisir, sans faux-fuyant ni échappatoire. Et ce principe est applicable aussi aux voies d'eau : le Gouvernement doit fixer les priorités.

Entre nous, pourquoi la voie d'eau n'est-elle pas défendue en France ? Parce que les ingénieurs des voies fluviales sont de tout petits gargons à côté de ceux qui s'occupent des autoroutes et surtout de ceux qui s'occupent de la S. N. C. F. Un peu d'eau contre le rail, cela ne résiste pas un instant à la réflexion !

L'intervention de M. Nungesser était intéressante. Il n'y manquait qu'une évidence : nous ne développons pas les voies d'eau parce que nous ne les aimons pas. Comme les poètes les ont chantées, ce n'est plus une affaire sérieuse pour les technocrates. Voyons, se promener doucement, c'est ridicule ! Et puis, on met en cause les ruptures de charge. Mais cela n'existe plus depuis la conteneurisation. Il est vrai que nous connaissons un grand retard dans ce domaine.

Monsieur le ministre, vous qui êtes vraiment le patron de ce grand corps, je vous pose la question : pourquoi les ponts et chaussées ont-ils refusé, en 1966, de considérer que la conteneurisation allait être le mode de transport de demain ? Pourquoi ont-ils nié, à cette époque, jusqu'au plus haut niveau, c'est-à-dire jusqu'au niveau de celui qui occupait votre place, qu'il fallait préparer le port du Havre à accueillir les transconteneurs ?

Pourquoi ont-ils refusé de le faire, alors que je m'étais assuré le concours de l'ingénieur conseil qui avait aménagé le port de New York pour les transports par conteneurs à travers l'océan ?

La ville de Rotterdam, elle, n'a pas attendu. Elle a construit une darse pour les conteneurs. Et les transconteneurs qui venaient en Europe ne pouvaient se rendre qu'à un seul port, celui de Rotterdam. Le Havre a donc été écarté parce qu'un corps admirable d'ingénieurs s'est borné à entretenir le réseau routier, à élargir les voies en fonction de l'accroissement du trafic. Il a perdu l'esprit de conquête qui, pendant de si nombreuses années, a guidé son action.

J'en viens maintenant au péage sur l'autoroute de l'Est.

La politique du Gouvernement pour la région parisienne, proclamée par toutes les voix les plus illustres, a toujours été d'équilibrer l'Ouest par l'Est. Dans la logique de cette politique incitatrice, vous devez instituer le péage à l'Ouest pour amortir un pont sur la Seine et un tunnel sous la colline de Saint-Cloud qui ont coûté très cher. Vous devez imposer le péage pour le Sud où le nombre des autoroutes a été quadruplé.

Mais, en revanche, il ne faut pas de péage à l'Est si vous voulez inciter les gens à y résider. Autrement, il n'y a plus de politique d'aménagement du territoire.

Monsieur le ministre, vous ne favorisez pas l'Est puisque vous ne pénalisez pas l'Ouest !

M. Henri Ginoux. Oh !

M. Eugène Claudius-Petit. Permettez-moi maintenant de souligner quelques incohérences.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué hier, je crois, à M. le préfet de la région parisienne, que les villes nouvelles restaient un objectif prioritaire du Gouvernement.

Je m'étonne simplement que tous ceux qui sont allés à Stockholm pour étudier la manière de concevoir les villes-satellites, aient oublié qu'il fallait commencer par construire un cordon ombilical et, par exemple, installer une station de métro ou de tout autre transport en commun au milieu de Cergy-Pontoise, de Marne-la-Vallée ou de l'Isle-d'Abeau dans la banlieue de Lyon. Ensuite, mais ensuite seulement, devraient être édifiés les équipements publics et les logements.

Or on a fait l'inverse et, dans toutes ces villes, on a attendu que les habitants soient agacés par les mauvaises conditions d'habitat, gênés qu'ils sont de marcher dans la boue, pour songer aux transports en commun. Il faut au contraire les établir d'abord.

Le débat sur le logement se continuera mardi. J'en profiterai pour prolonger la réflexion globale que j'ai entreprise lors de la discussion de la réforme foncière.

Pour moi, du logement à l'aménagement du territoire en passant par l'architecture, l'urbanisme et l'équipement, le problème est un. Cette considération justifierait peut-être quelques changements importants dans l'organisation de votre ministère et même du Gouvernement. Peut-on parler de la qualité de la vie si l'on maintient l'incohérence dans les décisions et si l'on disperse entre différents ministères des responsabilités qui doivent converger ?

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous apportiez, dans la conjoncture présente, une attention particulière à ce qui est le plus difficile, et, contrairement à un certain nombre de nos collègues, dont M. Nungesser, c'est parce que la liaison du Rhin et du Rhône est plus difficile et plus longue à réaliser que l'aménagement du Nord de la Seine ou de l'Est de la Seine, que je lui donnerais la priorité.

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien.

M. Eugène Claudius-Petit. C'est lorsque la tâche est difficile qu'il faut l'entreprendre, et quand elle est de longue haleine qu'il faut y songer tout de suite. La priorité vient de ce qu'il faut préparer l'avenir. Vous ne pouvez laisser ce côté-ci de l'Europe dépourvu de voie d'eau, faute de quoi, de Rotterdam à la mer Noire, tout se passerait sans nous, tandis que le réseau de canaux que nous pourrions réaliser au Nord et à l'Est de la Seine serait englobé dans l'*hinterland* de Rotterdam qui desservirait jusqu'en Europe centrale tous les autres ports de l'intérieur. Il faut réaliser la liaison Rhin-Rhône. Elle ne doit plus être un rêve ni seulement un thème de discours. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

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

M. Charles Josselin. Monsieur le ministre, l'un de vos prédécesseurs, en inaugurant, le 15 juillet 1971, la déviation du Faou, déclarait que construire des ports et des routes, installer le téléphone, c'était faire plus et mieux pour le développement économique d'une région que de donner des subventions.

C'est bien parce que je partage ce point de vue que je tiens à appeler à nouveau votre attention sur le problème du plan routier breton.

Décidé par le conseil des ministres en octobre 1968, en application des promesses solennelles du général de Gaulle, ce plan routier aurait dû être achevé en 1975. Il représentait pour la population l'espoir d'un réel désenclavement de la Bretagne et la possibilité de faire enfin de la façade atlantique la zone

d'accueil des échanges avec les Amériques dont l'Europe entière a besoin.

Or son exécution a pris un retard considérable, et l'on est conduit à se demander si sera un jour réalisée la route à quatre voies qui devait relier entre elles les différentes parties de la Bretagne et celle-ci au reste de la France et de l'Europe.

J'admets volontiers que certaines décisions des responsables locaux aient pu surcharger le plan initial et provoquer en partie, mais en partie seulement, le retard que nous connaissons. Cependant, si nous n'en sommes encore qu'à la moitié du programme, c'est parce que les crédits ont manqué. Une dotation annuelle de 200 millions de francs était prévue à ce titre pour la durée du VI^e Plan. En francs constants, cela ne représente au total que 711 millions ! La marge est donc considérable par rapport à ce qui était initialement prévu, même si l'on y ajoute les crédits qui seront engagés dans le cadre du plan de relance.

Je ne doute pas que le Gouvernement mesure l'importance de ce plan routier pour l'ensemble de la Bretagne. Est-il dès lors disposé à faire l'effort nécessaire, chiffré par les responsables locaux et par vos services eux-mêmes, monsieur le ministre, à 300 millions par an pendant la durée du VII^e Plan ?

La réalisation de ce plan n'implique pas seulement que l'on boucle la ceinture routière, mais que l'on réalise également les ouvrages annexes indispensables, qu'il s'agisse d'équipements de sécurité ou de dispositifs susceptibles de réduire au maximum les inconvénients résultant pour les agriculteurs riverains de la construction d'une voie rapide.

Monsieur le ministre, ce plan routier est une pièce essentielle de l'aménagement du territoire et les populations de l'Ouest attendent votre réponse avec impatience. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.*)

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

M. Robert Galley, ministre de l'équipement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, ce sera sans doute la seule fois ce soir que je monterai à cette tribune.

En effet, je me réserve de vous exposer mardi seulement l'économie du budget du logement, dont l'Assemblée va entreprendre l'examen tout à l'heure car il eût été inconvenant de le faire sans avoir pris connaissance des rapports de vos commissions. Or le rapport de M. Ligot vient seulement de m'être communiqué et je ne dispose pas encore de celui de M. Bécam.

Vous voudrez donc bien nous excuser si tout à l'heure M. Barrot et moi-même restons silencieux au banc du Gouvernement, nous réservant de répondre très longuement aux rapporteurs et aux autres orateurs mardi prochain. Je souhaite qu'on ne voie pas là une manifestation de mauvaise humeur, mais au contraire la preuve de l'importance que nous attachons aux rapports écrits de l'Assemblée nationale.

M. le président. C'est bien ainsi que l'Assemblée l'entendra, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement. Les questions soulevées par les divers orateurs ont été particulièrement nombreuses et sans doute est-il plus facile de poser une question que d'y apporter une réponse, mais je m'efforcerai toutefois de n'en oublier aucune. Au reste, si l'un ou l'autre d'entre vous avait besoin de précisions supplémentaires, je m'engage à les lui donner par écrit.

La première série de questions a trait aux autoroutes auxquelles M.M. Plantier et Valleix ont consacré une partie de leurs rapports.

Depuis 1973, le programme de construction d'autoroutes a subi les effets de la conjoncture économique. La crise de l'énergie a entraîné une hausse de près de 25 p. 100 du coût des travaux en un an. La hausse du prix de l'essence a ramené à seulement 4 p. 100, à réseau constant, la croissance du trafic sur les autoroutes. L'environnement inflationniste qui s'est traduit par une augmentation des taux d'intérêt et les a fait passer de 8 p. 100 à la fin de 1973 à 11,5 p. 100 à la fin de 1974, a accru considérablement la charge financière supportée par les sociétés concessionnaires.

La situation s'est heureusement normalisée quelque peu depuis cette date. Les taux du marché financier ont baissé de plus d'un point. Les coûts de construction se sont stabilisés, ce qui est une bonne nouvelle, puisque l'index T. P. 34 n'a augmenté que de 3 p. 100 de septembre 1974 à mai 1975. Enfin, l'évolution du trafic a repris au même rythme qu'antérieurement.

Il reste que les perspectives d'exploitation des autoroutes ont dû être profondément révisées et qu'elles sont moins bonnes que celles qui étaient envisagées autrefois.

Dans ces conditions, pour permettre la poursuite du programme et la réalisation des nouvelles autoroutes, nous avons été conduits à envisager une nouvelle forme d'aide aux sociétés.

L'aide devait être adaptée aux données nouvelles correspondant au passage d'un cap difficile. Le système que nous avons mis au point et que j'expose pour la première fois publiquement repose sur deux principes.

Le premier consiste à accorder désormais, quand il le faut, des avances de l'Etat — je dis bien : des avances — et non des subventions ; il s'agit donc de concours remboursables. Ces avances seront indexées sur l'évolution du coût des travaux publics de telle sorte qu'au moment du remboursement l'Etat en récupère la valeur réelle.

M. Bernard Marie. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. Le deuxième principe est celui de la participation de l'Etat aux bénéficiaires.

En effet, l'Etat est associé aux difficultés subies par les sociétés lorsque, en particulier, l'autoroute dont elles sont concessionnaires ne supporte pas le trafic que l'on était en droit d'espérer avant sa réalisation. Il convenait donc qu'il y ait une compensation. C'est pourquoi il est prévu, désormais, en plus du remboursement indexé de l'avance, une participation aux résultats bénéficiaires des sociétés, participation dont le taux augmentera d'ailleurs avec les bénéficiaires.

Tels sont les nouveaux principes qui ont servi de base au contrat que nous avons passé avec Cofiroute pour la réalisation de Tours—Poitiers et de La Ferté-Bernard—Le Mans. Son élaboration a été laborieuse mais aujourd'hui ce n'est plus qu'une question de quelques signatures ; l'accord a été réalisé si bien que les élus de l'Ouest qui avaient manifesté quelques inquiétudes à ce sujet devraient être pleinement rassurés.

J'indique à M. Nungesser, que ces sections d'autoroute ne sauraient bien évidemment être hors de péage dans la mesure où il y a des emprunts à rembourser.

Ce matin, M. Valleix et M. Dubedout ont développé à ce propos une thèse séduisante en suggérant que l'on pratique la péréquation des péages d'autoroute sur l'ensemble du territoire.

L'idée est intéressante car elle répond à ce grand désir d'égalité qui est au cœur de tous les Français. Elle permettrait, en outre, de résoudre un certain nombre de cas douloureux, passés et à venir. Mais sa mise en pratique se heurte à des difficultés.

En effet, et c'est une question à laquelle nous avons réfléchi depuis longtemps, une péréquation des péages suppose, en l'état actuel, une compensation financière entre sociétés concessionnaires ; de plus le degré même de cette péréquation ne peut être défini commodément.

Toutefois, le principe de la péréquation mérite d'être retenu et je considère que la bonne formule serait de parvenir à une certaine péréquation à l'intérieur même des diverses sociétés concessionnaires quand elles font des bénéfices.

Il convient, pour cela, de concéder à des sociétés qui exploitent des réseaux rentables, des réseaux moins rentables et de les inciter ainsi à réinvestir leurs bénéfices dans de nouvelles sections. Tel est le cas par exemple des Autoroutes du Sud de la France, qui, concessionnaires de l'autoroute du Soleil, exploiteront, avec une participation relativement faible de l'Etat, la liaison Bordeaux—Narbonne. La signature de cet accord, qui aura des conséquences extrêmement profitables pour l'ensemble de l'économie nationale, n'est plus qu'une question de jours. M. Valleix et les autres élus du Sud de la France ont donc tout lieu d'être satisfaits.

Bien évidemment, monsieur Nungesser, il ne saurait être question de demander à une société concessionnaire qui ferait quelques bénéfices de les réinvestir dans la région parisienne, où il n'y aurait pas de péage. Cette simple observation devrait vous amener à réfléchir sur l'intérêt qu'il y aurait à revenir sur les errements dont tout à l'heure encore à cette tribune, avec la passion qui vous anime, vous nous avez donné la preuve.

Il est certain qu'à partir du moment où, d'une certaine manière, nous choisissons la voie préconisée par la commission de la production et des échanges comme système de financement des autoroutes en France, il ne peut y avoir de péréquation que s'il y a un péage sur les nouvelles autoroutes, ce qui signifie que si, réciproquement, il n'y a pas de péage, il n'y a plus d'autoroutes. Je vous laisse tirer la conclusion.

La formule que propose le Gouvernement est en revanche très pragmatique et me semble avoir l'avantage de permettre un développement rapide du réseau des autoroutes. C'est ce qui se produira pour l'autoroute Beaune—Mulhouse dans laquelle seront réinvestis les bénéfices de l'autoroute Paris—Lyon.

A M. de la Verpillière j'indique qu'en ce qui concerne l'autoroute A 42 Lyon—Genève, nous envisageons de confier à la société des autoroutes Paris—Lyon la réalisation de la section Lyon—Bellegarde, la section Bellegarde—Annemasse étant confiée à la société du tunnel du Mont-Blanc pour qu'elle puisse, elle aussi, réinvestir ses bénéfices. Eu égard à la situation financière de ces deux sociétés, la réalisation de la section Lyon—Genève ne devrait pas poser de problème, si bien que l'autoroute A 42 Lyon—Genève pourrait normalement être mise en service aux alentours de 1980.

J'en viens maintenant à la question des liaisons interrégionales qu'a évoquées M. Plantier, dont les préoccupations rejoignent celles de M. Valleix.

Il est certain que ces grandes liaisons transversales constituent des éléments très structurants de la politique d'aménagement du territoire. Je crois qu'elles peuvent être souvent réalisées par voies autoroutières. A ce point de vue, l'autoroute A 26 dont on a parlé M. Durieux et M. Denvers présente un intérêt considérable, de même que les liaisons Bordeaux—Toulouse—Narbonne et Beaune—Mulhouse.

La liaison Toulouse—Bayonne est également très importante pour l'unité des Pyrénées-Atlantiques, ainsi que pour relier Pau à Tarbes et Tarbes à Toulouse. Nous comptons lui accorder bientôt une priorité.

Mais nous ne négligeons pas pour autant les grands axes transversaux routiers que sont par exemple la route nationale 89, la rocade des estuaires, la rocade Calais—Bayonne et en particulier l'axe Centre—Europe—Atlantique ; nous les plaçons au premier rang de nos préoccupations.

L'effort entrepris dans ce domaine sera poursuivi et accéléré au cours du VII^e Plan, notamment pour les liaisons qui seront l'objet du plan routier du Massif Central.

J'ai le plaisir à cet égard de signaler à M. Cousté, qu'il est prévu d'engager, dans les six mois à venir, environ vingt millions de francs supplémentaires pour la voie nouvelle située au Sud de Moulins qui fait partie de l'axe Centre—Europe—Atlantique. Je n'ai cité cet exemple que pour bien marquer que, même à l'heure actuelle, nous sommes, jour après jour, en situation de donner la priorité à ces liaisons.

M. Pierre Cousté. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. M. Valleix a évoqué un problème auquel j'attache personnellement beaucoup d'importance et qui préoccupe M. Neuwirth : celui des pistes cyclables.

J'observe donc en premier lieu que, en général, sur les pistes cyclables ne circulent pas les Kawasaki ou les Honda — je ne fais de réclame pour personne — qui, à la suite d'excès de vitesse, sont à l'origine de la plupart des accidents des deux roues ; le pourcentage des accidents de vélos et de vélomoteurs est beaucoup plus faible. Je crois donc, moi aussi, qu'il faut revoir la conception de ces pistes cyclables en ville et particulièrement dans les banlieues où circulent les travailleurs, afin de les rendre moins dangereuses.

Vous avez également regretté, monsieur Valleix, que le taux de la participation de l'Etat à l'élaboration de plans de circulation ait été abaissé de 66 à 50 p. 100. C'est la rançon du succès de ce type d'opération car nous sommes assaillis de demandes émanant de communes situées dans toutes les régions de France. Eu égard à la rentabilité importante de ces investissements, nous avons estimé préférable de réduire le taux de subvention de manière à éviter que la liste d'attente ne s'allonge à tel point que les communes ne puissent être servies que dans quatre ou cinq ans, voire dans dix ans. A mon avis, même fixée au taux de 50 p. 100, la participation de l'Etat n'en demeure pas moins appréciable.

En traitant de la subvention au déclassement, monsieur Plantier, vous avez abordé un problème très important à propos duquel je vous répondrai tout à l'heure, au moment de la discussion des articles.

Vous avez très bien mis en évidence, monsieur Montagne, la nouvelle présentation budgétaire des crédits affectés à la recherche dans le secteur de l'urbanisme. A quel souci répond-elle ?

Cette présentation procède, vous le savez, des orientations arrêtées il y a quelques mois par le Gouvernement. Dans le dessein de mieux coordonner l'utilisation des crédits affectés à la recherche, il a estimé qu'il fallait mettre un terme à leur dispersion entre de trop nombreuses rubriques budgétaires.

Tous les crédits de recherche sont désormais retracés, à l'intérieur du budget de programmes, dans le programme 17.

La réforme de la présentation budgétaire n'est pas purement artificielle, comme certaines phrases de votre rapport ont pu le laisser entendre. Elle s'accompagne d'une réforme de structure. J'ai décidé, en effet, de renforcer la cellule d'animation de la recherche, qui existe déjà au ministère de l'équipement — M. Barrot est également concerné car son secrétariat d'Etat reçoit une part très importante des crédits affectés à la recherche — et de constituer un comité consultatif qui donnera son avis sur les grandes orientations. Conformément aux vœux de votre commission, je pourrai ainsi vous exposer l'année prochaine une analyse plus claire des actions de recherche conduites en matière d'urbanisme, et réorienter la recherche dans le domaine urbain vers des problèmes plus concrets.

Vous avez bien souligné, monsieur Canacos, un point très important, celui de la transformation des zones d'aménagement différé provisoires en Z.A.D. définitives, qui a provoqué un rétrécissement des périmètres — c'est exact. Cette conséquence me paraît normale dans la mesure où les périmètres provisoires ne sont fixés d'autorité par le préfet qu'avec une certaine approximation justifiée par la nécessité d'aller vite pour couper court à toute spéculation. Les périmètres définitifs sont ensuite

ajustés à la situation réelle avec l'accord des collectivités locales dont l'appréciation est parfois plus correcte que celle de l'administration.

La réduction des périmètres répond au souci de limiter le plus possible les sujétions que la procédure de préemption fait peser sur les propriétaires. D'ailleurs, les zones agricoles et les zones naturelles bénéficient, dès que le P. O. S. est rendu public, d'une protection suffisante, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une Z. A. D. Dans un délai de quatre ou cinq ans, un million d'hectares devraient être inclus dans les Z. A. D. : cet objectif que s'est fixé le ministre de l'équipement ne paraît pas déraisonnable en comparaison de la superficie actuelle des Z. A. D., soit 473 000 hectares.

MM. Montagne et Canacos ont déploré avec une grande rigueur la réduction des crédits affectés à l'action foncière. Nombre de députés sont intervenus sur ce sujet qui me paraît suffisamment important pour que je m'y arrête un peu plus longtemps.

S'il est exact que les crédits consacrés à l'action foncière diminuent en autorisations de programme de 416 à 390 millions de francs, vous n'avez pas manqué de noter, néanmoins, que cette réduction n'affecte en rien les crédits de paiement, qui connaissent, au contraire, une augmentation sérieuse en passant de 348,6 à 396 millions de francs. Compte tenu des crédits dont nous disposons, il n'y aura donc pas de contraction du volume de l'action foncière.

La diminution des crédits d'autorisations de programme frappe surtout les villes nouvelles. Or celles-ci ont bénéficié dans le passé d'un concours massif de l'Etat qui les a mises en possession d'un stock de terrains leur permettant de réaliser sans à-coups leurs programmes d'équipements publics et de logements. Vous êtes bien placé pour le savoir, monsieur Montagne.

La volonté du Gouvernement est d'associer plus étroitement les collectivités locales à la mise en œuvre des politiques foncières. Dans le projet de budget, cette détermination se traduit, vous l'avez noté, par l'inscription d'une ligne nouvelle, à l'article 70 du chapitre 65-40, dotée de crédits de subvention, et par l'augmentation des crédits du F.N.A.F.U. qui sont consacrés à l'exercice du droit de préemption par les collectivités locales — nous espérons que cette augmentation aura un effet multiplicateur.

Enfin, les mécanismes juridiques pour acquérir les terrains sont lourds, ce qui signifie qu'une partie appréciable des crédits ouverts au titre des budgets précédents demeure encore inemployée.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement pense que, dans une conjoncture budgétaire étroite, le choix qu'il a fait est raisonnable et ne devrait pas entraîner de répercussions fâcheuses sur la politique foncière. Je m'engage à faire en sorte que les moyens financiers dont celle-ci disposera en 1976 soient sensiblement équivalents à ceux de 1975. J'y veillerai. Alors que j'ai bien marqué, au cours des semaines précédentes, l'intérêt que je portais à la politique des réserves foncières, ce n'est pas moi qui aurais commis l'erreur de ne pas vérifier ce point avant de vous présenter mon budget.

Au nom de la commission, M. Canacos a souhaité que soit allongée la durée des prêts consentis par le F.N.A.F.U. et la C.A.E.C.L.

S'agissant des prêts du F.N.A.F.U., il me semble préférable que les opérations financées ne soient pas de trop grande taille, ce qui signifie que la réalisation ne doit pas durer trop longtemps. Un prêt étalé sur une durée de six ans ne me paraît pas avoir actuellement un caractère aberrant.

Pour les opérations de rénovation, qui sont plus longues, vous avez raison, monsieur Canacos, et la durée des prêts a d'ores et déjà été fixée à huit ans avec un différé d'amortissement de cinq ans, ce qui va dans le sens que vous souhaitez.

En ce qui concerne les prêts de la C.A.E.C.L., leur durée est actuellement de dix-sept ans. Il s'agit d'un problème technique qui relève du ministre de l'économie et des finances. Toutefois, le ministère de l'équipement est favorable à toute mesure susceptible de faciliter aux communes la mise en œuvre de leur politique foncière. Le comité d'études des problèmes fonciers, dont l'Assemblée a récemment voté la création, pourra très utilement examiner cette question puisqu'il doit étudier notamment les instruments de la politique foncière.

Lorsqu'il s'agit de P.O.S. et de S.D.A.U., monsieur Montagne, ne nous laissons pas obnubilés par les chiffres. Certes, 6 800 P.O.S. ont été prescrits, mais il n'existe pratiquement aucune raison de vouloir que tous soient conduits à terme en même temps. J'avoue que je m'intéresse davantage à ceux qui aboutissent concrètement, c'est-à-dire à ceux qui sont rendus publics.

Or le mouvement s'accélère, je l'ai déjà annoncé en commission et je vous le répète. D'après les rapports dont nous disposons, au 1^{er} juillet 1975, 660 P.O.S. étaient rendus publics. Au 1^{er} octobre, on en comptait 825. Le 10 octobre, un de plus était publié, et non un des moindres, celui de Paris. Actuelle-

ment, au moins 1 100 communes, comprenant une population de près de sept millions d'habitants, ont un P.O.S. A l'évidence, celui de Paris concerne un niveau de population sans rapport avec celui d'une petite commune, fût-elle de l'Eure, monsieur Montagne. J'espère que la fin de l'année nous aurons franchi le cap des 1 000 P.O.S. couvrant près de 1 400 communes.

En outre, de très nombreux P.O.S. prescrits dans les zones sensibles pourront être remplacés par le système des zones de protection de paysage dont la création vous est proposée dans le projet de loi portant réforme de l'urbanisme que j'aurai l'honneur de vous présenter bientôt.

Indépendamment de la rigueur des observations de vos rapporteurs, je crois, mesdames et messieurs, que vous pouvez reconnaître l'effort considérable accompli depuis quelques années par les élus locaux qui, en participant avec les agents de mes services aux commissions d'élaboration des S.D.A.U. et des P.O.S., ont fourni un travail d'intérêt général tout à fait exceptionnel.

Vous vous êtes également interrogé, monsieur Montagne, sur le coût de fonctionnement des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles. J'avoue que votre intervention m'a surpris. Je vous rappelle que la Cour des comptes, exerçant ses attributions normales, a déjà procédé, il y a trois ans, à des enquêtes minutieuses sur le fonctionnement de ces organismes. Bien évidemment, je ne verrai que des avantages à ce que vous provoquiez, si nécessaire, une nouvelle inspection de la Cour des comptes. Nous en attendrons les résultats avec sérénité.

M. Rufenacht a appelé mon attention sur la situation de la route nationale 29 qui est une voie très importante pour le trafic des marchandises avec les ports de Rouen et du Havre. J'ai déjà eu l'occasion de rappeler dans d'autres enceintes, que la Picardie avait plutôt l'habitude d'utiliser les ports d'Anvers et de Rotterdam pour écouler ses produits. J'espère qu'avec l'amélioration, dans un délai très proche, du nœud routier d'Harfleur et de la route nationale 29 dans l'agglomération havraise, disparaîtront définitivement les raisons qui incitaient les industriels et les commerçants picards à ne pas user des ports français.

Vous avez très bien posé aussi, monsieur Rufenacht, le problème de la réparation navale. Depuis ma nomination au ministère de l'équipement, j'ai consacré à sa solution une part appréciable de mon temps. Il n'est pas concevable que le plus grand port français, qui se trouve actuellement pourvu de moyens de réparation navale considérables, ne soit pas utilisé à cet effet par les navires. Le passage de ceux-ci au Havre devrait au contraire les inciter à bénéficier des services de réparation. Bien sûr, il n'était pas question, en raison des dimensions de l'écluse François-I^{er}, d'imaginer de construire un centre de réparation pour les navires de cinq cent mille tonnes. C'est au port de Brest qu'il appartiendra de les accueillir. Vous savez que, dans le cadre du plan de soutien à l'économie, la décision a été prise de réaliser à Brest la forme de radoub nécessaire. Une première tranche correspondant à trois cent mille tonnes de capacité, mais à la largeur des navires de cinq cent mille tonnes, a été lancée.

Je signale à ceux d'entre vous qui éprouveraient des craintes au sujet de la rapidité de l'exécution du plan de soutien, que les appels d'offres pour la réalisation de la cale de radoub ont été lancés avant le 1^{er} octobre alors que la décision n'a été prise qu'à la fin du mois d'août. Si d'aventure certains doutaient de l'efficacité des services du ministère de l'équipement, la performance consistant à lancer un tel projet en moins d'un mois devrait définitivement les apaiser.

La forme de radoub de Brest n'a rien d'ailleurs de commun avec celle du Havre, encore que la capacité de cette dernière, qui doit être fixée, suivant ma propre estimation, à deux cents ou deux cent vingt mille tonnes, a été justement calculée en fonction de l'écluse François-I^{er} — comme vous l'avez souhaité, monsieur Rufenacht — et en tenant compte des projets pour Brest ou Dunkerque. Ce programme est cohérent car les navires trouveront dans les grands ports français des centres de réparation navale adaptés à leur catégorie. A terme, la France disposera donc de tous les moyens de réparation navale. Comme vous l'avez vous-même souligné, la réalisation de ce programme provoquera des créations d'emploi en nombre impressionnant. Il ne faut pas laisser échapper au profit d'autrui cette chance que nous offrons les centres de réparation navale.

J'en viens au grand sujet du VII^e Plan, les liaisons fluviales, à propos desquelles je répondrai globalement à MM. Rufenacht, Denvers, Hamel, Cousté et Nungesser.

Au cours de ces derniers mois, trois grands projets ont été mentionnés : la liaison entre le Rhin et la Saône, appelée aussi liaison Rhin—Rhône ou mer du Nord—Méditerranée, la liaison Seine—Escaut, ou liaison Seine—Nord, et la liaison entre la Seine et la Moselle ou liaison Seine—Est, encore que M. Nungesser nous ait appris tout à l'heure que, d'ores et déjà, les liaisons Seine—Nord et Seine—Est lui paraissent indissociables, dans la mesure où la liaison Seine—Est se limiterait au tronçon Compiègne—Reims.

Les coûts de ces grands projets sont considérables : 5 600 millions de francs pour la liaison Rhin—Saône, 2 300 millions de francs pour la liaison Seine—Nord et 700 millions de francs rien que pour le tronçon Compiègne—Reims. En regard, il convient de rappeler — on a eu un peu trop tendance à l'oublier — que pour achever au VII^e Plan les travaux consacrés à l'aménagement des vallées, il faudrait déjà 3 000 millions de francs, ce qui équivaudrait à doubler les dotations budgétaires annuelles des dernières années.

Tout à l'heure, lorsqu'il proposait d'isoler ces opérations d'intérêt national pour leur réserver un sort particulier, M. Hamel avait parfaitement raison car aucun de ces grands projets — et, à plus forte raison, les trois ensemble — ne pourra être réalisé dans le cadre strict du budget étant donné l'envergure des opérations.

La mise en œuvre de ces liaisons pose une question de rentabilité. M. Nungesser nous a excellemment démontré, avec toute sa compétence, que le taux de rentabilité de la liaison Seine—Nord oscillerait entre 10 et 12 p. 100. Mais nous ne pouvons pas utiliser uniquement ce critère. En effet, si le niveau des investissements en faveur des infrastructures dépendait strictement de la rentabilité attendue, certaines autoroutes n'auraient peut pas été construites, même celle qui dessert le Val-de-Marne.

D'ailleurs, il est difficile de connaître le degré de rentabilité d'un investissement. On n'est jamais sûr que ce qui est vrai à court terme le sera forcément à plus longue échéance.

Si nous pensons, comme MM. Hamel et Cousté, que la liaison Rhin—Rhône s'ouvre sur la perspective de l'établissement d'une liaison européenne entre la vallée du Rhin et la Méditerranée, susceptible de concurrencer la liaison vallée du Rhin—Main—Danube, le problème ne se pose plus simplement en fonction de la rentabilité des projets, comme vous l'avez marqué très justement, mais en termes de concurrence. Certes, je crois que lorsque le Parlement aura à en débattre, la notion de rentabilité stricte devra être mise en avant, sans constituer pour autant le critère unique. En outre, bien malin celui qui pourrait prévoir le trafic induit auquel donnera naissance un ouvrage de la dimension et de l'envergure stratégique de la liaison Rhin—Rhône.

Le prix de l'électricité a été évoqué à propos de la Compagnie nationale du Rhône, mais ce problème ne relève pas de mon domaine ministériel. Je me garderai donc de l'aborder.

Quoi qu'il en soit, il faut que chacun soit convaincu que le ministre de l'équipement et ses services portent à ces voies fluviales un très grand intérêt. Ministre de l'équipement, je suis aussi le ministre des voies de communications, je place au premier plan des priorités celles qui sont les plus rentables et je persiste à penser que, pour les transports de masse, la voie fluviale est précisément l'une des plus rentables dès l'instant où l'on y fait circuler des convois poussés de 3 000 tonnes.

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. Il n'est pas de politique portuaire qui n'ait comme corollaire le développement des voies fluviales qui permettent, au moindre coût, d'acheminer vers nos ports les marchandises destinées à l'exportation. C'est d'ailleurs une politique qui a été illustrée par nos voisins de la République fédérale. Je ne vois aucune raison pour que nous ne choissions pas la même. *(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. Dubedout a, de son côté, évoqué le redoutable problème de l'aménagement des quartiers anciens. Je me permettrai de lui répondre en même temps que je répondrai à notre ami M. Claudius-Petit qui, sur ce même thème, nous a fait part d'un certain nombre de réflexions particulièrement pertinentes.

L'aménagement des quartiers anciens de nos villes constitue le grand problème de l'urbanisme que nous aurons à résoudre dans les années qui viennent, et M. Jacques Barrot reviendra sur ses dimensions sociales, économiques et financières.

Le recensement qui vient de s'achever montre que certains quartiers, du fait de leur vétusté, se sont vidés de leurs habitants et que d'autres se transforment de manière anarchique ; la loi portant réforme de l'urbanisme et de la politique foncière que l'Assemblée vient de voter ne sera d'ailleurs pas sans effet à cet égard.

Ce grand problème posé à nos villes, nous en ressentons tous l'acuité, spécialement ceux d'entre nous qui sont maires, mais nous hésitons sur la manière de le traiter car nous ne disposons pas encore de moyens adaptés pour le résoudre.

Il nous faut, dans certains cas, rénover, c'est-à-dire abattre des immeubles vétustes ou insalubres pour greffer des constructions neuves dans la trame des constructions existantes, et même parfois créer de vrais quartiers nouveaux.

Il nous faut restaurer, c'est-à-dire conduire de front, ce qui est très difficile, la modernisation des logements, la réhabilitation des immeubles dans leur structure et leur aspect, l'aménagement des espaces publics, tout en faisant en sorte que la vie des familles en soit le moins possible bouleversée.

Il nous faut aussi compléter les équipements publics et remettre en valeur les plus beaux témoignages bâtis de notre passé.

Il nous faut avant tout prendre en charge de manière active, généreuse et intelligente, comme le souhaite M. Claudius-Petit, la transformation des conditions d'habitat des plus faibles et des plus démunis, qui occupent le plus souvent les immeubles insalubres.

Tout cela ne peut être obtenu que par une adaptation très attentive aux conditions locales et il est évident qu'une profonde réforme des moyens est à opérer, portant d'abord — parce que c'est là le plus urgent — sur la refonte des procédures et des dispositifs administratifs.

C'est ce que j'ai entrepris, avec l'aide de M. Jacques Barrot, et qui doit aboutir, en accord avec mes collègues du Gouvernement, à un dispositif tout nouveau qui répondra mieux, je l'espère, à ce que vous attendez.

L'organisation interministérielle que nous avons imaginée, avec le regroupement des crédits qui en résultera, permettra aux municipalités de s'adresser à un interlocuteur unique, capable de répondre de manière cohérente à toutes les questions qu'elles poseront sur l'aménagement des quartiers anciens, qu'il s'agisse de restauration, de rénovation ou de réhabilitation.

Cette réforme importante illustre bien, je crois, le réalisme du ministère de l'équipement et sa volonté d'aller au devant des désirs des collectivités locales lorsqu'ils correspondent à l'intérêt général. Elle montre aussi notre capacité pratique à aborder d'une manière différente les problèmes difficiles, au lieu de nous concentrer systématiquement sur l'accroissement des crédits.

Monsieur Mesmin, vous avez très heureusement dit que la responsabilité du ministère de l'équipement n'était pas seulement d'élaborer de bonnes lois ou de débloquer des crédits importants.

Je crois avec vous que notre responsabilité la plus fondamentale est bien de faire en sorte que notre urbanisme soit un bon urbanisme. Comme vous, je pense que nous devons faire des progrès pour réaliser des quartiers nouveaux qui sachent heureusement rapprocher des maisons individuelles et des petits collectifs, des habitations et des équipements publics et commerciaux, des quartiers où se côtoient des gens aux revenus divers, ou d'âges différents.

Je vous invite, à cet égard, à visiter la ville nouvelle de Melun-Sénart où vous trouverez l'amorce de ce que vous souhaitez, et notamment le village de Plessis-le-Roi qui, je le crois, vaut le déplacement.

J'ai lancé, au début de l'automne, des concours régionaux portant sur l'urbanisme des quartiers nouveaux de maisons individuelles, M. Jacques Barrot étant plus spécialement chargé d'étudier la structure de ces maisons individuelles.

Je voudrais que l'année 1976 soit considérée comme une très bonne année pour l'amélioration de la qualité des quartiers nouveaux. C'est ainsi qu'au sein de la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, je compte créer une sous-direction des quartiers nouveaux qui — comme vous le souhaitez, monsieur Mesmin, ainsi que beaucoup de vos collègues — sera chargée de définir les processus de conception de ces réalisations, de promouvoir des opérations exemplaires en diffusant le plus largement possible les bons exemples que nous connaissons déjà.

L'intervention de M. Durieux a plus particulièrement porté sur l'autoroute A 26 — qui m'est aussi chère qu'à lui — et sur la desserte routière du Cambrésis, de l'Avesnois et de la Thiérache.

Sur le plan routier, c'est la route nationale 49 qui me paraît la mieux adaptée à cette desserte. Notre objectif est son aménagement à deux fois deux voies de Valenciennes à Maubeuge, complétant ainsi les travaux déjà réalisés au cours du VI^e Plan. L'une des priorités du VII^e Plan sera la déviation de Bavay.

Pour la route nationale 39, l'objectif à long terme est l'aménagement à deux fois deux voies de la section Cambrai—Bazuel, avec déviation autour des principales agglomérations.

Sur le plan autoroutier, l'A 26 sera totalement mise en service entre Lillers et Arras à la fin de 1977 et je suivrai personnellement sa réalisation entre Arras et Reims dans les années qui suivent. Le prolongement de cette section vers Cambrai fait encore l'objet d'études ; les enquêtes publiques nous permettront de dire quelle suite il convient de lui donner.

Monsieur Cousté, vous m'avez interrogé sur un point qui me tient très à cœur : l'exécution du plan de soutien.

Je serai très bref, mais très clair. En matière routière, le plan de soutien et de développement de l'économie a prévu 1 460 millions de francs de crédits dont 1 400 millions sont aujourd'hui

disponibles sur le terrain. Tous les crédits de renforcements coordonnés et de grosses réparations ont été affectés. Il ne manque que quelques opérations d'investissement. A ce jour, plus de trois cents chantiers sont ouverts en France.

Pour les ports, le plan de soutien à l'économie a prévu 360 millions, dont 165 pour la forme de radoub de Brest. Si je fais exception de cet investissement particulier, les crédits affectés et disponibles sur le terrain ressortent à 157 millions, soit 80 p. 100 du total.

Ainsi, à Dunkerque, pour ne citer que cet exemple, toutes les autorisations de programme ont été affectées le 26 septembre et le marché du port rapide a été passé avant le 14 octobre.

Là encore, vous pouvez constater qu'en quelques semaines, la direction des ports et des voies navigables a atteint l'objectif fixé par le Gouvernement.

Dans le secteur des voies navigables, 91 millions sur 100 sont déjà affectés et disponibles sur le terrain : plus de la moitié des crédits attribués aux voies navigables correspondent à des marchés passés à ce jour.

M. Pierre-Bernard Cousté. Très bien !

M. le ministre de l'équipement. Vous avez insisté, monsieur Cousté, sur le problème des exportations, mais le temps qui m'est imparti ne me permet pas de vous répondre aussi longuement que je le souhaiterais. Je le ferai donc ultérieurement si vous voulez bien transformer votre question orale en question écrite.

M. Pierre-Bernard Cousté. Je n'y manquerai pas, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement. M. Offroy et M. Denvers sont intervenus en faveur des ports autonomes moyens. M. Offroy l'a fait avec la passion qui le caractérise, M. Denvers avec plus de froideur, mais non moins de conviction.

J'ai déjà indiqué que la concentration sur les trois grands ports autonomes — auxquels s'ajoutent ceux de Nantes et de Saint-Nazaire — des crédits du plan de soutien à l'économie allait nous permettre de nous montrer plus généreux en 1976 pour les autres ports.

Parmi ces derniers, je ferai un sort particulier au port de Bordeaux. Mais je rappelle à M. Vailleix et à tous ceux qui s'y intéressent que les marchés du port de Bordeaux n'en étaient pas au même degré de préparation que ceux des autres ports. Bien évidemment, ils seront prêts pour le début de 1976.

En ce qui concerne les ports moyens, un grand nombre d'aménagements y ont été faits. Je citerai : l'allongement du quai Ouest et la construction d'un poste pour navire roulier à Boulogne ; le rempiètement du quai Paul-Devot à Calais ; l'écluse de Caen-Ouistreham et la construction d'un quai pour marchandises diverses à Caen ; le port en eau profonde de Roscoff ; les postes n° 2 et 3 pour la réparation navale à Brest ; la zone industrielle à Lorient ; l'aménagement du môle d'escale et la construction de deux postes pétroliers à La Rochelle ; l'amélioration des accès à la construction d'un poste d'attente et la digue Sud du port de Bayonne ; l'aménagement de la darse Ouest dans le port de Sète ; les installations du Bregailion à Toulon.

Ceux qui seraient tentés de me faire le reproche de ne penser qu'aux trois grands ports autonomes peuvent constater, grâce à cette liste, qu'il n'est pas de port dont nous nous désintéressons.

M. Offroy a plaidé en faveur de la construction d'un quai à conteneurs en eau profonde dans le port de Dieppe.

Si nous ne voulons pas perdre nos clients et voir décharger à Hambourg les bananes des Antilles, il nous faudra bien envisager de recevoir les bâtiments transportant les bananes par conteneurs. A cet égard, monsieur Offroy, vous avez raison, mais la main-d'œuvre du port de Dieppe s'en trouvera réduite de 80 p. 100.

Une autre difficulté — que vous connaissez bien — vient de ce que les porte-conteneurs amènent de la marchandise et repartent avec d'autres conteneurs ; or les ports des grandes lignes de conteneurs ont une capacité bien supérieure à celle du port de Dieppe.

Je crois avec vous, monsieur Offroy, qu'une étude approfondie de l'utilisation et de l'affectation du futur port en eau profonde de Dieppe doit être faite en fonction du trafic touristique avec la Grande-Bretagne, comme vous l'avez souligné, mais aussi en tenant compte du fait que tôt ou tard, il deviendra possible de recevoir à Dieppe des unités porte-conteneurs.

En tout état de cause, vous ne devez pas attendre du transport par conteneurs de la banane de très gros avantages pour le port de Dieppe. Je crains même que cette évolution n'entraîne pour votre ville, comme d'ailleurs pour le port de Basse-Terre, des difficultés dont il importe que nous nous soucions dès maintenant.

Enfin, monsieur Claudius-Petit, vous vous êtes plaint de l'obscurité des documents budgétaires.

Je ne crois pas qu'un tel reproche puisse s'appliquer, malgré la vigueur que vous avez mise dans vos propos, à notre département ministériel qui publie depuis 1972 un budget de programme — le document budgétaire blanc — que je trouve personnellement suffisamment clair pour l'utiliser quotidiennement et le diffuser largement dans la presse.

Toutefois, comme tout document, monsieur Claudius-Petit, ce budget de programme est perfectible et vous ne m'en voudrez pas si je vous demande de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour nous aider en nous suggérant tous moyens de nature à l'améliorer. Nous vous écouterons, monsieur Claudius-Petit, avec l'attention que nous portons toujours à vos propos. (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. Eugène Claudius-Petit. Monsieur le président, me permettez-vous d'ajouter quelques mots en réponse à M. le ministre ?

M. le président. Volontiers, monsieur Claudius-Petit.

M. Eugène Claudius-Petit. Monsieur le ministre, j'ai pu croire pendant quelque temps que j'étais seul à estimer que la complexité des documents budgétaires allait croissant.

Mais j'ai pu lire la semaine dernière, dans un grand journal du soir qui fait autorité, un très long article qui traduisait exactement mon sentiment. Cela m'a ôté tout complexe et c'est pourquoi je me suis permis d'avouer que j'étais d'accord avec les journalistes du journal *Le Monde*. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. 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.

Article 69.

M. le président. J'appelle maintenant l'article 69 rattaché au budget de l'équipement.

« Art. 69. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1976, à 367 000 000 de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

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

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. La commission des finances, lorsqu'elle a examiné l'article 69, m'a confié un mandat.

J'ai dit ce matin l'essentiel, c'est-à-dire qu'elle avait adopté cet article. Mais il me faut ajouter qu'elle a estimé que la subvention inscrite à cet article devrait être augmentée. Bien entendu, il ne lui a malheureusement pas été possible de déposer un amendement dans ce sens puisque le Gouvernement — par la voix de M. le secrétaire d'Etat au budget — lui opposerait immédiatement l'article 40 de la Constitution.

Il ne me reste qu'à vous demander instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir proposer vous-même une augmentation de cette subvention, pour les raisons que j'ai déjà indiquées.

Quel pourrait être son montant ? La commission des finances n'en a pas délibéré et n'a donc pas fixé de chiffre, mais je pense être son interprète en vous indiquant que cette augmentation ne devrait pas être purement symbolique, mais suffisamment élevée pour que les départements en recueillent les bienfaits et que la base ainsi fixée puisse servir, à l'avenir, à fixer un chiffre convenable.

Je conçois fort bien qu'il n'est pas possible de bouleverser le budget par une augmentation trop importante. C'est pourquoi j'estimerai satisfaisant de majorer le pourcentage d'augmentation de 50 p. 100, c'est-à-dire de le faire passer de 6,37 p. 100 à 10 p. 100.

Cette augmentation de 10 p. 100 appliquée aux 345 millions de francs inscrits l'an dernier donnerait un chiffre de 379,5 millions. Si vous étiez assez généreux pour arrondir cette somme à 380 millions, voilà qui serait excellent !

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

M. le ministre de l'équipement. Monsieur le rapporteur spécial, en fixant, les années précédentes, la subvention pour les anciennes routes nationales secondaires au niveau de 367 millions de francs, j'avais appliqué à ce poste un taux de progression analogue à celui de l'ensemble du budget routier.

Mais il est indubitable que, dans le cadre du budget de 1975, le plan de soutien à l'économie a été l'occasion d'affecter au réseau routier national d'importants crédits complémentaires.

Bien que cette décision ait moins pour fondement les besoins, pourtant réels, de ce réseau que la situation préoccupante de l'emploi et de l'activité des entreprises, on ne saurait nier son intérêt au seul regard des préoccupations que suscite sa gestion.

Il convient de remarquer d'ailleurs que, dans le même temps, deux enveloppes de un milliard de francs chacune, l'une de crédits, l'autre d'emprunts, ont été mises à la disposition des collectivités locales. Au nombre des investissements de celles-ci figurent nécessairement la voirie locale et les routes nationales déclassées.

Il semble toutefois que ces crédits n'aient, au moins pour l'essentiel, profité qu'aux communes et à leurs groupements. Cette situation peut m'incliner à reconsidérer la place faite, dans notre projet de budget, au réseau transféré, notamment dans le plan de soutien, sauf que le problème se pose dans des termes fondamentalement différents puisqu'il s'agit des crédits nouveaux prévus pour 1976.

Compte tenu de la situation exceptionnelle que vous avez décrite, monsieur le rapporteur, je suis prêt à m'incliner. Après avoir procédé à un calcul, vous avez avancé le chiffre de 379,5 millions, et vous m'avez demandé de le porter à 380 millions, ce qui représente une augmentation appréciable par rapport au chiffre que j'ai moi-même indiqué.

Dans le cadre de l'enveloppe que m'a fixée M. le ministre de l'économie et des finances, je ne puis opérer qu'un transfert de poste à poste. M'autorisant de la présence à mes côtés de M. le secrétaire d'Etat chargé du budget, je dépose un amendement tendant à porter la subvention à 380 millions. (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. Emmanuel Hamel. Mais sans prélèvement sur les crédits des voies navigables !

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, la commission des finances vous remercie beaucoup.

M. le président. Je suis en effet saisi d'un amendement n° 139, présenté par le Gouvernement, rédigé comme suit :

« Dans l'article 69, substituer au nombre : « 367 000 000 F », le nombre : « 380 000 000 F ».

Je mets aux voix cet amendement.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 69, modifié par l'amendement n° 139 du Gouvernement.

(L'article 69, ainsi modifié, est adopté.)

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

— 2 —

RAPPELS AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Ducoloné, pour un rappel au règlement.

M. Guy Ducoloné. Monsieur le président, nous allons sans doute aborder l'examen des crédits concernant le logement.

Or, tout à l'heure, M. le ministre de l'équipement nous a indiqué que lui-même et M. le secrétaire d'Etat chargé du logement étaient dans l'impossibilité d'intervenir aujourd'hui parce que les rapports des commissions n'ont pas été distribués.

Je ne suis pas le premier à évoquer, au cours de cette journée, les conditions de travail qui sont imposées à l'Assemblée. Je me permets de poser la question : si le Gouvernement lui-même ne peut s'exprimer parce qu'il n'a pas eu connaissance des rapports, comment les députés, qui se trouvent dans la même situation, pourraient-ils intervenir dans la discussion ?

M. le président. Mon cher collègue, votre remarque est pertinente.

Nous allons entendre les rapporteurs et les députés pourront étudier à loisir leurs rapports écrits pendant le week-end. La parole est à M. Bertrand Denis.

M. Bertrand Denis. Monsieur le président, j'ai adopté, en commission, le rapport de M. Bécam et, comme certains de mes collègues, j'aurais souhaité lire son rapport écrit avant que l'Assemblée n'aborde l'examen des crédits concernant le logement.

Cependant, j'estime souhaitable que les membres de la commission de la production, qui ont déjà entendu M. le ministre, M. le secrétaire d'Etat chargé du logement et M. le rapporteur pour avis puissent exposer aujourd'hui leur point de vue.

Certains d'entre nous ont consenti des efforts pour être présents aujourd'hui. Il ne faudrait pas qu'ils en soient pénalisés.

M. Guy Ducoloné. N'appartenant pas à la commission de la production, j'ignore, moi, le contenu de ce rapport !

M. le président. Monsieur Bertrand Denis, si vous le souhaitez, vous pourriez intervenir après les rapporteurs.

M. Bertrand Denis. Je vous remercie, monsieur le président.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1976
(deuxième partie).

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976.

EQUIPEMENT

Logement.

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

La parole est à M. Ligot, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour le logement.

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. Monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat au logement, mes chers collègues, il y a un an, nous examinions le projet de budget du logement pour 1975.

Nous étions alors conduits à évoquer la crise économique qui annonçait la mise en péril de la politique du logement et de l'industrie du bâtiment. En effet, à l'époque, apparaissaient déjà les signes de la crise : une hausse considérable des coûts de production — près de 20 p. 100 en un an — due à l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux ; un relèvement des prix de vente des logements ; un accroissement massif des charges dans ce secteur.

Les difficultés qui allaient peser sur l'ensemble de l'industrie du bâtiment commençaient à se faire sentir gravement. D'ailleurs, en 1974, environ 25 p. 100 des dépôts de bilans étaient le fait d'entreprises du bâtiment et plus de 20 000 personnes ont été licenciées dans le secteur du bâtiment.

Donc, lors de la discussion du précédent projet de loi de finances la situation était très difficile. D'ailleurs, à peine le budget du logement était-il voté qu'il apparaissait déjà inadapté aux circonstances.

C'est pourquoi, tout au long de l'année 1975, par quatre fois — en janvier, fin mars, en mai et en septembre — pour tenir compte de la situation réelle et faire face aux difficultés, le Gouvernement était obligé de prendre de nouvelles et importantes mesures, notamment dans des lois de finances rectificatives.

D'abord, pour remédier à l'inflation, les prix plafonds ont été relevés pour tenir compte de l'évolution du coût de la construction.

Ensuite, pour faire face à la dépression, des crédits supplémentaires ont été dégagés pour les différents secteurs de la construction, des dotations ont été affectées à la réhabilitation des logements anciens, les quotités des emprunts spéciaux pour la construction aidée ont été majorées.

Tous ces dispositifs avaient donc pour objet de lutter, dans un premier temps, contre l'inflation, puis contre la dépression.

Pendant toute cette période l'action de l'Etat a été importante. Il me paraît utile et intéressant de s'arrêter un instant sur l'évolution du programme des logements aidés, depuis le début jusqu'à la fin de l'année 1975, c'est-à-dire sur les possibilités de construction offertes pendant cette période grâce aux crédits prévus et aux dotations supplémentaires.

Pour les H. L. M. ordinaires, 106 000 logements avaient été financés et 100 473 figurent au programme définitif ; pour les programmes à loyer réduit et les programmes sociaux de logement, les chiffres sont respectivement de 11 000 et 11 402 ; pour les immeubles à loyer moyen et immeubles à loyer normal, 8 000 et 8 583 ; pour l'accèsion à la propriété, 61 600 et 60 983 ; pour les emprunts bonifiés, 35 000 et 35 000 ; pour les P. S. I., 74 800 et 74 010 ; pour les prêts immobiliers conventionnés, 43 000 et 77 058.

Au total, il apparaît que le nombre de logements aidés est plus élevé que prévu.

Mais cette augmentation correspond essentiellement à l'accroissement des crédits concernant les P. I. C. — prêts immobiliers conventionnés — c'est-à-dire le moyen le moins onéreux pour l'Etat et le moins intéressant pour les constructeurs et les intéressés.

Cela signifie donc que, malgré une augmentation continue des crédits tout au long de l'année, la construction aidée globale est restée relativement stable du début à la fin de l'année 1975.

L'action de l'Etat a été importante, mais il faut en tirer les conclusions et l'analyser. On est frappé par son aspect purement technique et fragmentaire. En effet, on accumule les mesures ponctuelles de caractère administratif et financier, et, comme l'a souligné tout à l'heure M. Claudius-Petit, il est difficile, même pour les spécialistes, d'établir un lien entre

ces mesures et de dégager, à la lumière des dispositions prises au cours de l'année 1975, les grandes lignes de la politique suivie.

On peut tout de même discerner deux tendances : une orientation en faveur de l'accession à la propriété du logement et une tendance à n'apporter aucune modification fondamentale tant que les conclusions des travaux de la commission Barre et de la mission Nora n'auront pas été communiqués au Gouvernement. Il faut y ajouter la volonté permanente de limiter les effets de la crise économique, de l'inflation d'abord, de la dépression ensuite.

Ces orientations, timides sous un certain angle, se retrouvent dans le budget du logement pour 1976.

Ce budget, comme l'a précisé ce matin M. le ministre de l'équipement, est placé sous ce que je pourrais appeler le signe de la croissance. Par rapport au budget voté de 1975, les crédits augmentent de façon importante ; M. le ministre a cité le taux de 16 p. 100 : selon mes calculs, celui-ci est de 14 p. 100. Ne chicanons pas sur les chiffres. Retenons qu'ils sont élevés.

Mais je suis convaincu qu'il ne faut pas comparer le budget de 1976 avec le budget de 1975. Tant d'événements économiques indépendants de notre volonté sont intervenus et tant de décisions gouvernementales ont été prises que le projet de budget qui nous est soumis n'a plus rien de commun avec celui que nous avons voté l'année dernière.

Je crois que la comparaison doit être faite entre le présent projet et le budget de 1975, compte tenu des modifications intervenues tout au long de l'année, donc des crédits votés pour tenter de rattraper les retards dus aux difficultés économiques et de financer un nombre satisfaisant de logements. C'est alors qu'on constate que la comparaison est moins favorable : les crédits pour 1976 sont moins élevés que ceux qui ont été prévus au budget de 1975 augmentés de ceux qui ont été votés en cours d'année.

Si telle est la réalité, il ne faut cependant pas oublier qu'un certain enchaînement va se produire : une partie des ouvertures de crédits opérées en 1975 par les lois de finances rectificatives ne porteront effet qu'au début de l'année 1976. On peut donc avancer l'idée que l'année 1976 sera peut-être moins mauvaise qu'on ne peut le craindre si l'on se réfère aux seuls chiffres, puisqu'il y aura cumulé d'une partie des crédits votés en 1975 et de ceux que nous voterons pour 1976.

Dans ce budget de 1976, le nombre des logements aidés dont la construction est prévue est tout juste maintenu.

Le nombre total des logements économiques et sociaux est en légère régression : 307 000 contre 312 400 en 1975. Le nombre des logements du secteur I, c'est-à-dire le plus aidé, est en régression marquée : 111 400 contre 132 000 ; celui des logements du secteur II est en progression : 195 600 contre 180 400.

Il faut noter le contraste qui existe entre le nombre de H. L. M. ordinaires du secteur locatif, qui diminue, et celui des H. L. M. — accession, qui, au contraire, augmente.

Quant au nombre de logement financés à l'aide de primes avec prêts spéciaux — P. I. C. et P. S. I. — il est en nette augmentation : 143 000 contre 123 800.

Telle est l'évolution qu'on perçoit lorsqu'on compare le budget de 1975 et celui qui nous est présenté.

Comment, alors, peut-on caractériser ce budget pour 1976 ?

Il s'agit d'abord d'un budget de transition. Je n'exprime, par cette formule, aucune critique a priori. Je veux simplement dire, par là, que l'on retrouve dans ce projet de budget les mêmes idées que dans les budgets antérieurs.

D'abord, le budget qui nous est soumis continue à répartir de la même façon que par le passé les aides de l'Etat entre l'allocation à la pierre et l'allocation à la personne.

Ensuite, ce budget se réalise par les mêmes procédures, distinguant entre les subventions directes à la caisse de prêts aux H. L. M. et les bonifications de crédits dans le domaine de l'accession. Une simplification a toutefois été apportée au cours de l'année 1975 en ce qui concerne les H. L. M. 70. Cette suppression est un élément positif dont nous nous réjouissons, mais elle ne constitue qu'une réforme de détail.

Enfin ce budget concerne le même système de crédits, et je m'attarderai un instant sur ce point.

Nous votons en effet des crédits en valeur qui traduisent une décision mais ne permettent pas aux élus que nous sommes, par plus qu'aux organismes de construction, de se faire une idée suffisamment précise de la politique à suivre en la matière.

Ce phénomène très regrettable a été la cause — j'en suis convaincu — de la nécessité dans laquelle s'est trouvé l'Etat, tout au long de l'année 1975 de procéder au sauvetage du budget de la construction qui, s'il avait été maintenu au niveau qui était le sien lorsque nous l'avons voté, serait considéré aujourd'hui comme un budget de misère.

Si l'on peut regretter que ce budget soit un budget de transition, permettez-moi, monsieur le ministre, d'ajouter que, pour une large part, il est irréaliste. Je m'explique.

Les crédits en matière d'H. L. M. ordinaires sont en légère diminution. Or nous constatons que, en raison de la crise économique, la demande tend à s'accroître parce que l'appel à l'accession est moins fort, les risques plus importants, les ressources moins élevées. Il s'ensuit que plutôt que de construire, on préfère provisoirement louer.

En revanche, les crédits pour les H. L. M.-accession sont en augmentation. C'est un choix politique intéressant qui correspond certainement au souhait de la population. Mais il faut bien reconnaître que la quotité des prêts est, malgré les augmentations intervenues au cours de l'année 1975, encore trop insuffisante pour être réellement incitatrice pour les familles dont les ressources sont modestes.

Autre irréalisme : les crédits destinés à la bonification des opérations P. I. C. sont en accroissement alors que tout le monde sait que la demande des P. I. C. connaît une baisse catastrophique. On peut le comprendre car les ressources importantes qui pouvaient être dégagées, il y a deux ans, par exemple, ne peuvent plus l'être car les taux d'intérêt sont maintenant élevés. Donc c'est une erreur que de vouloir augmenter les crédits pour les P. I. C. alors que d'autres secteurs qui reçoivent l'aide de l'Etat en auraient une meilleure utilisation.

De même, je note un autre irréalisme dans la part faite trop longtemps aux crédits pour les I. L. M. en vue de favoriser la construction d'immeubles locatifs. Mais la quotité de l'emprunt était telle qu'aucun constructeur n'osait s'aventurer sur ce terrain.

Enfin je constate avec regret que, si le Gouvernement a proposé au Parlement, dans la dernière loi de finances rectificative, de voter des crédits pour la réhabilitation des logements H. L. M. anciens, on ne trouve aucune trace de cette excellente mesure dans le budget pour 1976, alors que les besoins sont si grands.

Budget de transition, votre budget pour 1976, monsieur le ministre, est aussi, pour une large part, un budget irréaliste, et l'analyse que j'en ai faite me conduit à vous exposer les observations que la commission des finances, à ma demande, a été amenée à présenter.

La première observation, à mon avis fondamentale, concerne la présentation du budget. De même que l'an dernier — et la commission avait insisté sur ce point, mais c'était la première année de l'expérience — le budget pour 1976 se présente comme un budget en valeur et non pas un budget en volume.

En période d'inflation comme celle que nous avons connue dans l'industrie du bâtiment, une telle présentation enlève au budget une partie de sa signification. Il ne comporte pas en lui-même son objectif qui devrait être la réalisation d'un nombre précis de logements dans chaque type de financement.

Ajoutons que cette absence d'objectif crée une grande incertitude, à la fois quant aux moyens dont peuvent disposer les constructeurs et quant aux intentions générales de la puissance publique au regard des besoins réels exprimés en matière de logements. A cet égard, on peut se demander quelle est la valeur réelle des dispositions des articles 52, 53 et 54 dont le texte et les commentaires sont reconduits chaque année, et que nous serons appelés à voter mardi alors que nous ne connaissons pas le nombre de logements construits dans l'année.

Ne doit-on pas admettre aussi que cette présentation budgétaire peut être considérée comme inflationniste. Elle tend, en effet, à faire disparaître un rapport relativement contraignant entre une masse de crédits et un nombre connu de logements.

Comme l'an dernier, nous demandons avec force un retour à une présentation budgétaire en volume qui redonnerait clarté et signification à un budget dont l'objet est éminemment social par l'aide qu'il apporte à la construction de logements pour ceux dont les ressources sont faibles ou moyennes.

Nous le demandons aussi en fonction des conséquences économiques dommageables que n'a pas manqué d'avoir la présentation budgétaire passée. En effet, si le Gouvernement, à quatre reprises, a été obligé d'inviter le Parlement à accepter un « ravageage » de son budget — et il a d'ailleurs bien fait — c'est parce qu'un budget en valeur, pendant cette période, ne permettait pas de construire le nombre de logements prévus, compte tenu de la hausse des prix.

La deuxième observation porte sur les crédits eux-mêmes.

Si l'on compare les charges directes totales pour 1975 et pour 1976, on constate un recul : en autorisations de programme, en 1975, 7 450 millions de francs, contre 7 152 millions de francs en 1976 ; en crédits de paiement, 10 861 millions de francs en 1975, contre 10 105 millions de francs en 1976.

De toute manière, les crédits ouverts doivent être utilisés différemment pour que cette action produise son effet. C'est ce qui m'a conduit à dire tout à l'heure que le budget était quelque peu irréaliste.

Mais, à court terme, à moins de procéder en cours d'année à des ajustements par voie de loi de finances rectificative, ce qui est incompatible avec une programmation régulière des

mises en chantier, on ne peut se défendre de formuler certaines inquiétudes : le nombre des H. L. M. ordinaires est trop faible ; celui des I. L. M. et des I. L. N. l'est aussi, mais en raison de l'insuffisance de la quotité d'emprunt ; les quotités d'emprunt sont également trop faibles pour les H. L. M. en accession à la propriété ; en revanche, les crédits destinés aux prêts immobiliers conventionnés sont, à notre sens, trop élevés.

La troisième observation est relative aux causes de la situation : face à cet accroissement massif des coûts et des charges, la clientèle potentielle pour l'accession à la propriété ou pour la location semble ou bien ne plus disposer de ressources suffisantes pour se porter acquéreur ou locataire, ou bien, pour l'accession à la propriété, hésiter à s'engager en raison de la conjoncture. De ce fait, la commission est conduite à recommander une baisse des taux d'intérêt, une augmentation des quotités des emprunts spéciaux et une augmentation, ou une remise en ordre, de l'allocation de logement.

La quatrième observation porte sur la politique de réhabilitation des logements anciens, que le Gouvernement entendait poursuivre. A cet égard, la commission des finances, très attentive à cette volonté gouvernementale, s'est inquiétée de l'absence de crédits affectés en 1976 à la réhabilitation des H. L. M., mais elle a été sensible aux dispositions qui ont été envisagées en faveur du logement en milieu rural, lors de la conférence annuelle agricole ; ce dernier point est important.

Enfin, cinquième et dernière observation, la commission avait demandé en 1974 une remise en ordre rapide de la politique globale du logement. A sa grande satisfaction, le Gouvernement a annoncé, au début de 1975, la mise sur pied de la commission Barre. Mais voilà que près d'un an s'est écoulé sans qu'elle présente de conclusions ni qu'apparaisse la date d'achèvement de ses travaux. Il en résulte à nouveau un budget transitoire, et c'est inquiétant. Deux années auront été perdues pour l'élaboration d'une nouvelle politique en matière de logement ; c'est trop !

Sous réserve des cinq observations que j'ai présentées, monsieur le ministre, la commission des finances a approuvé l'ensemble des crédits que vous avez proposés. (*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. Bécam, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le logement.

M. Marc Bécam, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, 1976 est la première année d'exécution du VII^e Plan. Or, à ce jour, aucune orientation précise de la politique du logement n'a été définie pour les cinq années à venir.

En fait, l'année 1975, difficile à maints égards, aura été consacrée à la réflexion : la commission Barre étudie les possibilités de réforme du financement, tandis qu'un groupe de travail de « rationalisation des choix budgétaires », présidé par M. Nora, examine les problèmes posés pour l'amélioration de l'habitat ancien.

Ainsi, les circonstances qui ont présidé à l'élaboration du budget du logement pour 1976 ont abouti à en faire, à notre avis, un budget de reconduction.

L'avis que je présente au nom de la commission de la production et des échanges a été rédigé comme une contribution aux réflexions actuellement conduites. Pour ce motif, il est nécessairement long, plus long que d'habitude puisque trois ou quatre heures sont nécessaires pour le lire ; mais je vais m'efforcer d'en faire la synthèse en quelques minutes.

Je prie mes collègues de bien vouloir nous excuser du retard pris pour la distribution de ce rapport. En raison de la prolongation de la discussion de la loi foncière jusqu'à vendredi dernier, le Gouvernement n'a pu être entendu par la commission que mardi soir. Il a fallu ensuite procéder à un travail technique que l'imprimerie a accompli dans des délais extrêmement brefs.

Le premier chapitre de ce rapport dresse le constat de la situation actuelle du logement.

On peut maintenant soutenir que la crise du logement dont notre pays a longtemps souffert est à peu près résorbée. Le rythme de construction est passé de 251 000 logements par an, entre 1954 et 1962, à près de 510 000 logements par an dans la période du VI^e Plan, soit un doublement.

La proportion de logements confortables est passée de 25 p. 100 seulement en 1962 à 61 p. 100 en 1973. En dépit de cette progression, 16 millions de nos compatriotes sont encore mal logés et 6,5 millions de logements demeurent inconfortables. Nous ne sommes pas encore parvenus au terme de notre effort, mais un chemin considérable a été parcouru.

Cependant, de fortes inégalités subsistent. Les mal-logés ont un revenu inférieur d'un quart à la moyenne des ménages. L'effort net des ménages consacré au logement ne dépasse guère 10 p. 100 des revenus élevés, mais il représente 24 p. 100 des revenus les plus faibles.

Le deuxième chapitre du rapport est consacré aux aspirations et aux besoins des Français.

Une enquête fort intéressante de l'I.N.S.E.E., réalisée en 1973 et publiée en avril 1975, révèle les motivations des Français : 15 p. 100 d'entre eux sont insatisfaits de leur logement, contre 29 p. 100 en 1955 ; un peu plus de 22 p. 100 en changeaient bien, se plaignant de la mauvaise qualité, du bruit et de l'exiguïté.

Si la crise du logement s'est atténuée, nous pouvons craindre de connaître une grave crise de l'habitat. En effet, une récente enquête a révélé que de 60 à 76 p. 100 de nos compatriotes, selon le chapitre, se plaignent soit de la qualité, soit du bruit, soit de la recherche excessive de l'économie dans la construction, soit du manque d'espaces de jeux et d'espaces verts, soit de l'inexistence de commerces locaux, soit de l'insuffisance de vie sociale. Prenons garde et modifions notre conception de l'urbanisation.

Le troisième chapitre insiste sur les orientations souhaitables : loger les plus défavorisés, mener une politique active de la qualité, améliorer le patrimoine ancien, diversifier les possibilités de choix pour les ménages.

En premier lieu, les familles défavorisées doivent bénéficier des logements les plus aidés. Actuellement, elles en sont trop souvent écartées par les organismes H. L. M. parce qu'elles ne sont pas considérées comme solvables. Il faut absolument maintenir la vocation sociale du parc de logements très aidés ; à cet égard, il est souhaitable d'examiner avec intérêt la proposition du mouvement H. L. M. d'instituer un seul type de logements aidés.

En second lieu, il convient de mener une politique active de la qualité. Aujourd'hui, mes chers collègues, nous bâtissons pour le XXI^e siècle. La moitié des Français vivront en l'an 2000 dans un logement construit postérieurement à 1971. Aussi devons-nous veiller à la qualité architecturale, à l'isolation acoustique, à l'isolation thermique, à l'utilisation de nouvelles sources d'énergie, à l'extension des surfaces — celles d'aujourd'hui ne seront plus admises à la fin de ce siècle — et aussi à plus de souplesse dans l'organisation de l'espace intérieur du logement, qu'on devrait pouvoir modifier avant même que l'immeuble ne soit amorti. Il convient aussi de prêter plus d'attention à l'environnement du logement.

En troisième lieu, il faut améliorer le patrimoine ancien. La conservation du patrimoine, c'est la détente dans le domaine du logement, c'est le maintien des liens sociaux, c'est la réduction de la ségrégation. Malgré les efforts de nombreux organismes, en particulier de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, les réalisations demeurent insuffisantes. La coordination des aides est cruciale : l'extension du rôle de l'aide à la personne dans ce secteur ainsi que l'application du dispositif général d'aide à la construction pourraient constituer deux moyens de notre action, car des obstacles existent, dont la loi de 1948 qui freine la modernisation des immeubles.

Des priorités doivent être respectées : habitat insalubre, habitat rural, H. L. M. antérieures à 1949, dont la moitié n'ont pas le confort.

En dernier lieu, une diversification des possibilités de choix des ménages s'impose. Bravo pour la création de l'association nationale pour l'information sur le logement ! Bravo pour les centres d'information sur le logement ! Ces organismes ont une grande importance. Un choix éclairé du logement exige une meilleure information dans le domaine de la réglementation : textes, fiscalité, aides ; dans celui du financement : prêts, subventions, et dans celui du marché local : offres et demandes.

Le quatrième chapitre de ce rapport concerne les moyens financiers, le cinquième le rôle de l'Etat, le sixième l'industrie du bâtiment.

Face aux besoins, le système de financement, de production et d'aide au logement paraît à ce jour profondément inadapté.

D'abord, le système de financement est caractérisé par l'accroissement de la part des financements bancaires, même s'il y a un ralentissement conjoncturel. Trop faiblement autofinancé, le secteur de la construction est plus vulnérable. Les circuits sont longs, avec un refinancement coûteux auprès de la Caisse des dépôts et de la caisse nationale de crédit agricole.

Ensuite, l'aide de l'Etat est importante, qu'il s'agisse des flux de dépenses réelles — bonifications, subventions, primes — estimés à plus de 11 milliards de francs en 1975 contre 5,9 en 1971, ou de transferts sans engagement financier : les principales pertes de recettes fiscales pour l'Etat — on l'oublie souvent — atteignaient 7,5 milliards de francs en 1973.

Toutefois, cette aide importante ne remplit pas bien son objet. Car l'aide à la pierre profite plus aux ménages aisés qu'aux autres. En 1973, le revenu moyen des familles ayant accès à la propriété en H. L. M. était supérieur au revenu moyen de l'ensemble des ménages. En réalité, l'aide à la personne ne peut encore rendre solvables les plus modestes.

Enfin, le secteur du bâtiment est très vulnérable selon la conjoncture. Il est nécessaire de rechercher les moyens de remédier à la discontinuité qui caractérise son activité. La dispersion est grande et gêne la pénétration de ce secteur sur les marchés extérieurs.

Je n'évoquerai pas la situation du logement en 1974 et en 1975, puisque le rapporteur de la commission des finances en a parlé.

S'agissant des crédits, je dirai simplement qu'il y a stagnation des prévisions, recul du secteur social, progrès léger du secteur intermédiaire. Les crédits de paiement sont en augmentation de 11,8 p. 100 par rapport à l'année dernière ; les autorisations de programme croissent de 14 p. 100 — de 13 à 16 p. 100 selon le mode de calcul en raison de la complexité de leur présentation.

En conclusion, deux suggestions ont été présentées devant la commission.

L'une est d'utiliser une partie des prêts immédiats conventionnés en faveur de l'amélioration de l'habitat ancien, prioritairement en zone rurale. L'autre — qui fait l'objet d'une proposition de loi de notre collègue M. Neuwirth — est de favoriser la discussion et l'adoption de dispositions nouvelles en faveur des entreprises sous-traitantes, en retenant particulièrement le paiement direct après agrément du contrôle.

Enfin, la commission présente huit observations que je schématise.

Premièrement, il paraît souhaitable de revenir à une programmation en volume — M. Ligot a déjà présenté cette observation — qui perturbe moins l'industrie du bâtiment et les administrés, et engage plus fermement le Gouvernement et son administration.

Deuxièmement, le décalage entre l'évolution des prix plafonds et celle du coût de la construction compromet les chances d'une politique de qualité.

Troisièmement, le système d'aides à la construction doit être simplifié. L'aide directe de l'Etat doit être plus sélective et privilégier plus réellement le secteur social.

Quatrièmement, un meilleur autofinancement du logement doit être recherché par une modulation de l'encouragement à l'épargne.

Cinquièmement, le financement du logement aidé doit privilégier les circuits courts.

Sixièmement, il convient d'accroître encore le rôle de l'allocation-logement et d'adapter fidèlement son niveau à l'évolution des loyers, charges comprises.

Septièmement, le VII^e Plan devra promouvoir l'amélioration des structures du secteur du bâtiment, ainsi qu'une meilleure adaptation de la politique de formation.

Huitièmement, enfin, la loi de 1948, dont les dispositions freinent gravement l'amélioration du parc ancien, doit être pour le moins adaptée, sinon abrogée.

Sous réserve de ces observations, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption des crédits du logement. (*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. Andrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour le logement (problème social).

M. Maurice Andrieu, rapporteur pour avis. Tout à l'heure, M. le ministre a indiqué que M. le secrétaire d'Etat et lui-même n'avaient pas pu prendre connaissance des rapports des commissions sur les crédits du logement.

Dès lors, puis-je espérer, monsieur le président, quelque bienveillance à mon égard, si mon intervention déborde le temps de parole, anormalement réduit à sept minutes trente secondes, qui m'a été impartis. Mon propos évitera d'ailleurs à M. le ministre et à M. le secrétaire d'Etat la lecture du rapport pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales puisque je vais essayer d'en dégager, le plus rapidement possible, les traits essentiels.

D'abord, je regrette, comme les deux rapporteurs précédents, que le Parlement se prononce non plus sur un programme de logements aidés, mais sur un volume de crédits. Cette programmation en valeur dispense le Gouvernement de procéder, en cours d'année, aux ajustements nécessaires pour financer le programme initialement prévu. Le danger de cette procédure avait été souligné l'an dernier par de nombreux parlementaires.

Les lois de finances rectificatives de mai et de septembre 1975 n'ont pas suffi à compenser les « gages » opérés pour les hausses des prix-plafonds intervenues en janvier et avril 1975. En outre, sans qu'il y ait eu consultation du Parlement, le Gouvernement a annoncé une rallonge de 4 100 H. L. M. en accession à la propriété.

On peut facilement mesurer l'écart entre le programme prévu et le programme réel.

Le secteur le plus social — H. L. M. locatives et P. R. L. — accuse une diminution de près de 5 000 logements ; le secteur intermédiaire — H. L. M. en accession et P. S. L. — bénéficie d'une augmentation de 9 000 logements, le secteur non soumis à plafond de ressources et les P. I. C. d'une augmentation de 2 000 logements. Ainsi, la démonstration est faite que la programmation en valeur a amputé sévèrement le secteur le plus social et que les rallonges budgétaires n'ont pas permis de combler le retard pris dans le secteur des H. L. M. et des P. R. L.

Mon groupe a d'ailleurs déposé un amendement pour rétablir la procédure budgétaire par nombre de logements.

A côté de cette baisse regrettable du nombre de logements sociaux, je voudrais mettre l'accent sur l'exigence de qualité ressentie par tous aujourd'hui et dont vient de parler M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges. On n'y insistera jamais assez, monsieur le secrétaire d'Etat.

Vous avez essayé de prendre quelques mesures tendant à l'amélioration de la qualité du logement social, grâce notamment à une meilleure isolation thermique et acoustique destinée à corriger les défauts les plus importants dans ce domaine.

A cet égard, une réglementation toute récente permet d'obtenir une majoration du prix plafond applicable au bâtiment à compter du 1^{er} avril 1975. Mais nous craignons que ces moyens ne restent encore très modestes eu égard au coût des matériaux à mettre en œuvre pour réaliser pleinement cette isolation. Cependant, vous le savez, lorsque les constructions seront réalisées, il sera trop tard pour intervenir, car le montant de la dépense sera trop élevé étant donné les réfections de logements entraînées par ces travaux.

Vous avez également, monsieur le ministre, préconisé une augmentation des surfaces. Il serait raisonnable de prévoir dès maintenant un pourcentage d'augmentation de 20 p. 100. Cela permettrait d'ailleurs de concevoir un logement plus évolutif, mieux adapté aux désirs des occupants selon leur âge, leur profession et parfois aussi, hélas, leur handicap. A cet égard, ne croyez-vous pas qu'il serait bon d'abandonner enfin cet échantillonnage de types de logements qui se sont succédés presque à la cadence des changements de ministre ?

Nous avons aujourd'hui un nouveau venu, le P. I. C. Or tout cela conduit à une ségrégation détestable. Définissez, monsieur le ministre, un seul type de logement de bonne qualité, de surface suffisante, au confort acceptable, évolutif, et maintenez à côté des logements de transit correspondant mieux à une certaine catégorie de demandeurs dont je vous entretiendrai dans un instant. Mais de grâce ! abandonnez les divers types de logements qui conduisent à cette ségrégation.

Avant d'indiquer les catégories qui me paraissent exclues du logement social, je dirai un mot sur la conservation du parc ancien.

M. le ministre soulignait tout à l'heure combien cette question était d'actualité. Or l'Etat intervient peu en matière de restauration et les mesures envisagées à court terme sont des mesures d'attente. L'objectif du VI^e Plan, à savoir 250 000 logements rendus annuellement habitables, est loin d'être atteint. Pour leur part, en 1974, les organismes d'H. L. M. ont restauré 44 134 logements. La possibilité qui leur a été donnée d'acquiescer et d'aménager les immeubles anciens avec des prix plafonds fixés à 120 p. 100 du prix de revient d'un logement H. L. M. ordinaire n'a pratiquement pas été utilisée, ces opérations étant très difficiles à équilibrer malgré les conditions financières prévues.

Par ailleurs, 200 millions de francs ont été inscrits dans le plan de relance pour l'amélioration de l'habitat ancien. Mais le projet de budget pour 1976 ne donne aucune suite à cette action. Que deviendront, monsieur le ministre, les petites entreprises locales du bâtiment qui se seront équipées à cet effet ? Il serait bon qu'il y ait une suite de façon que ces entreprises puissent avoir du travail pour les années à venir.

Le ministre indique que des mesures vont être prises pour développer les interventions de l'A. N. A. H. Mais le budget de 1976 ne permettra guère que le lancement d'une étude sur le parc ancien et son amélioration. Les crédits s'élevaient ici à 700 000 francs et, pour les opérations groupées, à trois millions de francs.

Ma troisième remarque portera sur une constatation très grave : les organismes d'H. L. M. sont obligés de pratiquer des loyers trop élevés qui, augmentés de charges excessives, sont hors de proportion aujourd'hui avec les revenus des locataires qui habitent ces logements ou au-dessus des possibilités d'un certain nombre de demandeurs.

L'augmentation des loyers provient du mode de financement des opérations de construction tandis que les charges ont connu une augmentation importante à cause, notamment, de la conjoncture économique et plus particulièrement de la hausse du prix du pétrole. Actuellement, un logement de quatre pièces se loue à Paris 720 francs par mois et en province 600 francs.

Par ailleurs, l'aide à la personne n'a pas pris le relais de l'aide à la pierre. Dans mon rapport écrit, j'ai analysé les courbes du taux d'effort net des ménages occupant un P. R. L. ou un H. L. M. On peut constater que l'écart entre le taux d'effort brut et le taux d'effort net est plus important pour les ménages les plus défavorisés.

Il faut donc, pour remédier à cette charge écrasante qui pèse sur les locataires modestes, reviser le taux d'intérêt et la durée d'amortissement des emprunts accordés pour les H. L. M.

Il faut revenir à un taux plus raisonnable, de 2 à 2,50 p. 100 sur quarante à quarante-cinq ans, en conservant les différés d'amortissement, pour un prêt qui couvrira enfin la totalité des opérations de construction, afin d'éviter les prêts complémentaires dont certains, concernant par exemple les révisions de prix, sont consentis à 10,25 p. 100 sur vingt ans sans aucun différé d'amortissement.

Jusqu'à maintenant, les offices importants ont pu faire face tant bien que mal en appliquant une péréquation des loyers avec ceux des logements anciens pratiquement amortis et en puisant, pour parfaire le financement, dans leur excédent d'exploitation. Cela n'est plus possible, vous le savez.

L'accession à la propriété d'un logement est également hors de portée pour les familles de travailleurs, les remboursements mensuels, pour un F 4, dépassant 1 000 francs en province.

Ainsi donc, sans une modification du financement, vous n'aurez pas des loyers à la portée d'un certain nombre de catégories que j'appellerai, selon la forte dénomination de M. le secrétaire d'Etat Lenoir, les exclus du logement social.

Je vais très rapidement essayer d'énumérer ces catégories.

Il y a, d'abord, les nomades. C'est un bien grand mot pour désigner des catégories bien différentes — bohémiens, gitans, forains, gens du voyage — pour qui le logement était, selon la tradition ancestrale, la caravane itinérante. Mais aujourd'hui un certain nombre, de plus en plus important, se sont sédentarisés — à Toulouse, il y en a plus de 2 000 — et nous trouvons ces familles, en général très nombreuses, dans les bidonvilles, les maisons en ruines, les caves. Il faut pour eux, bien entendu, des cités de transit — et non des H. L. M. — dotées d'un encadrement socio-éducatif, avec des constructions robustes et simples, des espaces importants pour l'évolution des enfants, mais aussi des aménagements spécifiques, pour permettre le ramassage de la ferraille par exemple.

On sait que les ressources de ces familles s'amenuisent de plus en plus dans le contexte économique actuel. La vannerie est fortement concurrencée par les produits d'Espagne et d'Extrême-Orient. Les fêtes foraines se raréfient. Les diseuses de bonne aventure et les montreurs d'ours ne font plus recette.

Et puis, à côté d'eux, il y a aussi ces familles du quart monde, où l'infortune et le désespoir sont de tous les jours. C'est le refuge de ce qui est non conforme, parfois même en révolte contre notre société. Ces familles ne touchent ni allocations familiales ni indemnité de chômage. Là encore, existent des foyers avec de nombreux enfants, dont certains sont retardés et malades.

Il n'est pas question non plus d'attribuer à ces familles un logement H. L. M. Il leur faut aussi des cités de transit, actuellement en nombre insuffisant.

Enfin, il est une autre catégorie fort importante, celle des personnes âgées. Un grand nombre d'entre elles disposent de ressources encore très insuffisantes. Or la France compte 7 millions de personnes âgées de plus de soixante-cinq ans. Dix pour cent de ces dernières ne sortent jamais de chez elles. Plus des deux tiers vivent dans un logement sans aucun confort. Il faut savoir que même autour de la Madeleine, à Paris, il existe encore des taudis où se meurent des vieux.

Le problème du logement est essentiel pour eux. Il est certes complexe et difficile. Il faut d'abord améliorer leur logement ancien et insalubre et y apportant un minimum de confort. Mais il faut aller plus loin et essayer de les intégrer dans l'habitat normal et les difficultés, vous les connaissez : le prix du loyer, mais aussi trop peu de logements du type F 2.

Il faudrait pouvoir, là où ces personnes âgées ont encore leur famille, les installer à côté de leurs parents et prévoir dès lors, dans les futures cités d'H. L. M., une juxtaposition de grands et de petits logements. La tâche est exaltante car, dans notre société actuelle, ce sont les personnes âgées aux très faibles ressources qui sont les plus malheureuses.

Dans cette catégorie des exclus, il faudrait aussi ranger les handicapés. Vous avez pris quelques mesures, mais elles sont insuffisantes.

Il faudrait encore parler de jeunes travailleurs, des migrants, des étudiants dont il convient d'assurer une meilleure insertion sociale.

Un mot enfin, sur le relogement des harkis qu'on doit aider à quitter des centres dont l'état me paraît inacceptable.

Pour que la politique du logement social soit vraiment efficace et adaptée, elle doit être décentralisée et s'appuyer sur la concertation avec les usagers, concertation qui n'a pas été mise en pratique jusqu'à présent. J'en veux pour exemple la représentation des locataires au sein des offices d'H. L. M. qui est réclamée depuis quinze ans par le mouvement H. L. M. unanime dans ses différents congrès et qui n'a encore fait l'objet d'aucun décret. Il suffirait pourtant de faire asseoir les locataires autour de la table du conseil pour qu'ils aient conscience de leurs responsabilités et de leur devoir. La gestion des offices en serait beaucoup facilitée, croyez-moi.

Le mouvement H. L. M. n'a pas démérité. Je pense qu'il peut faire de l'habitat social l'habitat de l'an 2000, mais pour cela, monsieur le ministre, une autre politique s'impose.

C'est pour souligner l'importance du tournant à prendre en face des graves insuffisances budgétaires qui subsistent que la commission des affaires culturelles, familiales et sociales a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits destinés au logement social.

Par ce geste, elle a voulu marquer que le logement doit rester encore aujourd'hui, avec l'éducation et la santé, une des priorités nationales. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis.

M. Bertrand Denis. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, il y a trente ans, j'étais élu conseiller général et je faisais vœu de m'occuper du logement, question vraiment angoissante à l'époque.

En 1958, lorsque je suis arrivé dans cette assemblée, le problème paraissait insoluble. Notre ami M. Bécam vient de dire que nous apercevons maintenant le bout du tunnel. C'est déjà beaucoup, et l'on n'a pas le droit de méconnaître ce qui a été fait. Celui qui est en face de vous, membre de plusieurs associations et administrateur d'un office d'H. L. M., voudrait en témoigner.

Monsieur le ministre, mon groupe votera vos crédits, car il reconnaît l'effort sans précédent qui a été fait en France. Maintenant, le Français s'intéresse à son logement, ce qui n'était pas le cas autrefois. Il était très difficile de le sensibiliser à ce problème, quel que fût son niveau de fortune. C'est chose faite !

Il faut cependant que je vous adresse quelques demandes, car tout n'est pas terminé.

J'ai entendu dire que, dans certaines villes, des H. L. M. étaient inoccupés. Alors, de grâce, accordez les crédits là où le besoin s'en fait sentir ! Dans certaines localités — c'est le cas dans mon département — les H. L. M. servent de logements de passage pour des salariés nouvellement nommés dans une ville ou pour de jeunes ménages qui n'ont qu'un seul désir, aller vivre ensuite dans une maison individuelle.

Nous nous sommes aperçus, ces derniers temps, de plusieurs difficultés auxquelles il conviendrait de remédier. Notamment, la prise en considération des charges pour le calcul de l'allocation-logement est indispensable. Ces charges devraient inclure les frais d'entretien des espaces verts. Or, je ne sais pourquoi, monsieur le ministre, une circulaire, que je ne qualifierai pas nous a obligés de facturer séparément ces frais, comme si l'on voulait pénaliser les offices qui ont prévu des espaces verts et qui les ont entretenus convenablement, souvent avec l'aide des municipalités. Il en résulte des frictions entre des administrateurs de bonne volonté et des locataires, souvent excités par des personnes qui n'aiment pas la paix.

A l'occasion du recensement, nous avons constaté que les centres ruraux avaient tendance à se dépeupler, même dans les départements dont la population est en augmentation. Là aussi, vous devriez nous apporter votre aide en invitant vos services à encourager l'implantation de petites H. L. M. chaque fois que les maires en font la demande, et ces derniers connaissent bien les besoins de leur commune. La construction de petites H. L. M. coûte légèrement plus cher. Vous avez bien prévu un supplément de crédit de 10 p. 100, mais cela n'est pas toujours suffisant. Peut-être serait-il opportun de procéder à une étude plus approfondie dans ce domaine.

Bien sûr, il faudrait essayer de favoriser le développement de la maison individuelle que les Français aiment. Des maires de mon canton n'arrivent pas à réaliser assez de lotissements pour faire face à la demande.

Lundi dernier encore, j'ai rencontré un jeune ménage qui cherchait un terrain pour construire une maison et profiter du régime d'accession à la propriété. De plus en plus, les gens souhaitent s'installer à une certaine distance du centre de la ville pour avoir le sentiment, en fin de semaine et les jours

de fête, d'être à la campagne. Ils veulent que leur famille puisse s'épanouir, et nous devons les aider. Croyez-moi, il ne s'agit pas toujours de gens riches. De nombreux jeunes ménages s'imposent des sacrifices considérables pour acquérir un terrain.

M. le secrétaire d'Etat a déclaré devant notre commission qu'il allait faire quelque chose pour améliorer l'habitat ancien, qu'il s'agisse du secteur H. L. M. ou du secteur privé. Certes, il n'est pas question d'essayer de remettre en état des logements trop vieux ni de restaurer des maisons historiques, mais seulement d'installer, dans des demeures qui ont encore de bons murs et de bons toits, le confort que l'on demande de nos jours : or les fonds de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat ne suffisent pas. Au début, on a cru que le pactole allait couler et que l'A. N. A. H. disposerait de beaucoup d'argent. Mais devant l'afflux des demandes, l'Agence a dû freiner son aide, ce qui a causé bien des remous.

Mettez en place un autre mode de financement. Vous nous l'aviez laissé espérer, mais je n'ai rien trouvé dans le projet. Or il est temps d'accorder des facilités à ce sujet. Que l'on songe au mal que les fondés de pouvoir et les directeurs des P. A. C. T. se donnent pour trouver des moyens de financement. Je demande qu'on les aide ainsi que leurs associations.

Dernièrement, j'ai entendu, dans une conversation privée, une personne déclarer qu'il faudrait un organisme plus sérieux que les P. A. C. T. Je répondrai à l'auteur de cette phrase malheureuse que nous agissons avec l'argent que nous avons. Si nous avions des fonds plus substantiels, nous procéderions à des réparations plus importantes, moins légères. Encore qu'il ne faille pas faire déménager des personnes très âgées, mais leur apporter un peu plus de confort.

Monsieur le secrétaire d'Etat au logement, ce sujet me paraît extrêmement important. Je tiens à vous remercier des déclarations que vous avez faites devant la commission et auxquelles j'ai été très sensible. Je suis persuadé que vous êtes dans la bonne voie, mais tenez compte des efforts fournis par des hommes et des femmes pour mieux loger leurs frères et leurs sœurs moins favorisés et pour éviter que l'intérieur des villes ne se désertifie.

Vous voulez réaliser des opérations groupées. Lorsque j'ai évoqué cette possibilité devant des maires elle a réveillé en eux de mauvais souvenirs. En effet, cela avait coûté la place de quelques-uns, car il est des gens qui ne veulent pas en entendre parler. Mais certaines opérations individuelles seraient réalisables si elles étaient financées quartier par quartier ; elles feraient alors tâche d'huile.

De grâce aidez-nous ! Nous vous remercions pour ce que vous avez déjà accompli et nous vous demandons de persévérer. (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 suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi modifiant la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales en vue de supprimer les rémunérations allouées sous forme de tantièmes.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1931, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant le Gouvernement à procéder, en 1976, par ordonnances, à certains aménagements portant sur les acomptes d'impôts directs.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1932, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Tiberi un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Ballanger et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête parlementaire sur les pratiques des grandes sociétés capitalistes qui utilisent, pour la défense de leurs intérêts, des personnes exerçant des fonctions publiques, électives ou non, et sur les conditions de passage du service de l'Etat à celui des intérêts privés (n° 1755).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1930 est distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI ADOPTE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, portant modification des titres II et V du livre IX du code du travail et relative au contrôle du financement des actions de formation professionnelle continue.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1933, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale, dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 7 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative à l'emploi de la langue française.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 1929, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 28 octobre 1975, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1976, n° 1880 (rapport n° 1916 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

— Logement et articles 52, 53, 54 et 70 (suite) (annexe n° 19, M. Ligot, rapporteur spécial ; avis n° 1921, tome XII, de M. Bécam, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1917, tome VII (Problème social), de M. Maurice Andrieu, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) :

— Santé publique et action sociale (annexe n° 29, M. Dubedout, rapporteur spécial ; avis n° 1917, tome XVII, de M. Jacques Blanc, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A seize heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures quarante.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
JACQUES RAYMOND TEMIN.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Art. 139 du règlement :

« 1. Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;

« 2. Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption ;

« 3. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

« 4. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois ;

« 5. Dans le cas où la question écrite est transformée en question orale, celle-ci prend rang dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 133 ;

« 6. Font l'objet d'un rappel publié au Journal officiel les questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais prévus aux alinéas 2, 3 et 4 du présent article ;

« 7. Le texte des questions écrites est reproduit dans les rappels. Il est communiqué aux auteurs des questions en même temps que le rappel leur est notifié. »

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Donations (calcul de la valeur fiscale des biens donnés en partage avec réserve d'usufruit).

23539. — 25 octobre 1975. — M. Goulet demande à M. le ministre de l'économie et des finances de bien vouloir lui confirmer qu'en présence d'une donation-partage faite par des parents âgés respectivement de soixante-quinze ans et de soixante-huit ans, dans laquelle ces derniers... réservent l'usufruit du bien donné pendant leur vie et celle du survivant d'eux, la valeur fiscale des biens donnés et partagés doit être calculée en déduisant de la valeur en toute propriété la valeur de l'usufruit le plus important, c'est-à-dire en l'espèce deux dixièmes.

Etat civil (mention des seules situations matrimoniales existantes au moment de l'établissement des actes notariés).

23540. — 25 octobre 1975. — M. Julia demande à M. le ministre de la justice s'il est exact que tous les actes notariés, quel qu'en soit l'objet, doivent mentionner la totalité des renseignements d'état civil concernant les personnes visées par ces actes. Il semble que tel soit le cas et qu'en particulier des indications soient données en ce qui concerne les personnes divorcées, puis remariées, sur le premier mariage contracté et le divorce prononcé. Il est bien évident que la connaissance des situations matrimoniales successives des personnes citées dans un acte établi par un notaire n'est pas indispensable pour la ou les personnes concernées par cet acte. De telles indications devraient avoir un caractère confidentiel. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir faire procéder à l'étude de ce problème afin que les actes notariés ne fassent mention que des situations matrimoniales des personnes intéressées, telles qu'elles existent au moment de la signature de l'acte.

Accidents du travail (statistiques).

23541. — 25 octobre 1975. — M. Plantier demande à M. le ministre du travail s'il peut lui indiquer, en partant des dernières statistiques réalisées en matière d'accidents du travail, le nombre ainsi que le pourcentage par rapport au total des accidents du travail : 1° des accidents de trajet considérés comme accidents du travail ; 2° des accidents du travail n'ayant pas entraîné : a) de cessation d'activité ; b) d'incapacité ; 3° des accidents du travail ayant entraîné : a) une incapacité temporaire ; b) une incapacité permanente ; c) le décès ; 4° des accidents du travail résultant de la non-application des règles de sécurité par les travailleurs qui en ont été les victimes.

Aide sociale

(majoration des allocations dans les départements d'outre-mer).

23542. — 25 octobre 1975. — M. Rivière demande à Mme le ministre de la santé à quelle date seront majorées dans les départements d'outre-mer les allocations d'aide sociale, cette majoration étant intervenue en métropole depuis le 21 juillet 1975, en vertu du dernier décret qui l'a décidé.

Aide sociale

(majoration des allocations dans les départements d'outre-mer).

23543. — 25 octobre 1975. — M. Rivière demande à M. le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer à quelle date seront majorées dans les départements d'outre-mer les allocations d'aide sociale, cette majoration étant intervenue en métropole depuis le 21 juillet 1975, en vertu du dernier décret qui l'a décidé.

Agents du tri (classement en service actif des employés des bureaux centralisateurs).

23544. — 25 octobre 1975. — **M. Labarrère** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que par suite des réunions des 28 octobre et 5 novembre 1974, il avait été précisé que, à compter du 1^{er} janvier 1975, seront classés en service actif tous les fonctionnaires affectés en permanence au tri dans les bureaux centralisateurs. Les avantages inhérents à cette classification en catégorie B, au regard du code des pensions, s'appliquent immédiatement à ces fonctionnaires et pour l'intégralité des services déjà accomplis. Cette mesure n'a toujours pas été appliquée aux personnels concernés et il lui demande de bien vouloir lui faire savoir à quelle date interviendront les mesures qui ont été promises par son prédécesseur.

Vieillesse (attribution de l'allocation exceptionnelle aux non-bénéficiaires d'allocation supplémentaire du F. N. S. qui justifient néanmoins de revenus inférieurs au plafond de ressources).

23545. — 25 octobre 1975. — **M. Gau** fait observer à **M. le ministre du travail** que le fait de lier le versement de majoration exceptionnelle de 700 francs qui vient d'être attribuée aux pensionnés au bénéfice de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité a pour conséquence de priver de cette prestation un nombre important de personnes âgées qui, soit dans l'ignorance de leurs droits, soit pour des raisons personnelles, n'ont pas demandé l'allocation du fonds national de solidarité. Il lui demande s'il n'estime pas possible d'étendre le droit à la majoration exceptionnelle à toutes les personnes qui, bien que non titulaires du fonds national de solidarité, justifient de revenus inférieurs au plafond de ressources prévu par le décret n° 75-210 du 28 mars 1975.

Allocation supplémentaire du F. N. S. (information systématique de tous les titulaires d'un avantage vieillesse qui pourraient en bénéficier).

23546. — 25 octobre 1975. — **M. Gau** appelle l'attention de **M. le ministre du travail** sur le fait qu'un nombre élevé de titulaires d'un avantage de vieillesse dont les ressources sont inférieures au plafond prévu pour l'attribution de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité ne bénéficient pas de cette dernière, soit parce qu'elles croient à tort que le droit à cette prestation est subordonné à une appréciation des ressources de leurs enfants, soit encore parce qu'elles se font une idée inexacte des conditions d'exercice du droit de reprise sur leur future succession. Il lui demande s'il n'envisage pas d'instituer une information systématique de tous les titulaires d'un avantage de vieillesse ; cette information serait faite obligatoirement par tout organisme qui liquiderait une pension assurant des ressources d'un montant inférieur au plafond et au moment de la notification de l'attribution de la pension.

Champignons (crise de l'emploi et de la commercialisation de cette production).

23547. — 25 octobre 1975. — **M. Bernard** signale à **M. le ministre de l'agriculture** les difficultés rencontrées par l'industrie française du champignon pour commercialiser ses produits, ce qui se traduit par d'importants licenciements dans des régions où les possibilités de reclassement sont souvent inexistantes. Il lui demande ce qu'il compte faire pour assurer la survie de cette branche menacée et, en particulier, s'il n'envisage pas, par exemple, de faire jouer au plan européen la clause de sauvegarde. Dans le même ordre d'idées, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre à Marville, dans le département de la Meuse, où la société Blanchand, qui produit et commercialise les champignons, vient de licencier tout son personnel, soit quatre-vingt-dix personnes environ, alors qu'il n'existe aucune possibilité de reclassement.

Vieillesse (relèvement de la somme minimum laissée à la disposition du bénéficiaire de l'aide sociale hospitalisée).

23548. — 25 octobre 1975. — **M. Frédéric-Dupont** signale à **Mme le ministre de la santé** que l'article 3 du décret du 7 janvier 1959 prévoit que « les ressources de quelque nature qu'elles soient, dont sont bénéficiaires les personnes placées dans un établissement au titre de l'aide aux personnes âgées ou de l'aide aux infirmes, aveugles et grands infirmes, sont affectées au remboursement des frais d'hospitalisation des intéressés dans la limite de 90 p. 100. Toute-

fois, les modalités de calcul de la somme mensuelle minimum laissée à la disposition du bénéficiaire de l'aide sociale sont déterminées par décret ». Il lui signale que la somme mensuelle minimum visée ci-dessus est actuellement de 50 francs et qu'elle n'a pas été modifiée depuis le 1^{er} janvier 1971. Il demande en conséquence les mesures que **Mme le ministre** compte prendre pour remédier à cette situation puisque ce chiffre ne correspond pas au coût de la vie.

Handicapés (amélioration de la situation des handicapés adultes).

23549. — 25 octobre 1975. — **M. Frédéric-Dupont** expose à **Mme le ministre de la santé** que si un gros effort a été fait pour les handicapés moteurs et débiles mentaux mineurs, la situation de ceux-ci devient difficile dès qu'il ont atteint leur majorité. Il en est tout particulièrement ainsi pour les adultes surhandicapés. Il lui demande les mesures qu'elle compte prendre pour résoudre ce problème.

Langues étrangères (mesures pour promouvoir l'enseignement du russe dans les établissements publics).

23550. — 25 octobre 1975. — **M. Balliot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les entraves apportées à l'enseignement du russe dans les établissements publics. Ainsi, des enfants ayant pratiqué le russe en 2^e langue et même en 1^{re} langue dans le 1^{er} cycle n'ont pas la possibilité de continuer l'étude de cette langue dans le second cycle des lycées techniques. Il est pour le moins anormal que des jeunes qui se destinent aux carrières d'ingénieur ou de technicien supérieur n'aient pas la possibilité d'apprendre une langue qui joue un rôle important dans le domaine scientifique et technique. Récemment, les dirigeants du patronat français ont regretté l'insuffisance du nombre des scientifiques et techniciens possédant une connaissance du russe. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre afin de remédier à une situation profondément préjudiciable aux intérêts français dans le cadre d'un accroissement des échanges franco-soviétiques.

Langues étrangères (utilisation seulement partielle des capacités d'accueil d'élèves avec le russe comme première langue au lycée Jules-Ferry de Paris).

23551. — 25 octobre 1975. — **M. Baillet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les entraves apportées à l'enseignement du russe en première langue. Ainsi au lycée Jules-Ferry de Paris, 35 places étaient offertes pour l'entrée en sixième, avec le russe comme première langue. C'est avec étonnement que l'administration du lycée a constaté que seulement dix-neuf enfants avaient été retenus par les services rectoraux. En revanche, de nombreux parents se sont vus opposer un refus à l'entrée de leurs enfants en sixième, russe première langue, dans le lycée susmentionné. L'affectation des enfants dans d'autres établissements les a privés de l'étude d'une langue que leurs familles avaient choisie prioritairement. Il lui demande de lui faire savoir comment une telle « erreur » a pu être commise et comment il compte la corriger, afin que ne se renouvelle pas une mesure discriminatoire à l'égard de certaines familles et préjudiciable au développement de l'enseignement du russe en France.

Corse (mise en liberté des emprisonnés et comparution devant une juridiction ordinaire).

23552. — 25 octobre 1975. — **M. Cermolacce** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, que, lors du débat sur la Corse, le groupe communiste avait insisté pour que soit inscrit à l'ordre du jour de la session extraordinaire les problèmes relatifs à la Corse (économiques, politiques, culturels et sociaux). Les événements d'Aléria et de Bastia avaient notamment souligné l'importance des difficultés auxquelles devaient faire face les populations de l'île. Lors de son intervention il avait souligné qu'il était nécessaire de mettre un terme, une fois pour toute, à la politique des promesses et des déclarations d'intention non suivies d'effets. En effet, le Gouvernement n'a tenu aucun compte de ces considérations. La situation n'a cessé de s'aggraver, de s'amplifier, créant des conditions propices au développement de certaines idées aventuristes, voire séparatistes, qu'il considère comme erronées et qu'il ne partage nullement mais qui sont le fruit de cette politique. La preuve est faite que la politique gouvernementale est, en définitive, génératrice de véritables désordres par les injustices sociales qu'elle suscite, maintient ou aggrave. Il avait également demandé alors l'abandon de la politique de répression. Considérant que les responsabilités pre-

mières des événements incombent au Gouvernement, il estime en effet que si la comparaison des emprisonnés devant la justice peut s'imposer afin de faire toute la lumière, cette comparaison ne doit pas se faire devant un tribunal d'exception, mais bien devant une juridiction normale. En conséquence, il lui demande s'il n'envisage pas cette forme de procédure et s'il n'entend pas répondre à la volonté des populations corses qui demandent la mise en liberté des emprisonnés, ce qui ne manquerait pas d'être considéré comme une première mesure d'apaisement.

Assurance-ricillesse (extension de la bonification de 10 p. 100 pour enfants aux titulaires du F. N. S.).

23553. — 25 octobre 1975. — **M. Legrand** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les conditions d'application de l'article 338 du code de la sécurité sociale relatif à la majoration de 10 p. 100 de la retraite vieillesse pour « bonification pour enfants ». Madame X ayant élevé quatre enfants et bénéficiant du fonds national de solidarité, à savoir d'une pension inférieure à celle perçue par les retraités du régime général, s'est vue répondre par sa caisse qu'elle ne pouvait prétendre à la majoration de 10 p. 100 car l'avantage vieillesse qui lui était servi était une rente majorée à concurrence de l'allocation spéciale de vieillesse et ni la rente, ni l'allocation spéciale n'ouvrent droit à bonification pour enfants. Estimant qu'il s'agit là d'une anomalie qui lèse les plus déshérités, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire étendre cet avantage aux bénéficiaires du fonds national de solidarité.

Travailleurs immigrés (attribution de cartes de réduction « Familles nombreuses » pour les transports en commun).

23554. — 25 octobre 1975. — **M. Montdargent** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** sa question écrite n° 13720 du 28 septembre 1974 relative à l'attribution de cartes de réduction des tarifs des transports en commun pour les familles nombreuses immigrées. La légitimité de cette revendication venant de recevoir la sanction de la Cour de justice de la Communauté européenne par un arrêt daté du 30 septembre 1975, il estime que le Gouvernement et la S. N. C. F. ne sauraient persister dans leur refus d'accorder le bénéfice de titres de réduction S. N. C. F. aux membres des familles de ces travailleurs, ressortissants de la C. E. E., qui remplissent les conditions prévues par la législation française. Ayant pris acte de la réponse de **M. le ministre**, selon laquelle « ces propositions étaient en cours d'examen », il lui demande quelles mesures concrètes ont été prises depuis, ou, en l'absence de mesures, quelles sont celles qu'il entend prendre dans les meilleurs délais.

Ordures ménagères (transfert au sous-sol du compresseur à ordures ménagères de l'ensemble Masséna, à Paris [13]).

23555. — 25 octobre 1975. — **Mme Moreau** attire l'attention de **M. le ministre de la qualité de la vie** sur les dangers et les désagréments occasionnés aux habitants de l'ensemble Masséna situé dans le treizième arrondissement par le fonctionnement d'un compresseur à ordures dans des conditions dont on peut s'étonner qu'elles aient été autorisées. Installé au rez-de-chaussée, dans un local débouchant directement sur la voie publique, à proximité d'une école maternelle, cet engin diffuse de mauvaises odeurs et microbes et attire les rats. Il fonctionne à l'endroit où transitent les denrées telles que viandes, pain, fruits et légumes avec tous les dangers que cela comporte pour la santé des consommateurs. De multiples démarches, hélas infructueuses, ont été effectuées auprès des pouvoirs publics par les intéressés. Ceux-ci ont été amenés à manifester le 19 octobre dernier leur volonté de voir transférer cet engin au sous-sol du centre commercial, comme cela s'est fait pour les compresseurs des tours d'habitation. Se faisant le porte-parole de la volonté des résidents de l'ensemble Masséna, **Mme Moreau** lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser immédiatement cet état de choses gravement préjudiciable et pour faire respecter les règles les plus élémentaires d'hygiène et de salubrité dans ce quartier de Paris.

Personnel des hôtels, cafés, restaurants (revendication pour l'inclusion dans les prix du pourcentage service et la remise d'un bulletin de paie conforme aux salaires réellement perçus).

23556. — 25 octobre 1975. — **M. Villa** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les revendications du personnel des hôtels, cafés, restaurants rémunéré par le pourcentage « service ». Depuis plusieurs années le syndicat C. G. T., largement représentatif de ce personnel, demande que la rémunération par le pourcentage

service soit incluse dans les prix et notes remises aux clients et que, parallèlement, ce personnel soit déclaré intégralement, c'est-à-dire que lui soient remis des bulletins de paie conformes aux salaires réellement perçus. Le refus de satisfaire ces revendications a de graves incidences pour ces salariés. 1° Ils ne sont déclarés pour le salaire de base, actuellement de 1641,15 francs, que sur le S. M. I. C. et paient de ce fait les cotisations A. S. S. E. D. I. C. sur cette somme. En cas de chômage, ils ne perçoivent qu'en fonction de ce salaire; 2° le salaire soumis à retenue de sécurité sociale étant fixé par décret, ils ne paient les cotisations que sur ce forfait (à l'heure actuelle 2 063 francs) et par conséquent, en cas de maladie, d'accident de travail, pour les indemnités de congés payés, en cas de licenciement et pour la retraite ne sont indemnisés que sur cette base. La sécurité sociale se trouve également lésée. Cette situation est anormale et plus encore scandaleuse puisque l'on exige de ces salariés de déclarer, ce qui apparaît logique, le salaire réellement perçu pour l'impôt sur le revenu. Il est aberrant que, d'un côté, on puisse faire payer les salariés et, de l'autre, qu'on ne puisse imposer aux employeurs d'établir des bulletins de paie sur le salaire réel perçu. En conséquence il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire droit aux revendications justifiées du personnel des hôtels, cafés, restaurants.

S. N. C. F. (publication de l'horaire de poche « Trains d'affaires »).

23557. — 25 octobre 1975. — **M. Cousté** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** les raisons pour lesquelles, depuis la mise en service du nouvel horaire des chemins de fer, la S. N. C. F. a été incapable de mettre à la disposition des voyageurs les horaires de poche intitulés « Trains d'affaires » et quelles mesures il entend prendre auprès de la S. N. C. F. afin que ces documents très pratiques puissent être sans délai diffusés.

Elections (refus de certains pays étrangers de permettre l'installation de centres de vote dans les ambassades et consulats français).

23558. — 25 octobre 1975. — **M. Cousté** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'un projet de loi va permettre le vote direct des Français établis hors de France pour l'élection du Président de la République. Il est notamment prévu que des centres de vote seraient créés dans les ambassades et les consulats français. Il lui demande s'il est exact que cinq pays au moins, dont l'Algérie, la République fédérale allemande, le Cameroun, la Côte d'Ivoire et la Suisse auraient refusé leur assentiment à la création de centres de vote dans nos ambassades et consulats et pour quelles raisons.

Petites et moyennes entreprises (indemnisation des employeurs pour les absences de leurs salariés dues à leurs fonctions d'administrateur de caisse de sécurité sociale).

23559. — 25 octobre 1975. — **M. Cousté** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les perturbations entraînées dans le fonctionnement des entreprises de petite dimension par les absences fréquentes auxquelles peuvent être contraints les employés exerçant les fonctions d'administrateur de caisse de sécurité sociale. Il lui demande par conséquent s'il ne pourrait être envisagé d'indemniser les employeurs du préjudice subi.

Affaires étrangères (modalités éventuelles d'élections pour Berlin-Ouest de ses représentants au Parlement européen).

23560. — 25 octobre 1975. — **M. Cousté** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si le Gouvernement est à même de répondre à la question de savoir si, dans la perspective d'élections directes du Parlement européen, Berlin-Ouest serait amené à choisir ses élus comme les autres parties du territoire communautaire. Pourrait-il préciser sur quel éléments juridiques et politiques la réponse du Gouvernement français est fondée.

Enseignants (application de la loi Roustan).

23561. — 25 octobre 1975. — **M. Duvillard** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Condition féminine)** sur la situation personnelle et familiale très difficile et souvent même inacceptable dont sont victimes les femmes fonctionnaires mariées et mères de famille, et notamment les enseignantes affectées à plusieurs centaines de kilomètres de la localité où travaillent leurs maris eux-mêmes fonctionnaires. En principe, la loi Roustan de 1921 devrait

leur donner une priorité pour être affectées dans la même ville que leurs époux, ou tout au moins à une faible distance du domicile conjugal. Mais ce texte reste trop souvent lettre morte. De nombreuses institutrices titulaires sont mises ainsi dans l'impossibilité de poursuivre leur carrière et leur foyer subit donc un préjudice matériel particulièrement lourd pour les jeunes ménages ayant un ou plusieurs enfants à élever. Ces jeunes femmes ne pourraient éviter ce préjudice extrêmement injuste qu'en se résignant à une séparation de fait absolument inhumaine et de nature à mettre en danger la stabilité de leur foyer, ce qui serait évidemment inadmissible. En cette « année de la femme » le Gouvernement se doit de montrer sa volonté d'innover sous le signe de l'imagination et de l'audace en recherchant et en mettant effectivement en pratique des solutions éventuellement « révolutionnaires » à ce problème, qui se situe lui aussi dans le cadre d'une justice sociale souvent invoquée dans les déclarations officielles. Il ne peut être résolu par la seule utilisation des ordinateurs, si perfectionnés soient-ils, mais par des contacts individuels pris à l'échelle humaine et sur le plan local et régional, par exemple par les autorités académiques et rectorales comme à l'échelon ministériel sur le plan national.

Enseignants (application de la loi Roustan).

23562. — 25 octobre 1975. — **M. Duvillard** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation personnelle et familiale très difficile et souvent même inacceptable dont sont victimes les femmes fonctionnaires mariées et mères de famille, et notamment les enseignantes affectées à plusieurs centaines de kilomètres de la localité où travaillent leurs maris eux-mêmes fonctionnaires. En principe, la loi Roustan de 1921 devrait leur donner une priorité pour être affectées dans la même ville que leurs époux, ou tout au moins à une faible distance du domicile conjugal. Mais ce texte reste trop souvent lettre morte. De nombreuses institutrices titulaires sont mises ainsi dans l'impossibilité de poursuivre leur carrière et leur foyer subit donc un préjudice matériel particulièrement lourd pour les jeunes ménages ayant un ou plusieurs enfants à élever. Ces jeunes femmes ne pourraient éviter ce préjudice extrêmement injuste qu'en se résignant à une séparation de fait absolument inhumaine et de nature à mettre en danger la stabilité de leur foyer, ce qui serait évidemment inadmissible. En cette « année de la femme » le Gouvernement se doit de montrer sa volonté d'innover sous le signe de l'imagination et de l'audace, en recherchant et en mettant effectivement en pratique des solutions éventuellement « révolutionnaires » à ce problème, qui se situe lui aussi dans le cadre d'une justice sociale souvent invoquée dans les déclarations officielles. Il ne peut être résolu par la seule utilisation des ordinateurs, si perfectionnés soient-ils, mais par des contacts individuels pris à l'échelle humaine et sur le plan local et régional, par exemple par les autorités académiques et rectorales comme à l'échelon ministériel sur le plan national.

Enseignants (application de la loi Roustan).

23563. — 25 octobre 1975. — **M. Duvillard** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur la situation personnelle et familiale très difficile et souvent même inacceptable dont sont victimes les femmes fonctionnaires mariées et mères de famille, et notamment les enseignantes affectées à plusieurs centaines de kilomètres de la localité où travaillent leurs maris, eux-mêmes fonctionnaires. En principe, la loi Roustan de 1921 devrait leur donner une priorité pour être affectées dans la même ville que leurs époux, ou tout au moins à une faible distance du domicile conjugal. Mais ce texte reste trop souvent lettre morte. De nombreuses institutrices titulaires sont mises ainsi dans l'impossibilité de poursuivre leur carrière et leur foyer subit donc un préjudice matériel particulièrement lourd pour les jeunes ménages ayant un ou plusieurs enfants à élever. Ces jeunes femmes ne pourraient éviter ce préjudice extrêmement injuste qu'en se résignant à une séparation de fait absolument inhumaine et de nature à mettre en danger la stabilité de leur foyer, ce qui serait évidemment inadmissible. En cette « année de la femme » le Gouvernement se doit de montrer sa volonté d'innover sous le signe de l'imagination et de l'audace en recherchant et en mettant effectivement en pratique des solutions éventuellement « révolutionnaires » à ce problème, qui se situe lui aussi dans le cadre d'une justice sociale souvent invoquée dans les déclarations officielles. Il ne peut être résolu par la seule utilisation des ordinateurs, si perfectionnés soient-ils, mais par des contacts individuels pris à l'échelle humaine et sur le plan local et régional, par exemple par les autorités académiques et rectorales comme à l'échelon ministériel sur le plan national.

Veuves (cumul des droits propres et des droits dérivés à pension pour les veuves d'artisans).

23564. — 25 octobre 1975. — **M. Jean-Pierre Cot** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la situation des veuves d'artisans qui ne bénéficient toujours pas de l'application de la loi du 3 janvier 1975 sur le cumul des droits propres et des droits dérivés. Il lui demande comment il compte mettre un terme à cette injustice évidente.

Prestations familiales (attribution des prêts aux jeunes ménages prévus par la loi du 3 janvier 1975).

23565. — 25 octobre 1975. — **M. Jean-Pierre Cot** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur l'application de la loi du 3 janvier 1975 prévoyant les prêts aux jeunes ménages. En attendant la parution des circulaires d'application, la C. N. A. F. a débloqué des fonds pour faire bénéficier les jeunes ménages demandeurs de l'application de la loi. Ces fonds ont été épuisés depuis. Or des jeunes ménages remplissant les conditions d'attribution se sont endettés sur la base des engagements pris à leur égard et se trouvent aujourd'hui dans une situation difficile. Il lui demande quelles mesures sont envisagées pour assurer l'application rapide de la loi du 3 janvier 1975.

Enseignants (possibilité pour ceux qui désirent prendre leur retraite le jour de leur soixantième anniversaire d'obtenir un congé sans solde inférieur à un an).

23566. — 25 octobre 1975. — **M. Besson** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le cas de professeurs qui, souhaitant prendre leur retraite dès le jour de leur soixantième anniversaire, désireraient ne pas recommencer une nouvelle année scolaire plutôt que d'avoir à l'interrompre avec tous les risques de discontinuité dans l'enseignement que comporte une cessation d'activité en cours d'année. Placés dans cette situation d'autres enseignants préfèrent achever l'année scolaire commencée. Il semble que la circulaire du 27 juin 1961 traitant de la mise en disponibilité des fonctionnaires exerçant dans un établissement scolaire rende impossible les congés pour convenances personnelles dont la durée serait inférieure à une année scolaire. Compte tenu du désir de certains enseignants de ne pas dépasser la date de leur anniversaire pour leur mise à la retraite, et, eu égard aux facilités de recrutement actuelles il lui demande si, par dérogation à sa circulaire précitée du 27 juin 1961, il ne pourrait pas admettre d'accorder dans de tels cas un congé sans solde inférieur à une année.

Retraités (bénéfice d'un abattement spécifique en matière d'impôt sur le revenu).

23567. — 25 octobre 1975. — **M. Besson** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la suppression du droit à abattement pour frais professionnels sur les revenus déclarés par les personnels retraités. A ce jour, à revenus déclarés égaux, un retraité est redevable d'un impôt plus lourd que celui dû par un actif. Or l'âge de la retraite est très généralement celui de soins de santé plus coûteux, d'aides à domicile plus indispensables ou de frais de transport plus coûteux (taxi, etc.). Il lui demande si par souci d'équité son gouvernement ne pourrait pas envisager d'instituer un abattement spécifique aux retraités, abattement qui pourrait être de même hauteur que celui consenti pour frais professionnels.

Anclens combattants (champ d'application des mesures nouvelles sur la retraite anticipée).

23568. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** demande à **Mme le ministre de la santé** pour quelles raisons elle n'a pas encore répondu à la question n° 10979 du 11 mai 1974 posée à son prédécesseur.

Construction (recours des propriétaires locataires des maisons « Chalandon »).

23569. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement** au sujet des 20 000 propriétaires locataires de maisons « Chalandon », dont 4 500 dans le département du Nord. En effet, il s'avère que la plupart de ces habitations ne respectent pas la prescription du décret n° 69-596 du 14 juin 1969.

Or, il apparaît que les constructeurs contestent les décisions des directions départementales de l'équipement. Quels recours, les propriétaires locataires auront-ils, en cas de refus du pouvoir judiciaire de reconnaître le bien-fondé de leurs doléances, les directions départementales de l'équipement étant des organismes d'Etat. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable de faire examiner attentivement le dossier concernant cette affaire car elle préoccupe sérieusement les 20 000 propriétaires locataires qui ont fait confiance au concours Chalandon.

Invalides (préjudice financier lors de la substitution aux indemnités journalières pour longue maladie d'une pension d'invalidité).

23570. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas des personnes invalides qui, après avoir reçu des indemnités journalières pour longue maladie, vont être amenées à percevoir une pension d'invalidité. Les indemnités journalières représentent 50 p. 100 du salaire alors qu'une pension d'invalidité est égale selon les cas à 30 ou 50 p. 100 du salaire; la pension d'invalidité se traduira donc pour les intéressés soit par une diminution de leurs revenus nominaux, soit par une stagnation de ceux-ci; à la différence des indemnités journalières, la pension d'invalidité est imposable; par suite les charges fiscales des intéressés s'en trouveront considérablement aggravées. Il lui demande, dans ces conditions s'il n'envisage pas en complément de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de faire étudier certaines mesures de justice fiscale propres à améliorer la situation des personnes invalides.

Habitat rural (l'attribution de primes destinées à son amélioration).

23571. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le retard enregistré pour l'attribution des primes à l'amélioration de l'habitat rural. En effet, il apparaît qu'actuellement 250 dossiers sont en attente dans le département du Nord, faute de crédits. Il lui demande les raisons qui motivent ce retard très préjudiciable à l'ensemble des demandeurs.

Association des retraités et anciens travailleurs d'Halluin (revendications).

23572. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** demande à **M. le ministre du travail** pour quelles raisons il n'a pas encore répondu à la question n° 20789 du 18 juin 1975.

Géomètres-topographes (revendications des élèves techniciens supérieurs).

23573. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** demande à **M. le ministre de l'éducation** pour quelles raisons il n'a pas encore répondu à la question n° 18315 du 29 mars 1975.

Impôt sur le revenu (gratuité des certificats de non-imposition).

23574. — 25 octobre 1975. — **M. Haesebroeck** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** pour quelles raisons il n'a pas encore répondu à la question n° 17403 du 1^{er} mars 1975.

Inhumations (inhumation des corps non identifiés dans la commune du lieu où a été pratiquée l'autopsie).

23575. — 25 octobre 1975. — **M. Bertrand Denis** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, qu'aux termes du décret n° 5050 du 31 décembre 1945 relatif aux opérations d'inhumation, la sépulture dans le cimetière d'une commune est due aux personnes décédées sur son territoire. Il attire son attention sur le fait que le corps d'une personne non identifiée est transporté aux fins d'autopsie et de recherche d'identification dans l'hôpital le plus proche de la commune où il a été découvert, puis renvoyé dans cette commune pour y être inhumé. Il lui demande s'il n'estime pas que, pour éviter des transports onéreux, il serait souhaitable de modifier la réglementation précitée afin que les corps non identifiés soient inhumés dans la commune du lieu où a été pratiquée l'autopsie.

Marques de fabrique et de commerce (création d'une marque européenne).

23576. — 25 octobre 1975. — Les décisions Sirena et Hag de la Cour de justice des Communautés européennes ont révélé le souci de faire prévaloir le principe de la libre circulation des produits entre les pays de la Communauté sur le principe de la territorialité nationale traditionnelle dans le droit des marques, au risque de tromper le public sur la véritable origine des produits. Seule l'existence d'une marque européenne permettrait d'éviter cet inconvénient, si elle arrivait à résoudre les délicats conflits résultant de l'existence de marques semblables dans divers pays de la Communauté. **M. Cousté** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** où en sont les négociations en vue de la création de cette marque européenne.

Assurance maladie (exonération de cotisations pour les artisans retraités dont le conjoint bénéficie d'une pension de retraite du régime général).

23577. — 25 octobre 1975. — **Mme Crépin** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur une anomalie à laquelle donne lieu l'application de la réglementation actuelle relative aux cotisations d'assurance maladie maternité des non-salariés. Si l'on considère le cas d'un artisan qui perçoit une retraite du régime des professions artisanales, et dont la femme est titulaire d'une pension de vieillesse du régime général de la sécurité sociale, on constate que cette dernière bénéficie des prestations d'assurance maladie, au titre de sa pension, sans avoir à verser aucune cotisation, alors que le mari ne peut bénéficier des prestations d'assurance maladie du régime des non-salariés sans être obligé de verser une cotisation prélevée sur le montant de sa retraite. Il existe bien certaines exonérations mais celles-ci ne concernent que les personnes dont l'ensemble des revenus déclarés, en vue de l'impôt sur le revenu, n'a pas dépassé un certain plafond. Pour le calcul des ressources du mari, le montant de la pension vieillesse de son épouse est pris en considération, si bien que l'intéressé se trouve empêché de bénéficier de l'exonération, du fait de la retraite de son épouse qui, elle-même, ne supporte aucun prélèvement pour l'assurance maladie. Elle lui demande s'il ne pense pas qu'il serait nécessaire de prendre toutes décisions utiles pour mettre fin à cette situation paradoxale.

Assurance vieillesse (application des dispositions nouvelles relatives au cumul des pensions de retraite).

23578. — 25 octobre 1975. — **Mme Crépin** rappelle à **M. le ministre du travail** qu'en vertu de la loi n° 75-3 du 3 janvier 1975 et du décret d'application n° 75-109 du 24 février 1975, le conjoint survivant d'un assuré peut cumuler la pension de reversion avec ses avantages personnels de vieillesse ou d'invalidité, soit dans la limite de la moitié du total de ses avantages personnels et de la pension principale ou rente dont bénéficiait l'assuré, soit jusqu'à concurrence du total de la pension de vieillesse minimum et de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, c'est-à-dire, actuellement, jusqu'à concurrence de 7 300 francs par an. Il semble, qu'à l'heure actuelle, les caisses de retraite des régimes concernés par cette disposition n'ont pas reçu les instructions nécessaires pour la mettre en application. C'est ainsi qu'une veuve, bénéficiaire d'une pension de reversion de la sécurité sociale et qui pourrait prétendre à une retraite de reversion du régime d'assurance vieillesse artisanal, continue à ne pouvoir toucher qu'une seule retraite. Elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin, le plus tôt possible, à cette situation.

Veuves (augmentation des taux de reversion des pensions de retraite).

23579. — 25 octobre 1975. — **M. Robert Fabre** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la nécessité d'augmenter le taux de reversion de la pension de retraite versée aux veuves, injustement maintenue à 50 p. 100 du montant de la pension du conjoint décédé. Nul ne conteste aujourd'hui l'insuffisance de ce taux, qui place des dizaines de milliers de veuves dans des conditions financières inacceptables. Il est évident qu'en cas de disparition de l'un des conjoints, les charges à assumer dans la vie quotidienne ne diminuent pas pour autant de moitié. L'exemple des autres pays de la Communauté européenne qui ont porté ces taux à 75 p. 100, ainsi que celui de régime particulier de retraite (Air-France, banques...) qui ont eux aussi augmenté le

taux de reversion, rend légitime cette revendication qui peut largement être supportée par le budget de l'Etat. Il lui demande donc ce qu'il entend faire pour mettre un terme à cette discrimination intolérable et faire aboutir cette réforme dans les plus brefs délais.

Mineurs de fond (discrimination fâcheuse de traitement des anciens agents des houillères de bassin selon la date de leur reconversion)

23580. — 25 octobre 1975. — **Mme Fritsch** rappelle à **M. le ministre du travail** que, dans sa réponse à la question écrite n° 20170 (*Journal officiel*, Débats A. N., séance du 9 septembre 1975) il est indiqué que le problème posé par la discrimination qui a été établie entre les anciens agents des houillères de bassin qui ont fait l'objet d'une mesure de conversion avant le 1^{er} juillet 1971 et ceux qui ont été convertis après cette date pour l'application de l'article 11 de la loi de finances rectificative pour 1973, n'avait pas échappé à son attention et que les autres départements ministériels intéressés avaient été saisis, en vue d'une étude concertée, de ce problème. Elle lui demande de bien vouloir indiquer où en sont, actuellement, les travaux ainsi poursuivis pour mettre fin à une inégalité choquante entre deux catégories d'agents convertis et s'il peut donner l'assurance que des décisions interviendront rapidement.

Hôpitaux (amélioration de la situation des agents des services hospitaliers classés en catégorie D).

23581. — 25 octobre 1975. — **M. Boudet** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur la situation administrative d'une catégorie de personnel hospitalier particulièrement défavorisée : les agents des services hospitaliers classés en catégorie D. Alors que des augmentations de salaires substantielles, et d'ailleurs justifiées, ont été accordées au personnel soignant, les agents des services hospitaliers n'ont bénéficié que d'une indemnité mensuelle spéciale de 50 F, qui est d'ailleurs supprimée lorsque

l'agent atteint le 4^e échelon de son grade. Il lui demande si, pour améliorer la situation des agents des services hospitaliers, dont les tâches sont particulièrement pénibles et insalubres et qui ont un rôle important à remplir auprès des malades et des personnes âgées, il ne serait pas possible : 1° de modifier le montant de l'indemnité spéciale mensuelle de 50 F, accordée par un arrêté du 23 avril 1975, aux agents hospitaliers classés dans les trois premiers échelons du groupe 1 ; 2° de faire bénéficier d'un avantage analogue les agents classés dans tous les échelons du groupe, c'est-à-dire du 4^e au 8^e, qui en sont, actuellement injustement privés.

Exploitants agricoles (réajustement du montant du forfait fiscal).

23582. — 25 octobre 1975. — **M. Ligot** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les difficultés que rencontrent les agriculteurs, exploitant des fermes petites ou moyennes, et actuellement imposés au forfait. En effet, il serait nécessaire pour tenir compte de l'élévation de l'ensemble des charges pesant sur l'agriculture de réajuster ce forfait, qui est actuellement de 500 000 francs au niveau de 700 000 francs. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour répondre rapidement aux préoccupations des agriculteurs.

Aéroports (montant des recettes procurées à l'aéroport Charles-de-Gaulle par son exploitation pendant les heures de nuit).

23583. — 25 octobre 1975. — **M. René Ribière** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de lui faire connaître le montant des recettes procurées à l'aéroport Charles-de-Gaulle par son exploitation pendant les heures de nuit. Il souhaiterait, en particulier, connaître le montant de celles-ci, compte tenu du trafic actuel et les prévisions chiffrées concernant ce même trafic nocturne, lorsque l'aéroport Charles-de-Gaulle fonctionnera à plein rendement. Il lui demande également de rapporter les deux recettes susvisées à l'ensemble de celles de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances
du vendredi 24 octobre 1975.

1^{re} séance : page 7357 ; 2^e séance : page 7372.