

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

COMPTE RENDU INTEGRAL — 26^e SEANCE2^e Séance du Mercredi 27 Octobre 1976.

SONMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. EDGAR FAURE

1. — **Souhais de bienvenue à une délégation parlementaire du Sénégal** (p. 7094).
2. — **Mises au point au sujet de votes** (p. 7094).
MM. Pierre Weber, Naujouan du Gasset, le président.
3. — **Prévention des accidents du travail.** — Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 7094).
M. René Caille, rapporteur de la commission mixte paritaire.
Discussion générale: M. Gau. — Clôture.
Texte de la commission mixte paritaire (p. 7096).
Amendement n° 1 du Gouvernement: MM. Beullac, ministre du travail; le rapporteur. — Adoption.
Explication de vote: M. Andrieux.
Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.
Suspension et reprise de la séance (p. 7097).

PRÉSIDENCE DE M. FRANCIS LLENHARDT

4. — **Questions au Gouvernement** (p. 7097).
DIFFUSION D'UNE DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PAR LA TÉLÉVISION SOVIÉTIQUE (p. 7097).
MM. Partrat, Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.
INAUGURATION D'UN TRONÇON DE L'AUTOROUTE PARIS-STRASBOURG (p. 7098).
MM. Nungesser, Fourcade, ministre de l'équipement.
TAXE PROFESSIONNELLE (p. 7098).
MM. de la Verpillière, Durafour, ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances.
MM. de Poulpique, le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances.
ZONES DE PÊCHE (p. 7099).
MM. Bécam, Cavaillé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement chargé des transports.
SITUATION DES I. U. T. (p. 7099).
M. Tissandier, Mme Saunier-Seïté, secrétaire d'Etat aux universités.
RAPPORTS D'ISRAËL ET DE L'U. N. E. S. C. O. (p. 7100).
MM. Claudius-Petit, Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.
PROPOSITION DE LOI SUR LA NATIONALISATION DE L'AÉROSPATIALE (p. 7100).
MM. Villon, Barre, Premier ministre, ministre de l'économie et des finances.

DÉFENSE DU FRANC (p. 7100).

MM. Berthelot, Barre, Premier ministre, ministre de l'économie et des finances.

HÔPITAL PRIVÉ D'IVRY (p. 7101).

M. Gosnat, Mme Veil, ministre de la santé.

POLLUTION DU LITTORAL PAR LES HYDROCARBURES (p. 7101).

MM. Duroméa, Fourcade, ministre de l'équipement.

SITUATION DE L'EMPLOI A L'USINE RATIER-FIGEAC (p. 7102).

MM. Gilbert Faure, Bourgas, ministre de la défense.

SURRÉGÉNÉRATEUR PHENIX (p. 7102).

MM. Bastide, d'Ornano, ministre de l'industrie et de la recherche.

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE-LE-MIRAIL (p. 7102).

M. Andrieu, Mme Saunier-Seïté, secrétaire d'Etat aux universités.

PROJET DE CARTE « MULTI-NEIGE » (p. 7103).

MM. Maurice Blanc, Soisson, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie chargé de la jeunesse et des sports.

5. — **Rappel au règlement** (p. 7103).

MM. Gilbert Faure, le président.

6. — **Loi de finances pour 1977 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7103).**Équipement (suite) :**

EQUIPEMENT ET URBANISME (p.

MM. Marc Masson,
Desanlis,
Ferretti,
Baudis,
Franceschi,
Alain Vivien,
Morellon,
Claudius-Petit,
Flornoy,
Sourdille,
Baumei.

MM. Fourcade, ministre de l'équipement; Canacos.

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

Après l'article 70 (p.

Amendement n° 213 rectifié de M. Plantier: MM. Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement; Canacos, Dubedout, le ministre, Flornoy, Cressard, Bertrand Denis. — Retrait.

Article 71 (p.

Amendement n° 220 du Gouvernement: MM. Plantier, rapporteur spécial; le ministre. — Adoption de l'amendement qui devient l'article 71.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire.

7. — **Ordre du jour** (p. 7116).

PRESIDENCE DE M. EDGAR FAURE

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

SOUHAITS DE BIENVENUE
A UNE DELEGATION PARLEMENTAIRE DU SENEGAL

M. le président. Je signale à l'Assemblée la présence dans les tribunes d'une délégation de l'Assemblée nationale du Sénégal conduite par M. Mustapha Touré.

Je suis heureux, en votre nom, de lui souhaiter une chaleureuse bienvenue. (Applaudissements sur tous les bancs.)

— 2 —

MISES AU POINT AU SUJET DE VOTES

M. le président. La parole est à M. Pierre Weber.

M. Pierre Weber. Monsieur le président, victime — la chose est malheureusement trop fréquente — d'une défaillance de l'appareil électronique, j'ai été porté comme ayant voté contre alors que je désirais voter pour dans le scrutin n° 390 portant sur les amendements n° 48 de la commission des finances et n° 107 de M. Duffaut à l'article 20 du projet de loi de finances pour 1977. Je vous demande de bien vouloir m'en donner acte.

M. le président. Acte vous en est donné.

La parole est à M. Maujoui du Gasset.

M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset. Monsieur le président, je fais une mise au point identique pour le même scrutin et pour la même cause technique.

M. le président. Acte vous en est donné.

— 3 —

PREVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Transmission et discussion
du texte de la commission mixte paritaire.

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 26 octobre 1976.

« Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 3, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour approbation par l'Assemblée nationale, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au développement de la prévention des accidents du travail. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission mixte paritaire (n° 249).

La parole est à M. Caille, rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. René Caille, rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission mixte paritaire qui s'est réunie le 13 octobre à l'Assemblée nationale a procédé à l'examen des dernières modifications apportées par le Sénat au projet de loi relatif à l'amélioration de la prévention en matière d'accidents du travail.

La discussion qui s'est ouverte après cet examen a été confirmative du grand intérêt avec lequel sénateurs et députés apprécient, estiment et considèrent tout ce qui concerne la prévention dont doivent bénéficier, en matière d'hygiène et de sécurité, l'ensemble des travailleurs. Cette discussion a été sanctionnée par des votes, après lesquels les sept articles examinés ont été modifiés de la façon suivante.

A l'article 1^{er}, la commission mixte paritaire a rétabli, au premier alinéa, l'obligation d'une formation à la sécurité lorsque le travailleur change de technique ; la notion de changement de produit, risquant de constituer par son imprécision une source permanente de contentieux, a été écartée. Au dernier alinéa, elle a adopté le texte du Sénat qui limite la période d'adaptation, exclusive de tout salaire au rendement, au cas où la modification du poste de travail entraînerait une diminution de productivité ; pour simplifier la rédaction, les mots : « à ce poste » ont été supprimés.

A l'article 2 — qui concerne l'article L. 231-7 du code du travail — la commission a supprimé l'adjonction apportée par le Sénat au premier alinéa, qui ne prévoyait l'interdiction ou la limitation des diverses opérations portant sur les substances dangereuses que dans les cas où elles sont effectuées dans des

conditions nocives pour les travailleurs. Cette disposition est apparue restrictive et contraire à une bonne intégration de la sécurité tout au long du processus de production. Il a paru à la commission mixte plus expédient de préciser que les diverses opérations, de la fabrication à l'emploi, concernant les substances dangereuses pouvaient être non seulement limitées ou interdites, mais encore réglementées.

La rédaction du deuxième alinéa de l'article L. 231-7 du code a été harmonisée en conséquence.

Au troisième alinéa de l'article L. 231-7, la commission a retenu le texte du Sénat qui cite expressément l'institut national de recherche et de sécurité parmi les organismes agréés par le ministre du travail chargés de recevoir les informations relatives aux substances et préparations dangereuses. Elle a entendu ainsi, malgré le caractère inhabituel d'une telle procédure, souligner le rôle éminent reconnu à cet organisme.

En revanche, la commission mixte a supprimé le cinquième alinéa introduit par le Sénat, qui soumet au visa préalable de l'institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles l'utilisation de toute substance ou produit nouveau. Ce visa a été jugé exorbitant en droit — s'agissant d'un organisme de droit privé — impraticable en fait et susceptible de porter atteinte à la bonne marche de l'industrie.

A l'article 5, qui concerne l'article L. 263-2 du code du travail relatif aux peines applicables pour infraction aux règles d'hygiène et de sécurité, la commission a adopté le texte du Sénat qui exclut tout cumul entre les peines prononcées en application des articles L. 263-2 et L. 263-4 du code du travail et celles fondées sur les articles 319 et 320 du code pénal.

Le non-cumul des peines a fait l'objet de très nombreuses interventions dans le cadre du débat qui s'est engagé au moment où ce texte a été soumis à notre attention. En deuxième lecture, nous avons considéré que le non-cumul ne pouvait pas être retenu. M. Foyer, président de la commission des lois, a prononcé contre le cumul, devant la commission mixte, un réquisitoire catégorique, musclé et convaincant, puisque la commission mixte s'est rangée à son avis. Cette décision est intervenue par huit voix contre cinq et une abstention après un large débat qui a opposé, d'une part, M. Tailhades, rapporteur pour avis de la commission des lois du Sénat, et M. le président Foyer, tenants du respect du principe du non-cumul des peines correctionnelles en particulier et du maintien des principes juridiques en général, dont l'abandon pourrait ouvrir la voie à l'aventure autoritaire, et, d'autre part, MM. Méric, Viron, Gau ainsi que votre rapporteur, défenseurs de l'efficacité d'une loi sociale dont l'irrespect doit pouvoir être sanctionné, au moins aussi sévèrement qu'aujourd'hui, par des peines dont le cumul a été jugé juridiquement correct par la Cour de cassation, qui n'a fait d'ailleurs que suivre la voie ouverte par le législateur de 1972.

A l'article 9, qui concerne l'article L. 231-4 du code du travail relatif à la dérogation à la règle de mise en demeure, la commission, combinant les dispositions du projet initial et celles adoptées par l'Assemblée en deuxième lecture, a décidé que l'inspecteur du travail pourrait dresser procès-verbal sans mise en demeure préalable, lorsque les faits qu'il constate présentent un danger grave ou imminent pour l'intégrité physique des travailleurs. Cette nouvelle rédaction élargit le champ de la nouvelle prérogative accordée à l'inspecteur du travail, sans en faire la règle de droit commun, ce à quoi aboutissait le texte du Sénat. La commission a ensuite retenu, au dernier alinéa, le texte du Sénat, aux termes duquel le procès-verbal doit alors explicitement préciser les circonstances de fait qui l'ont motivé.

A l'article 10, qui concerne l'article L. 231-5 du code du travail, la commission a adopté le texte du Sénat qui, par exception aux dispositions des articles L. 263-2 et L. 263-4 du code du travail, punit de peines de police seulement le non-respect d'une mise en demeure prononcée par le directeur départemental du travail pour infraction aux dispositions législatives générales sur l'hygiène et la sécurité.

La commission mixte a estimé, eu égard au caractère très vague de ces dispositions, que des sanctions correctionnelles seraient contraires au principe constitutionnel de la détermination législative des délits. Elle n'a pas été sensible à l'argument selon lequel limiter les sanctions à des peines de police, même en cas de récidive, réduirait la portée de la disposition novatrice prévue à l'article 10.

A l'article 14, qui concerne l'article L. 263-3-1 du code du travail relatif au plan de sécurité, la commission, suivant le Sénat, a décidé que le coût annuel du plan de sécurité serait limité au montant annuel moyen des cotisations d'accidents du travail versées au cours des cinq années antérieures et non pas au double de ce montant comme l'Assemblée l'avait décidé en deuxième lecture. Cet article avait fait l'objet d'un débat, auquel avait notamment participé M. Gau, et les précisions

chiffrées que nous avons élaborées à partir de documents dont le sérieux ne pouvait être mis en cause nous laissent envisager un montant supérieur à celui qui a été retenu par la commission mixte paritaire.

A l'article 32 bis, la commission mixte a retenu, au premier paragraphe, le principe adopté par le Sénat de l'institution de comités d'hygiène et de sécurité dans le bâtiment et les travaux publics. Mais elle a précisé que ces comités d'hygiène et de sécurité seraient « particuliers » et ne seraient établis que dans des chantiers déterminés par décret, afin de limiter cette extension aux chantiers importants ou de longue durée.

La commission mixte a également fait sien, au paragraphe II de l'article, le souci du Sénat de voir renforcer la sécurité dans les mines par l'institution de comités d'hygiène et de sécurité. Cependant, sur ma proposition, elle a estimé que les dispositions législatives et réglementaires sur les comités d'hygiène et de sécurité ne pouvaient être étendues telles quelles et devraient être « adaptées par décret » aux conditions particulières des mines : existence de délégués mineurs, institution contractuelle de comités d'établissement ayant compétence en matière d'hygiène et de sécurité.

En revanche, la commission mixte a supprimé le paragraphe III de l'article, refusant ainsi d'étendre à toutes les entreprises la protection contre le licenciement dont bénéficient déjà les membres des comités d'hygiène et de sécurité dans les entreprises de plus de 300 salariés. Elle a jugé qu'il n'était pas souhaitable d'accroître encore le nombre des personnes protégées, déjà très important dans les petites et les moyennes entreprises.

Cette décision a été prise malgré les interventions de certains participants qui estimaient qu'il était nécessaire d'assurer aux membres des comités d'hygiène et de sécurité la même protection que celle qui leur était accordée dans les autres branches d'activité.

En conclusion de ses travaux, la commission mixte paritaire a adopté le texte commun qui est reproduit à la suite du tableau comparatif qui figure dans le rapport écrit que j'ai eu l'honneur de présenter. (*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. Dans la discussion générale, la parole est à M. Gau.

M. Jacques-Antoine Gau. Monsieur le président, monsieur le ministre du travail, mesdames, messieurs, voilà plus de cinq mois que s'est engagée devant notre Assemblée la discussion du projet de loi relatif à la prévention des accidents du travail.

Le texte qui nous est aujourd'hui soumis est le fruit de multiples navettes entre l'Assemblée et le Sénat et, finalement, d'une délibération commune en commission mixte paritaire. Le moment est donc venu de faire le bilan de ce travail législatif et d'apprécier les changements que la loi va apporter dans la vie des entreprises et à la sécurité des travailleurs.

Intervenant le 13 mai dernier à cette tribune au nom du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, j'avais eu l'occasion de souligner l'importance et la gravité des problèmes liés à la sécurité du travail — faut-il rappeler que chaque année des centaines de milliers de travailleurs sont victimes d'accidents du travail et que plusieurs milliers d'entre eux en meurent ? — et la nécessité de s'attaquer au fond des choses, c'est-à-dire aux causes réelles de cette situation, donc aux conditions de travail et de rémunérations visant à accroître les cadences et le rendement.

J'avais relevé les lacunes du projet de loi gouvernemental qui était totalement muet sur la médecine du travail et qui ignorait le comité d'hygiène et de sécurité. Insistant sur le fait que l'accident est une véritable violence, une véritable agression de l'entreprise capitaliste — qui subordonne la sécurité aux exigences de la production — et que, par conséquent, le droit à la sécurité et à la santé est l'un des enjeux de la lutte des classes au sein de l'entreprise, j'avais démontré qu'une prévention efficace supposait un renforcement et un élargissement des droits et des pouvoirs des comités d'entreprise et des comités d'hygiène et de sécurité.

Enfin, j'avais insisté sur la nécessité de mieux établir la responsabilité du chef d'entreprise, laquelle est indissociable du pouvoir souverain dont il prétend être l'exclusif détenteur dans l'entreprise capitaliste.

M. Pierre Weber. Il ne faut pas exagérer !

M. Jacques-Antoine Gau. Tout au long des débats qui ont eu lieu depuis lors, le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche a soutenu des amendements allant dans le sens que je viens de rappeler et visant également à renforcer la protection des victimes d'accidents du travail par la sécurité sociale.

C'était le cas de nos amendements tendant à généraliser l'institution des comités d'hygiène et de sécurité dans les entre-

prises d'au moins cinquante salariés, à faire bénéficier les membres de ces comités des mêmes garanties et des mêmes protections que les membres des comités d'entreprise et les délégués du personnel, et à leur donner enfin, comme cela existe dans d'autres pays, le droit d'interrompre la production en cas de danger immédiat.

C'était aussi le cas de nos amendements tendant à faire consacrer par la loi la jurisprudence de la Cour de cassation qui, au terme d'une longue et sage évolution, en était venue à poser le principe de la responsabilité générale de l'employeur, liée à son pouvoir de direction, et à définir et préciser strictement la délégation de pouvoir afin d'éviter la dilution des responsabilités vers la base.

Or, que constatons-nous aujourd'hui, au moment où, à la suite du vote qui va intervenir, vont être arrêtés les termes définitifs de la loi ? Que le projet gouvernemental, déjà insuffisant et, à certains égards, dangereux — dans la mesure même où il tendait à diluer la responsabilité patronale — se trouve considérablement aggravé par les modifications que, tant même qu'au Sénat, les groupes de la majorité lui ont apportées.

Non seulement la quasi-totalité des amendements des socialistes et des radicaux de gauche a été écartée — nous en avons l'habitude — mais l'émulation dont députés et sénateurs de la majorité présidentielle ont fait preuve pour satisfaire les exigences les plus excessives du patronat...

M. Xavier Deniau. N'exagérons rien !

M. Jacques-Antoine Gau. ... est telle qu'il n'est pas exagéré de déclarer que le texte sur lequel nous délibérons en dernier ressort est, littéralement parlant, le plus réactionnaire qui soit. (*Exclamations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

C'est bien, en effet, un retour en arrière, par rapport au droit existant, que de revenir à la notion de faute personnelle et de subordonner à celle-ci la responsabilité de l'employeur.

Le maintien de l'autorité et du pouvoir du chef d'entreprise, auxquels les tenants de cette notion sont si attachés, ne trouve plus aucune justification dès lors qu'il n'implique pas une responsabilité générale à l'égard des conséquences qui en résultent, notamment sur la sécurité des travailleurs, sur l'organisation du travail, sur la détermination des rythmes de production et sur les modes de rémunération.

C'est ce qu'avait jugé la Cour de cassation, fixant ainsi notre droit positif. C'est ce que, cédant aux objurgations du C. N. P. F., vous remettez en cause, messieurs de la majorité.

Autre recul, également significatif — M. le rapporteur l'a signalé — que celui qui est dû à la suppression du cumul des peines prononcées en application des articles L. 263-2 et L. 263-4 du code du travail, ainsi que de celles qui sont fondées sur les dispositions du code pénal, cumul que la Cour de cassation avait admis et que les tribunaux appliquaient depuis déjà plusieurs années.

C'est encore une concession faite au patronat et une limitation de la portée des dispositions de l'article 10 du projet prévoyant, dans certains cas, la mise en demeure de l'employeur par le directeur départemental du travail, que de substituer des peines de simple police aux sanctions correctionnelles.

Je pourrais, mesdames et messieurs, donner d'autres exemples, tout aussi édifiants, de l'esprit dans lequel la majorité des deux assemblées parlementaires a traité ce problème de la prévention des accidents du travail. Mais ce que je viens de dire paraît, vous en conviendrez, suffisamment éclairant.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, et le précédent Premier ministre, nous avaient expliqué, en mai dernier, que ce texte constituerait le premier volet de la réforme de l'entreprise. Voilà qui laisse bien mal augurer de la suite, si toutefois suite il y a, car l'on est devenu bien discret à ce sujet depuis quelque temps.

En tout cas, le patronat peut être rassuré. N'est-ce pas d'ailleurs M. Coyrac qui, quelques jours après le vote de ce texte en première lecture à l'Assemblée nationale, déclarait : « Nous devons remercier le juge Charette qui aura permis de revenir à une plus juste appréciation des choses et de soustraire les patrons à la vindicte des juges. » Quel aveu et comme tout s'éclaircit !

Au prix de quelques mesures préventives — dont il sera d'ailleurs bien difficile d'assurer le respect faute d'avoir des inspecteurs du travail en nombre suffisant — ce texte va aboutir en fait à libérer les chefs d'entreprise d'une responsabilité que l'exigence des juges tendait à rendre plus pesante. Le résultat est donc pleinement atteint.

J'ignore, monsieur le ministre, quel est votre sentiment à l'idée d'avoir à soutenir, comme premier texte, devant l'Assemblée nationale, un projet de loi aussi manifestement contraire à l'intérêt des travailleurs.

Mais soyez assuré que ceux-ci ont compris depuis longtemps que, même lorsque leur santé et leur vie sont en jeu, le système économique que vous défendez donne le pas aux exigences de la production et du profit sur les hommes.

Pour sa part, le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche refusera de voter une loi qui est faite non pour les travailleurs mais pour les patrons. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire.

TITRE I^{er}

FORMATION A LA SECURITE

« Art. 1^{er}. — Il est ajouté au titre III du livre II du code du travail un article L. 231-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 231-3-1. — Sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des mesures prévues au 3^e de l'article L. 231-2, tout chef d'établissement est tenu d'organiser une formation pratique et appropriée en matière de sécurité, au bénéfice des travailleurs qu'il embauche, de ceux qui changent de poste de travail ou de technique, de ceux qu'il utilise dans les cas prévus aux alinéas a à e de l'article L. 142-2 et, à la demande du médecin du travail, de ceux qui reprennent leur activité après un arrêt de travail d'une durée d'au moins vingt et un jours.

« Le comité d'entreprise ou d'établissement et le comité d'hygiène et de sécurité ou, dans les entreprises où il n'existe pas de comité d'entreprise, les délégués du personnel, sont obligatoirement consultés sur les programmes de formation et veillent à leur mise en œuvre effective.

« Le financement de ces actions est à la charge de l'employeur, qui ne peut l'imputer sur la participation prévue à l'article L. 950-1 que pour les actions de formation définies à l'article L. 940-2.

« En fonction des risques constatés, des actions particulières de formation à la sécurité sont également conduites dans certains établissements avec le concours, le cas échéant, des organismes professionnels d'hygiène et de sécurité visés à l'article L. 231-2 (4^e) et des services de prévention des caisses régionales d'assurance maladie de la sécurité sociale.

« L'étendue de l'obligation établie par le présent article varie selon la taille de l'établissement, la nature de son activité, le caractère des risques qui y sont constatés et le type des emplois occupés par les salariés concernés.

« Un règlement d'administration publique pris en application de l'article L. 231-2 fixe les conditions dans lesquelles la formation prévue au présent article est organisée et dispensée.

« Toute modification apportée au poste de travail pour des raisons de sécurité, qui entraînerait une diminution de la productivité, est suivie d'une période d'adaptation de deux semaines au moins pendant laquelle tout mode de rémunération au rendement est interdit. La rémunération est établie sur la moyenne des deux semaines précédant la modification. »

TITRE II

INTEGRATION DE LA SECURITE ET ASSOCIATION DES PARTENAIRES SOCIAUX

« Art. 2. — L'article L. 231-7 du titre III du livre II du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 231-7. — Dans l'intérêt de l'hygiène et de la sécurité du travail, peuvent être limités, réglementés ou interdits la fabrication, la mise en vente, la vente, l'importation, la cession à quelque titre que ce soit ainsi que l'emploi des substances et préparations dangereuses pour les travailleurs.

« Ces limitations, réglementations ou interdictions peuvent être établies même dans le cas où l'emploi desdites substances ou préparations est le fait du chef d'établissement ou des travailleurs indépendants.

« Avant toute mise sur le marché, à titre onéreux ou gratuit, des substances ou préparations qui peuvent faire courir des risques aux travailleurs, les fabricants, importateurs et vendeurs desdites substances ou préparations, doivent fournir à des organismes, au nombre desquels figurera notamment l'Institut national de recherche et de sécurité, et qui seront agréés par le ministre chargé du travail, les informations nécessaires à l'appréciation de ces risques.

« Obligation peut, en outre, être faite aux fabricants, importateurs et vendeurs susvisés de participer à la conservation et à l'exploitation de ces informations et de contribuer à la couverture des dépenses qui en résultent.

« Les mesures d'application du présent article font l'objet de règlements d'administration publique pris dans les conditions prévues à l'alinéa premier de l'article L. 231-3, et après avis des organisations professionnelles d'employeurs et de salariés intéressées. Ces règlements peuvent notamment organiser des procédures spéciales lorsqu'il y a urgence à suspendre la commercialisation ou l'utilisation des substances et préparations dangereuses, et prévoir les modalités d'indemnisation des travailleurs atteints d'affections causées par ces produits. »

« Art. 5. — I. —

« II. — L'article L. 263-2 du code du travail est complété par l'alinéa suivant :

« Conformément à l'article 5 du code pénal, les peines prévues au présent article et à l'article L. 263-4 ne se cumulent pas avec celles prévues aux articles 319 et 320 du code pénal. »

TITRE III

POUVOIRS DE L'INSPECTION DU TRAVAIL

« Art. 9. — I. — Après l'alinéa I^{er} de l'article L. 231-4 du titre III du livre II du code du travail, sont insérés deux alinéas nouveaux ainsi rédigés :

« Par dérogation à la règle qui précède, les inspecteurs sont autorisés, sans mise en demeure, à dresser immédiatement procès-verbal, sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions de l'article L. 263-1, lorsque les faits qu'ils constatent présentent un danger grave ou imminent pour l'intégrité physique des travailleurs.

« Le procès-verbal doit explicitement préciser les circonstances de fait et la législation ou les règlements applicables à l'espèce. »

« II. —

« Art. 10. — L'article L. 231-5 du titre III du livre II du code du travail est supprimé et remplacé par le nouvel article suivant :

« Art. L. 231-5. — Le directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre, sur le rapport de l'inspecteur du travail constatant une situation dangereuse résultant d'une infraction aux dispositions des articles L. 232-1 et L. 233-1 du code du travail, notamment dans le cas où le risque professionnel trouve son origine dans les conditions d'organisation du travail ou d'aménagement du poste de travail, l'état des surfaces de circulation, l'état de propreté et d'ordre des lieux de travail, le stockage des matériaux et des produits de fabrication, le caractère plus ou moins approprié des matériels, outils et engins utilisés, leur contrôle et leur entretien, peut mettre en demeure les chefs d'établissement de prendre toutes mesures utiles pour y remédier.

« Cette mise en demeure est faite par écrit, datée et signée et fixe un délai d'exécution tenant compte des difficultés de réalisation. Si, à l'expiration de ce délai, l'inspecteur du travail constate que la situation dangereuse n'a pas cessé, il peut dresser procès-verbal au chef d'établissement. Par exception aux dispositions des articles L. 263-2 et L. 263-4, les infractions ainsi constatées sont punies de peines de police. »

TITRE IV

REGLES DE RESPONSABILITE

« Art. 14. — Il est ajouté au titre VI du livre II du code du travail un article L. 263-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 263-3-1. — En cas d'accident du travail survenu dans une entreprise où ont été relevés des manquements graves ou répétés aux règles d'hygiène et de sécurité du travail, la juridiction saisie doit, si elle ne retient pas dans les liens de la prévention la ou les personnes physiques poursuivies sur le fondement des dispositions du code pénal citées à l'article L. 263-2-1, faire obligation à l'entreprise de prendre toutes mesures pour rétablir des conditions normales d'hygiène et de sécurité du travail.

« A cet effet, la juridiction enjoint à l'entreprise de présenter, dans un délai qu'elle fixe, un plan de réalisation de ces mesures accompagné de l'avis motivé du comité d'entreprise et du comité d'hygiène et de sécurité ou, à défaut, des délégués du personnel.

« Après avis du directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre, la juridiction adopte le plan présenté. A défaut de présentation ou d'adoption d'un tel plan, elle condamne l'entreprise à exécuter pendant une période qui ne saurait excéder cinq ans un plan de nature à faire disparaître les manquements visés ci-dessus.

« Dans ce dernier cas, les dépenses mises à la charge de l'entreprise ne peuvent annuellement dépasser le montant annuel moyen des cotisations d'accidents du travail prélevé, au cours des cinq années antérieures à celle du jugement, dans le ou les établissements où ont été relevés les manquements aux règles d'hygiène et de sécurité visés au premier alinéa ci-dessus.

« Le contrôle de l'exécution des mesures prescrites est exercé par l'inspecteur du travail. S'il y a lieu, celui-ci saisit le juge des référés, qui peut ordonner la fermeture totale ou partielle de l'établissement pendant le temps nécessaire pour assurer ladite exécution.

« Le chef d'entreprise qui, dans les délais prévus, n'a pas présenté le plan visé au deuxième alinéa ci-dessus ou n'a pas pris les mesures nécessaires à la réalisation du plan arrêté par le juge en vertu du troisième alinéa, est puni d'une amende de 2 000 à 100 000 francs ainsi que des peines prévues à l'article L. 263-6. »

TITRE VII

DISPOSITIONS DIVERSES

« Art. 32 bis. — I. — Un décret fixera les conditions dans lesquelles des comités particuliers d'hygiène et de sécurité devront être institués dans les chantiers du bâtiment et des travaux publics qu'il déterminera.

« II. — Les dispositions législatives et réglementaires sur les comités d'hygiène et de sécurité seront adaptées par décret à tous les services du fond et du jour des exploitations minières.

Conformément à l'article 113, alinéa 3, du règlement, je vais appeler l'Assemblée à statuer d'abord sur les amendements.

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 1 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe II de l'article 32 bis :

« Les dispositions législatives et réglementaires sur les comités d'hygiène et de sécurité seront adaptées par décret aux mines afin de compléter l'action des délégués mineurs et des délégués permanents de la surface. »

La parole est à M. le ministre du travail.

M. Christian Beutlac, ministre du travail. Je veux d'abord remercier la commission et spécialement son rapporteur d'avoir notablement contribué à améliorer, sur plus d'un point, le projet gouvernemental.

Sur l'ensemble du texte de la commission mixte paritaire, le Gouvernement donne son accord. Mais il souhaite compléter l'article 32 bis.

En effet, le Sénat avait prévu — et la commission mixte paritaire en a retenu l'idée — que les dispositions législatives et réglementaires sur les comités d'hygiène et de sécurité seraient adaptées par décret « aux exploitations minières ». Le Gouvernement souhaite que l'on écrive : « seront adaptées par décret aux mines afin de compléter l'action des délégués mineurs et des délégués permanents de la surface. »

Cette modification de termes — « mines » au lieu d'« exploitations minières » — répond au désir d'avoir une rédaction conforme au code du travail minier. En revanche, la seconde précision me paraît importante dans la mesure où le droit d'hygiène et de sécurité dans les mines a fait depuis de nombreuses années l'objet de considérations particulières. Je précise que le système de prévention dans les mines n'est pas le même que dans l'industrie, et ce depuis longtemps. Il est fondé sur l'existence ancienne du délégué mineur et du délégué de la surface. Ces délégués, élus par le personnel ouvrier, visitent systématiquement les chantiers et les postes de travail et, en cas d'accident, procèdent aux enquêtes nécessaires. Dans les charbonnages, leur nombre a été augmenté lors des élections des mois de mai et de juin derniers par décision des pouvoirs publics. Chaque délégué représente maintenant 530 ouvriers au lieu de 630 en moyenne.

Quant à la médecine et à l'inspection du travail, elles ont aussi des aspects spécifiques dans les mines.

La concertation avec les représentants du personnel, qui a lieu au sein du comité d'hygiène et de sécurité dans l'industrie, s'est instaurée dans les mines par le truchement de commissions ou de groupes de travail établis conventionnellement et souvent à l'instigation du Gouvernement. Ainsi, par d'autres voies, les tâches fixées au comité d'hygiène et de sécurité du régime général sont déjà largement assurées.

Ce que l'on peut attendre de l'introduction dans le régime minier de l'amendement n° 1 à l'article 32 bis apparaît maintenant plus clairement. Il s'agit en fait de compléter l'efficacité pratique des institutions originales dont je viens de parler par

une meilleure coordination entre elles, en s'inspirant de ce qui existe concernant le comité d'hygiène et de sécurité du régime général.

Les compétences qui ne sont pas déjà exercées spécifiquement dans le régime actuel pourront ainsi être acquises par le nouvel organisme. Il en sera de même pour certaines méthodes de fonctionnement.

Par conséquent, le Gouvernement approuve le texte proposé, sous réserve que soit bien complétée l'action des délégués mineurs et des délégués permanents de la surface qu'il faut maintenir dans leurs attributions.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. René Caille, rapporteur. La commission mixte paritaire n'a pu examiner cet amendement qui a été déposé après sa réunion.

Mais les explications que vient de fournir M. le ministre du travail vont dans le sens des souhaits que nous avons formulés, et je ne pense pas que nous puissions avancer des arguments solides pour nous opposer à ce texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Andrieux, pour expliquer son vote.

M. Maurice Andrieux. L'examen attentif des modifications intervenues depuis que ce projet de loi est sur le chantier nous permet d'affirmer que l'essence du texte, sa motivation profonde sont demeurées telles que le groupe communiste les avait appréciées lors de la discussion en première lecture.

Certes, des dispositions qu'il n'était décevantement plus possible de différer mais dont la portée demeure toutefois limitée figurent maintenant dans ce projet. Remarquons à ce sujet que le groupe communiste au Sénat a obtenu ce que nous avions demandé ici, c'est-à-dire l'institution d'une commission d'hygiène et de sécurité sur les chantiers du bâtiment et des travaux publics, d'une part, dans les services du fond et du jour des mines, d'autre part, cette possibilité étant toutefois subordonnée à une adaptation par décret.

Mais la raison d'être du projet subsiste. Elle réside dans les dispositions de l'article 5, qui prévoient la dilution de la responsabilité personnelle du chef d'entreprise. Ainsi libéré, l'employeur peut désormais exploiter les travailleurs sans crainte au risque d'aggraver le nombre des accidents du travail en France.

C'est pour cette raison fondamentale que le groupe communiste rejette l'ensemble du texte. (Applaudissements sur les bancs des communistes, des socialistes et radicaux de gauche.)

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire, modifié par l'amendement adopté par l'Assemblée.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures quarante, est reprise à seize heures, sous la présidence de M. Francis Leenhardt.)

PRESIDENCE DE M. FRANCIS LEENHARDT,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

DIFFUSION D'UNE DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PAR LA TÉLÉVISION SOVIÉTIQUE

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

M. Roger Partrat. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre des affaires étrangères.

Je lui demande de bien vouloir indiquer quelle était la nature de l'accord intervenu entre le Gouvernement français et le Gouvernement de l'Union soviétique en ce qui concerne l'interview de M. Brejnev à la télévision française et celle de M. Valéry Giscard d'Estaing à la télévision soviétique.

Je voudrais également savoir si cet accord autorisait le Gouvernement soviétique à faire pratiquer des coupures dans la déclaration de M. le Président de la République.

Enfin, le Gouvernement français considère-t-il que la censure pratiquée par les autorités soviétiques est conforme aux dispositions des accords d'Helsinki sur la libre circulation des hommes et des idées ? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères. Monsieur le député, la diffusion de l'interview de M. Brejnev à la télévision française et celle du Président de la République à la télévision soviétique ne résultent pas de l'application d'un accord gouvernemental entre la France et l'Union soviétique.

C'est, en effet, la société de télévision TF 1 qui a pris l'initiative d'un programme d'une semaine consacré à l'Union soviétique. Ce programme comportait, entre autres, une interview du secrétaire général du parti communiste de l'Union soviétique qui a été diffusée par TF 1 le 5 octobre.

Dans le cadre de cette semaine de l'U.R.S.S., le Président de la République a donné de son côté une interview à la société TF 1, qui a été diffusée par la télévision soviétique le 12 octobre.

La traduction en russe de cette intervention a effectivement comporté une omission sur la conversion en roubles du salaire minimum d'un travailleur français. (*Rires et exclamations sur les bancs de la majorité.*)

M. Marc Bécam. Ce sont des roublards !

Un député républicain indépendant. Cela s'appelle la censure !

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Cette omission est regrettable, mais elle n'a toutefois nullement affecté la portée globale de l'exposé de M. le Président de la République. Le plus important, à nos yeux, c'est le fait que, pour la première fois, un chef d'Etat occidental a pu s'adresser directement à des millions de téléspectateurs soviétiques, comme du reste le secrétaire général du parti communiste de l'Union soviétique a pu s'adresser à l'opinion publique française.

Il y a là un élément à la fois nouveau et positif qui est tout à fait conforme à l'esprit des accords d'Helsinki puisqu'il contribue au rapprochement entre les peuples, grâce à une plus large et plus complète diffusion de l'information.

INAUGURATION D'UN TRONÇON DE L'AUTOROUTE PARIS—STRASBOURG

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

M. Roland Nungesser. M. le Premier ministre pourrait-il m'expliquer comment un membre de l'Assemblée nationale a pu prétendre se substituer aux ministres compétents pour inaugurer une importante infrastructure autoroutière de caractère national ? (*Exclamations sur les bancs de la majorité.*)

Si de telles pratiques devaient se multiplier, on assisterait à la mise en place d'un pouvoir parallèle, d'autant que l'intéressé a affirmé lui-même « suppléer » les ministres.

J'appelle donc l'attention du Gouvernement sur les risques que peuvent encourir les institutions républicaines du fait de cette confusion des compétences et des rôles respectifs du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif.

En effet, à quels errements aboutirait-on si tout parlementaire, tenté subitement par une vocation ministérielle (*Sourires*) sortait du rôle de contrôle du pouvoir législatif pour s'immiscer dans le domaine de la gestion, en prenant des décisions qui relèvent de la compétence de l'administration !

En l'occurrence cette initiative est d'autant plus surprenante que ni ce parlementaire, si tenté par le portefeuille des travaux publics, ni ses collègues de groupe n'ont jamais voté, ni au Parlement ni au conseil du district de la région parisienne, les crédits nécessaires à l'équipement autoroutier qu'il a néanmoins tenu à inaugurer. (*Applaudissements et rires sur les bancs de la majorité.*)

Non moins surprenante est sa déclaration selon laquelle la suppression d'un poste de péage envisagé sur cette autoroute résulterait de l'argumentation qu'il aurait développée auprès d'un gouvernement et d'un Président de la République, avec lesquels il affirme avec force refuser tout dialogue.

Bien que cette cérémonie ait paru caricaturale, la population de la banlieue Est parisienne en a ressenti des inquiétudes d'autant plus vives pour l'avenir de nos institutions que la bonne foi d'un certain nombre d'organes de presse a été abusée par une action intense de propagande. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. André-Georges Voisin. Ils trouvent le temps long !

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. J'indique à M. Nungesser que l'inauguration officielle de l'autoroute Paris—Strasbourg aura lieu lorsque l'ensemble de la réalisation sera mise en service, c'est-à-dire à la fin du mois de novembre prochain.

Comme lui, j'ai été un peu surpris d'apprendre qu'un membre de l'Assemblée nationale était allé couper un ruban tricolore sur une fraction de cette autoroute. Le groupe auquel appartient ce parlementaire a pourtant sans cesse voté contre les crédits budgétaires du ministère de l'équipement et contre ceux du district de la région parisienne qui ont ensemble financé cette opération. Comme, par ailleurs, ce même groupe mène une campagne active contre le principe du péage, je trouve assez plaisant qu'un de ses membres puisse à la fois refuser la méthode de financement et inaugurer le tronçon ouvert. (*Applaudissement sur les bancs de la majorité.*)

TAXE PROFESSIONNELLE

M. le président. La parole est à M. de la Verpillière.

M. Guy de la Verpillière. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances, et concerne la taxe professionnelle.

Si je reprends les propos tenus par le ministre des finances de l'époque lors du débat à l'Assemblée nationale le 15 juin 1975, cette taxe devait présenter une élasticité plus grande que la patente qu'elle remplaçait.

Nul ne se doutait alors à quel point cette taxe serait élastique ! Dès la première année d'application, on a en effet observé des majorations qui sont parfois supérieures à 1 000 p. 100.

M. André-Georges Voisin. C'est scandaleux !

M. Guy de la Verpillière. Dans une conjoncture difficile, ces augmentations frappent de plein fouet les petites entreprises dont certaines se voient réclamer une taxe supérieure à leurs bénéfices.

C'est toute la capacité d'autofinancement des petites entreprises qui peut être ainsi remise en cause.

Il semble donc que l'importance du transfert de charges n'ait pas été correctement appréciée, surtout pour les petites villes où seules quelques unités industrielles en supportent le poids.

M. André-Georges Voisin. Très bien !

M. Guy de la Verpillière. Ce n'est pas l'étalement dans le temps qui en corrigera le caractère excessif.

Pour éviter la disparition ou la sclérose des entreprises artisanales de plus de dix personnes, élément essentiel du maintien de la vie et de l'activité dans nos villages, le réexamen du texte instituant la taxe professionnelle se révèle désormais indispensable car, sur une matière imposable aussi difficile à appréhender, le droit à l'erreur est admissible.

Dans cette attente, n'estimez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il faudrait, pour cette année au moins, limiter à 30 p. 100 l'augmentation de la taxe professionnelle ? Ne serait-il pas souhaitable que le Gouvernement propose dans les meilleurs délais au Parlement de nouveaux barèmes pour son calcul ? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances.

M. Michel Durafour, ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances. Je comprends les préoccupations de M. de la Verpillière qui sont d'ailleurs largement partagées par nombre de ses collègues.

L'objectif de la loi du 29 juillet 1975 était d'opérer une nouvelle répartition de l'impôt entre les contribuables. Le principe qui a guidé le législateur de l'époque était, selon moi, fondé, compte tenu des distorsions importantes qui existaient entre les communes, qu'il s'agisse de la taxe d'habitation ou de la taxe professionnelle.

Mais, à l'usage, des difficultés ont surgi et la localisation communale de la taxe a été très souvent source d'injustices.

Afin d'avoir une vue complète et non plus parcellaire de la situation, j'ai demandé à la direction générale des impôts de procéder à un sondage sur 40 000 contribuables. Cette enquête permettra, comme vous l'avez souhaité, monsieur le député, de proposer, le cas échéant, des mesures d'ordre législatif.

En attendant, et pour régler les problèmes qui se posent dans l'immédiat, dès mon arrivée au ministère des finances comme ministre délégué auprès de M. le Premier ministre, j'ai donné des instructions précises aux directeurs des services fiscaux et aux comptables du Trésor pour qu'ils n'hésitent pas à faire un large usage de leur pouvoir de dégrèvement gracieux et à accorder des délais de paiement raisonnables aux entreprises chaque fois que la taxe professionnelle — car c'est elle surtout qui est en cause, pour des raisons liées au phénomène que je viens d'indiquer — se révélerait excessive. Il va de soi qu'il en sera ainsi, notamment lorsque la taxe risquera de mettre en péril l'existence même de l'entreprise et, par voie de conséquence, l'emploi.

M. le président. La parole est à M. de Poulpiquet.

M. Gabriel de Poulpique. Je suis un peu confus d'intervenir sur le même sujet après M. de la Verpillière, mais c'est la preuve que le problème intéresse bon nombre de parlementaires.

L'application de la nouvelle taxe professionnelle, telle qu'elle résulte de la loi du 29 juillet 1975, oblige en effet de nombreux contribuables à effectuer un versement fiscal deux ou trois fois supérieur à celui qu'aurait représenté la patente.

Ici même, des ministres auxquels nous faisons confiance (*Rires et exclamations sur les bancs de l'opposition*) nous avaient affirmé qu'on allait choisir des bases nouvelles de façon à imposer raisonnablement les petites et moyennes entreprises.

M. Henry Canacos. Vous avez voté la loi !

M. Gabriel de Poulpique. Je n'appartiens pas à la commission des finances ; je ne suis pas un technicien de ces questions et je ne suis pas toujours en mesure d'apprécier les résultats que peuvent donner l'application de tel ou tel coefficient multiplicateur ou le choix de telle ou telle base. Mais je crois pouvoir dire que les ministres nous présentent parfois des textes qu'ils n'ont pas étudiés sérieusement (*Exclamations sur les bancs de l'opposition.*)

M. René Riubon. Et pourtant vous leur faites confiance !

M. Gabriel de Poulpique. Lorsque les résultats sont contraires au but recherché, n'est-ce pas parce que quelque chose ne tourne pas rond ?

A cet égard, j'aimerais qu'on me dise comment certaines petites et moyennes entreprises qui emploient, par exemple, trente ouvriers pourront tenir le coup quand on sait que leurs prix sont bloqués et qu'elles auront à payer 14 ou 15 millions d'anciens francs de taxe au lieu de cinq millions l'année précédente au titre de la patente. En fait, elles n'auront d'autre solution que de déposer leur bilan ou de licencier leur personnel.

Je demande, en conséquence, au Gouvernement s'il n'envisage pas de limiter la majoration de l'imposition, d'une année sur l'autre, à 25 p. 100, par exemple, ou à un taux qui tienne compte de l'inflation. Mais que l'on ait à verser trois fois plus n'est pas concevable !

Je crois pouvoir affirmer que toute une classe moyenne, toute une série d'entreprises risquent de ne pas survivre au maintien de telles mesures. (*Exclamations sur les bancs de l'opposition.*)

J'ai voté cette loi parce que j'ai cru à l'engagement qui avait été pris ici d'améliorer un système injuste ! Aujourd'hui, je suis très déçu et je n'apprécie pas la situation dans laquelle on m'a mis. (*Exclamations sur les bancs de l'opposition.* — *Applaudissements sur plusieurs bancs de la majorité.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances.

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'économie et des finances. Ma réponse sera identique à celle que j'ai faite, il y a quelques instants, à M. de la Verpillière.

La loi du 29 juillet 1975 est bonne dans son principe, et d'ailleurs les représentants des groupes qui se sont prononcés en faveur du texte en ont reconnu l'intérêt dans leur explication de vote. Mais son application a conduit à un certain nombre de distorsions criantes.

Vous me demandez, monsieur le député, ce que le Gouvernement entend faire pour venir en aide aux entreprises en difficulté du fait de l'application de l'article 11-3 de la loi. J'ai déjà indiqué tout à l'heure que j'avais donné des instructions aux trésoriers-payeurs généraux afin que des dégrèvements ou des délais de paiement soient accordés le cas échéant. Ces instructions ont été renouvelées par mes soins il y a quarante-huit heures, et j'ai vivement insisté auprès des comptables du Trésor pour qu'ils usent largement du droit qui leur est donné.

ZONES DE PECHE

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

M. Marc Bécam. Pour les marins pêcheurs bretons et normands, l'affaire des deux cents milles marins de la zone économique exclusive est un peu semblable à celle du monstre du Loch Ness.

Si l'on en discute aux Nations Unies depuis 1974, le principe de la mer communautaire n'a été admis à la C. E. E. qu'en 1976. Et, aussitôt, des partenaires réticents, les Britanniques et les Irlandais, ont soutenu l'idée que des dérogations étaient nécessaires.

Or, des dérogations existent déjà. Le régime normal est celui de la protection des marins nationaux jusqu'à six milles, voire jusqu'à douze milles dans certaines zones — britannique, irlandaise ou bretonne en particulier — et cela jusqu'en 1982.

On sait aussi que les marins irlandais et britanniques voudraient étendre la zone de protection jusqu'à cent milles et que leurs gouvernements négocient pour obtenir une zone protégée de 50 milles ou, au moins, de 35 milles.

Pour comprendre la conviction des pêcheurs bretons, il suffit d'aller dans nos ports : c'est ce que j'ai fait le week-end dernier. J'ai ainsi appris que les zones de pêche varient suivant les saisons, la météorologie, la possibilité d'aller très loin en mer ou de se protéger près des côtes. Nos pêcheurs, qui sont courageux et même téméraires, sont formels : ils ne rencontrent que très rarement des pêcheurs britanniques ou irlandais dans ces zones.

Protégeons-nous donc des pays tiers, des armadas soviétiques et polonaises en particulier. Mais gardons-nous d'accepter de nouvelles exigences de nos partenaires, qui n'en présenteraient pas de telles avant leur entrée dans la Communauté économique européenne. Celle-ci les aide de façon significative dans le domaine agro-alimentaire, en soutenant en particulier les prix agricoles. Nos partenaires ne peuvent donc pas, dans le même temps, solliciter de notre part un nouvel effort et condamner 70 p. 100 de nos pêches, alors que la moitié de notre consommation est importée.

Est-ce bien la conception du Gouvernement ? Peut-il nous le confirmer avant la réunion sur la pêche prévue à La Haye pour le 29 octobre, c'est-à-dire dans quarante-huit heures ? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, chargé des transports.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Bécam, le Gouvernement défendra, comme il l'a toujours fait depuis 1971, le principe de la mer communautaire, c'est-à-dire du libre accès des marins des Etats membres aux eaux relevant de la souveraineté de l'un d'eux. J'indique clairement qu'il s'agit pour nous d'une position fondamentale que, dès lors, nous défendrons sans concession.

Il en a déjà été ainsi par le passé à la conférence sur le droit de la mer qui s'est tenue à New York quand la France a défendu le principe des droits historiques. Nous estimons en effet que l'effort séculaire qui a été accompli par nos pêcheurs leur donne des droits acquis, des droits réels.

Le Gouvernement, pour sa part, n'entend pas transiger sur ce point et il ne le fera pas. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

SITUATION DES I. U. T.

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

M. Maurice Tissandier. Ma question s'adresse à Mme le secrétaire d'Etat aux universités.

L'enseignement dans les instituts universitaires de technologie est divisé en deux parties complémentaires : d'une part, les cours assurés par des universitaires, d'autre part, ceux donnés par les membres des professions enseignées. A ces derniers vont un tiers des horaires et des crédits spécialement affectés.

Certains I. U. T., dont celui d'Orléans-La Source, rencontrent de grandes difficultés pour assurer les cours normalement dispensés par les non-universitaires. Dans le secteur secondaire, en particulier, il est fort difficile de réunir suffisamment de professionnels.

Dans certains départements d'I. U. T., au lieu du tiers prévu, ce n'est parfois que 20 p. 100 ou même 10 p. 100 seulement des cours qui sont assurés par les non-universitaires. Pour compenser il est demandé aux enseignants d'assurer des heures de cours supplémentaires et gratuites.

Pour résoudre ce problème de rémunération, ne pensez-vous pas, madame le secrétaire d'Etat, qu'il serait nécessaire d'assouplir, au moins pour cette année, la répartition des heures d'enseignement et des crédits correspondants entre universitaires et professionnels en fonction de la spécificité des départements d'enseignement ?

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux universités.

Mme Alice Saunier-Seïté, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, lorsqu'on a créé les instituts universitaires de technologie, on voulait en faire, en quelque sorte, le fer de lance des universités par leur ouverture sur les réalités socio-économiques.

Les fondateurs de ces instituts ont établi, à titre incitatif, des normes qui précisent la participation des professionnels aux enseignements et les dotations en cours complémentaires y correspondant.

L'enseignement des instituts universitaires de technologie, dans la théorie, combine harmonieusement les enseignements assurés par des enseignants du supérieur, des enseignants du second degré et des enseignants venant de la profession.

Ces personnels sont assez nombreux pour assurer tous les enseignements : cours, travaux dirigés, travaux pratiques, études de cas relevant de théoriciens pédagogiques. Le reste des enseignements, assuré sous forme d'heures complémentaires, est destiné à l'apport de l'expérience professionnelle à vif.

Une certaine déviation s'est produite quant à la participation des praticiens de la profession aux activités pédagogiques. Les critères normatifs de participation n'étant plus respectés, il m'a semblé qu'il était anormal de continuer à attribuer normativement les heures complémentaires sans tenir compte de la réalité.

Les départements d'I. U. T. qui fonctionnent normalement, avec une réelle ouverture vers le monde professionnel, contiennent de bénéficier d'un excellent recrutement et de connaître une très faible déperdition des étudiants en cours d'études, un excellent taux de succès au D. U. T. — diplôme universitaire de technologie — et une remarquable insertion dans la profession.

A l'inverse, dans les départements d'I. U. T. où le taux de participation des professionnels est faible ou nul — nombreux sont ceux où ce taux est de 0 p. 100 — le nombre des candidats à l'entrée ne cesse de diminuer, le nombre d'abandons en cours d'études ne cesse de croître, le taux d'échec au D. U. T. devient impressionnant, l'insertion dans la vie professionnelle est difficile et les étudiants qui obtiennent le D. U. T. ont tendance à poursuivre des études.

Je vais citer des chiffres globaux qui portent sur les 266 départements d'I. U. T., y compris ceux qui fonctionnent bien, en étroite liaison avec les milieux professionnels, tels que les départements en liaison avec le bâtiment et les industries métallurgiques et minières.

Sur cinq étudiants entrant dans un I. U. T., un redouble sa première année, deux ne réussissent pas au D. U. T. et, sur les trois qui obtiennent ce diplôme, plus d'un poursuit ses études à l'université. Autrement dit, on peut estimer à deux sur cinq le taux de réussite de ces établissements qui coûtent si cher à la nation : deux fois plus cher que les facultés des sciences, une fois et demi plus cher que les écoles d'ingénieurs et les facultés de médecine.

Pour inciter les départements d'I. U. T. qui fonctionnent mal, sans relation avec la profession, j'ai décidé de ne plus verser systématiquement les heures complémentaires, mais de les attribuer en fonction de la participation réelle des professionnels aux activités pédagogiques. En agissant ainsi, j'ai pensé rendre service aux I. U. T. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

RAPPORTS D'ISRAËL ET DE L'U. N. E. S. C. O.

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

M. Eugène Claudius-Petit. Ma question, qui s'adresse à M. le ministre des affaires étrangères, concerne à la fois l'U.N.E.S.C.O. et Israël.

Par une décision étrange que nous a rappelée récemment, encore une fois, la publication d'un appel de très nombreux intellectuels, Israël ne se trouve géographiquement nulle part, et cela par la volonté, ou plutôt par l'absence de volonté de l'Assemblée de l'U. N. E. S. C. O. à la suite d'une décision de cet organisme prise en 1974.

On a donc décidé qu'Israël n'était ni en Asie ni en Europe, ce qui a été une manière comme une autre d'avancer l'idée qu'après tout Israël n'existait peut-être pas.

Or, dans une interview récente, le directeur de l'U. N. E. S. C. O., M. Amadou-Mahtar M'bow, a relaté que les difficultés ne venaient pas seulement des pays que l'on pourrait supposer opposés à Israël, mais qu'elles résultaient même de certaines hésitations, et, s'agissant de notre pays, d'une étrange absence de décision, puisque la France se serait abstenue dans le vote sur cette affaire.

Je serais heureux de savoir si, à l'occasion des rencontres de Nairobi, la France est décidée à changer d'attitude, à ne plus rester dans cette position, en quelque sorte, attentiste, et à déclarer enfin, avec raison, qu'Israël fait partie du groupe « Europe » des nations de l'U. N. E. S. C. O.

L'appel des intellectuels auquel j'ai fait allusion tout à l'heure manifeste le refus de ceux-ci de collaborer avec l'institution prestigieuse qu'est l'U. N. E. S. C. O. tant que ce problème ne sera pas résolu. Or on est heureusement surpris de voir figurer, parmi les noms des signataires de cet appel, ceux d'hommes appartenant à toutes les nuances de la pensée et à toutes les tendances politiques. C'est pour cette raison qu'il serait bon, à mon sens, que la France ait une attitude plus claire. Tel est l'objet de ma question. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, en réponse à votre question, je vous apporterai une information d'actualité.

La conférence générale de l'U. N. E. S. C. O., lors de sa dix-huitième session, réunie à Paris en novembre 1974, s'est prononcée contre le rattachement d'Israël à la région « Europe ». Conformément à la politique de principe qu'elle a toujours suivie sur ce sujet, la France s'était abstenue lors du vote — comme elle l'avait fait, vous vous le rappelez, pour les Etats-Unis et pour le Canada — cela uniquement pour marquer son souci de voir respecté le critère géographique dans la définition par région.

Depuis, le gouvernement d'Israël a confirmé au directeur général de l'U. N. E. S. C. O. son désir de participer aux activités de la région « Europe ».

Ce point doit être examiné pendant la dix-neuvième session de la conférence générale de l'U. N. E. S. C. O., qui s'est ouverte hier à Nairobi. La délégation française a reçu instruction de voter pour l'admission d'Israël dans le groupe européen.

Mais, dans une explication de vote, la délégation française soulignera qu'il s'agit-là d'une mesure transitoire, dans l'attente d'un règlement durable des problèmes en suspens au Proche-Orient.

En effet nous souhaitons, et nous maintenons cette position, qu'Israël puisse, dans l'avenir, participer aux activités de la région où se trouve son territoire. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

PROPOSITION DE LOI SUR LA NATIONALISATION DE L'AÉROSPATIALE

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

M. Pierre Villon. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Il y a près de deux ans, le 18 décembre 1974, le groupe communiste avait déposé une proposition de loi tendant à nationaliser l'industrie aérospatiale.

La commission de la défense nationale et des forces armées a nommé au mois d'avril suivant — c'est-à-dire il y a un an et demi — un rapporteur qui, hélas ! n'a pas encore rapporté cette proposition de loi dont l'importance apparaît pourtant très clairement aujourd'hui à la lumière non seulement de ce qu'on a appelé le scandale Dassault, mais aussi des conséquences que risque d'avoir l'accord Dassault-Douglas pour l'avenir de l'industrie aéronautique française et notamment du moteur français.

M. le Premier ministre est-il décidé à appuyer notre proposition ? Que compte-t-il faire pour que notre proposition de loi soit rapidement discutée en commission ? Accepte-t-il qu'elle soit bientôt inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée ? (Applaudissements sur les bancs de l'opposition.)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances.

M. Raymond Barre, Premier ministre, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, la proposition de loi de votre groupe, que vous venez d'évoquer, a été renvoyée à la commission de la défense nationale et des forces armées en décembre 1974.

Sur le fond, je vous indiquerai simplement que la philosophie du Gouvernement n'est pas particulièrement orientée vers la formule de la nationalisation. (Rires et exclamations sur les bancs de l'opposition. — Applaudissements sur plusieurs bancs de la majorité.)

M. Gilbert Schwartz. Nous le savons !

M. Louis Mexandeau. C'est une litote !

M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances. Cela est un point de principe général.

En ce qui concerne la question précise que vous me posez, je désire qu'avant de prendre éventuellement la décision que vous souhaitez, le Gouvernement puisse connaître l'avis de la commission, notamment afin de savoir si la solution que vous préconisez est celle qui est jugée utile pour notre industrie aérospatiale. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

DÉFENSE DU FRANC

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

M. Marcelin Berthelot. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances.

Une vague de spéculation continue d'affecter le franc. L'affaiblissement qui touche notre monnaie constitue un terrain des plus propices à la spéculation.

Au début de ce mois, vous avez affirmé la volonté du Gouvernement d'agir contre toute forme de fraude, donc contre la spéculation sur le franc. Toute preuve tangible de cette affirmation nous faisant défaut, nous sommes conduits à penser que vous avez simplement ajouté votre contribution au recueil des déclarations d'intention.

En vérité, il apparaît que le Gouvernement, qui ne peut pas ne pas connaître ces faits et leurs auteurs, tolère la spéculation alors qu'il désigne comme fraudeurs potentiels les modestes contribuables.

Ma question comprend trois volets.

Quelles mesures avez-vous prises pour vous opposer à la spéculation sur la monnaie ?

A quelle date sera rendue publique la liste des spéculateurs et pas seulement celle des contribuables qui n'ont rien à cacher ?

Enfin, quelles mesures comptez-vous prendre pour mettre un terme à l'activité antisociale et antinationale de ceux qui agissent en toute impunité contre le franc et contre la France ? (Applaudissements sur les bancs de l'opposition.)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre, ministre de l'économie et des finances.

M. Raymond Barre, Premier ministre, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, le Gouvernement et, bien entendu, le Premier ministre sont particulièrement soucieux de la stabilité du franc.

Vous savez que la situation actuelle, sur le plan international, est à l'origine de mouvements des monnaies, qui ne concernent pas directement le franc, mais qui réagissent sur lui. La crise de la livre sterling, celle de la lire affectent toutes les monnaies, notamment les monnaies européennes.

De surcroît, la réévaluation du deutschemark a été précédée d'une spéculation qui a également affecté le franc.

En dépit de cela, depuis deux mois, le franc oscille dans des marges relativement limitées, et la tendance est relativement stable. Pourquoi ? Parce que le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures qui s'imposaient : non pas des mesures de contrôle dont on croit souvent qu'elles peuvent résoudre le problème, mais des mesures fondamentales qui permettent de défendre la monnaie.

C'est ainsi, premièrement, que le Gouvernement agit par les taux d'intérêt de manière à éviter la perte des réserves de la Banque de France et, deuxièmement, qu'il a pris des dispositions pour limiter la spéculation qui pouvait intervenir aussi bien par le jeu des termes de l'échange que par une sortie de capitaux liée à des emplois non utiles, comme l'achat de résidences secondaires.

Les mesures qui ont été prises ont joué indiscutablement dans le sens de cette relative stabilité du franc.

Pour l'avenir, la seule condition de la stabilité du franc est que le Gouvernement puisse appliquer, dans les meilleures conditions possibles, le programme qui permettra de maîtriser la hausse des prix et de rétablir les équilibres fondamentaux de l'économie.

C'est pourquoi le Gouvernement a demandé à tous les Français et à l'Assemblée nationale, quelles que soient les tendances qui s'y manifestent, de contribuer à cet effort général de redressement de l'économie et de stabilisation de la monnaie. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

HÔPITAL PRIVÉ D'IVRY

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

M. Georges Gosnat. Ma question s'adresse à Mme le ministre de la santé.

Fait sans précédent, un hôpital de 240 lits, le centre hospitalier privé d'Ivry, est occupé depuis quatre mois par l'ensemble du personnel, qui entend défendre son emploi et sauvegarder un remarquable établissement de pointe. (Exclamations sur les bancs de la majorité.)

Ce centre est en effet en liquidation judiciaire parce qu'il a fait l'objet — premier scandale — d'une véritable opération de piraterie capitaliste, de vos amis, messieurs de la majorité. (Protestations et interruptions sur les bancs de la majorité.)

Mais, madame le ministre, en vous refusant jusqu'à présent, sous prétexte que cet établissement est privé, à le prendre en compte, vous couvrez et vous perpétuez un incroyable gâchis matériel et humain, et c'est un deuxième scandale.

Or, comme vous le savez, la municipalité d'Ivry a tenté de suppléer cette carence et a obtenu l'accord d'une société d'assurance mutuelle pour l'acquisition de l'ensemble des biens immobiliers et mobiliers.

Il est cependant demandé, ce qui est normal, que le centre fonctionne dans le secteur hospitalier public et qu'une autorité administrative garantisse le paiement de ses loyers. J'ajouterais qu'il faut qu'il soit aussi administré.

Seul le Gouvernement peut remplir cette triple condition. Ce serait un troisième scandale s'il ne le faisait pas.

La question que je pose au nom de l'intérêt général est simple : allez-vous remplir ces conditions ? (Applaudissements sur les bancs de l'opposition.)

M. le président. La parole est à Mme le ministre de la santé.

Mme Simone Veil, ministre de la santé. L'hôpital d'Ivry est en réalité une clinique privée à but lucratif. (Exclamations sur les bancs de la majorité.)

Cet établissement a bénéficié en 1972, compte tenu de la carte sanitaire de l'époque, d'une autorisation pour 182 lits. Il a ouvert ses portes en octobre 1974.

Très rapidement, il a mal fonctionné pour de nombreuses raisons.

D'abord, à cause de difficultés entre les gestionnaires et les médecins.

Ensuite, parce que, d'une façon générale, cet établissement a été mal géré. Il a créé, semble-t-il — mais nous n'avons pas pu en obtenir confirmation — des lits sans autorisation et, surtout, acquis un matériel trop sophistiqué qui ne lui a pas permis de rentrer dans ses frais.

M. Georges Gosnat. Acquis sans doute à la C. G. E. ?

Mme le ministre de la santé. Un administrateur provisoire a donc été désigné, mais il est impossible pour les pouvoirs publics d'intervenir dans une affaire qui concerne exclusivement des intérêts privés. En effet, il n'est pas question pour l'Etat de spolier des propriétaires. Nous surveillons simplement, de façon attentive, les pourparlers qui sont actuellement en cours avec d'éventuels acquéreurs, notamment pour donner des conseils techniques sur la transformation de certains lits qui ne correspondraient pas aux besoins tels qu'ils ont été calculés.

J'ajoute enfin que des textes prévoient la participation au service public. Nous sommes disposés à signer une convention dès que la clinique d'Ivry remplira les conditions exigées, à condition que ses dirigeants prennent l'engagement de se plier aux règles du service public. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

POLLUTION DU LITTORAL PAR LES HYDROCARBURES

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

M. André Duroméa. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

De graves accidents surviennent en mer et ont pour conséquence de polluer gravement nos côtes.

Ainsi, les naufrages de l'Olympic Bavery et du Bohien ont provoqué sur les îles d'Ouessant et de Sein une pollution importante par hydrocarbures. Il s'en est fallu de peu qu'un tel accident ne se reproduise récemment au Havre-Antifer.

D'autres accidents moins graves, mais fréquents, peuvent avoir les mêmes effets, notamment le dégazage que certains pétroliers effectuent encore en mer.

Ainsi, les plages sont-elles souillées, les lieux de pêche dévastés pour des mois, voire des années. Les populations en subissent un préjudice énorme qui se concrétise souvent par une perte de revenus sinon d'emplois.

Une intervention rapide sur les lieux du sinistre, avec des moyens importants, pourrait sans doute éviter les conséquences d'une telle pollution. Or il apparaît que ceux dont dispose la marine sont insuffisants, voire dérisoires. Et l'on assiste à ce spectacle désolant de l'utilisation de seaux et de pelles par des soldats pour nettoyer le littoral.

Les barrages, les produits employés et les appareils mis en œuvre sont inefficaces, surtout en cas de mer forte. De toute façon, les détergents utilisés actuellement constituent en eux-mêmes un danger pour l'environnement marin.

Monsieur le Premier ministre, estimez-vous que le plan Polmar, s'il reste réduit aux moyens utilisés dernièrement, soit suffisant ?

Quelles mesures comptez-vous prendre et quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour parer à toute pollution de nos côtes ? (Applaudissements sur les bancs de l'opposition.)

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

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Ma réponse à M. Duroméa sera double.

D'abord, s'agissant du plan Polmar qui a été mis en application dans certains cas, l'expérience de la semaine dernière a montré que la marine nationale et l'ensemble des services chargés de ces opérations avaient accompli leur devoir dans des conditions satisfaisantes.

Mais M. Duroméa a fait aussi allusion à un accident qui s'est produit à Antifer, nouveau port du Havre, en raison des circonstances atmosphériques, le capitaine du navire pétrolier en question n'ayant pas obtempéré aux ordres de la capitainerie du port.

Nous avons constaté, à cette occasion, que les dispositions récentes de la loi du 7 juillet 1976 ne permettaient pas, parce qu'il ne s'agissait pas d'un accident survenu en mer, la mise en demeure du commandant du navire par la capitainerie.

C'est pourquoi, après cet accident dont les conséquences, heureusement, n'ont pas été trop importantes pour la population côtière, j'ai demandé au groupe interministériel de coordination des acteurs en mer des administrations — le G. I. C. A. M. A. — de voir s'il ne serait pas possible, d'une part, de mieux faire respecter les mesures récemment adoptées à l'encontre des commandants de navire et des armements en cas d'observation des ordres des autorités portuaires, d'autre part, d'étendre les dispositions judiciaires de manière à mettre fin rapidement à des opérations menées généralement sous des pavillons de complaisance et qui risquent d'augmenter la pollution le long de nos côtes.

Je ne manquerai pas, monsieur Duroméa, de vous tenir informé du résultat de ces études. J'ai d'ailleurs demandé qu'elles soient réalisées rapidement car j'estime, comme vous, qu'il est nécessaire de mettre un terme à de telles pratiques.

SITUATION DE L'EMPLOI A L'USINE RATIER-FIGEAC

M. le président. La parole est à M. Gilbert Faure.

M. Gilbert Faure. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre. Elle devait lui être posée par mon collègue et ami M. Maurice Faure qui, retenu ailleurs, m'a demandé, puisque je porte le même nom (*Sourires*) et que je suis natif du secteur intéressé, de le remplacer, ce que je fais bien volontiers.

Il y a un mois, M. le Premier ministre recevait à Rocamadour une délégation du conseil général du Lot venue lui soumettre le problème des licenciements prévisibles à l'usine Ratier-Figeac, sous-traitante de l'industrie aéronautique. Depuis cette entrevue, la direction de l'entreprise a confirmé officiellement le chiffre de 265 licenciements.

La spécificité du travail dans cette entreprise rend le reclassement des personnels pratiquement impossible. Cette crise affecte fortement l'équilibre économique et la prospérité de la ville de Figeac.

A ce jour, aucune réponse de M. le Premier ministre n'a été reçue. Je me permets donc de lui demander quelle mesure le Gouvernement entend prendre pour pallier cette situation difficile. (*Applaudissements sur les bancs de l'opposition.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Yvon Bourges, ministre de la Défense. Je vous demande, monsieur le député, de bien vouloir renvoyer M. Maurice Faure au communiqué publié par l'Agence France Presse le lundi 25 octobre et qui rapporte l'audience que j'ai accordée au préfet du Lot, M. Maurice Theys, et à M. Bernard Pons, député de Figeac, avec lesquels je me suis entretenu de ce problème. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité. — Vives protestations sur les bancs de l'opposition.*)

M. Gilbert Faure. Le conseil général du Lot voudrait une réponse !

Quant aux habitants de Figeac, ils jugeront vos propos comme il convient, monsieur le ministre.

M. le président. Mes chers collègues, n'oubliez pas que la durée de vos interruptions s'impute sur le temps de parole réservé à l'opposition.

SURRÉGÉNÉRATEUR PHÉNIX

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

M. Jean Bastide. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie et de la recherche.

Des incidents graves sont survenus ces derniers temps sur le surrégénérateur Phénix de Marcoule, incidents qui reposent le problème tragique de la maîtrise de l'énergie nucléaire.

A trois mois d'intervalle, des fuites importantes de sodium se sont produites sur deux échangeurs avec, à deux reprises, début d'incendie.

Il n'y a pas eu de catastrophe parce qu'il s'agissait de fuites dans l'air et non dans l'eau. Toutefois, il serait nécessaire de remplacer ces échangeurs par du matériel neuf. Mais il n'y en a pas de rechange et en construire d'autres demanderait de douze à dix-huit mois à la société qui en serait chargée.

La direction de Marcoule annonce un arrêt de six mois, ce qui signifie qu'on va « bricoler » les échangeurs qui fuient.

Des techniques aussi sophistiquées sont inévitablement sujettes à des défaillances, mais l'on frémit devant cet audacieux pari scientifique que représente l'emploi d'un système de refroidissement par le sodium, lequel serait abandonné par les Américains, si mes renseignements sont exacts.

Les travailleurs de Phénix sont donc très inquiets, et l'opinion publique, à qui on a voulu cacher l'incident, voit ainsi justifiées ses craintes et ses réserves. Elle est en droit de se demander, même lorsqu'elle n'est pas hostile au principe de l'utilisation de l'énergie nucléaire, si l'on ne va pas trop vite.

L'audace scientifique est justifiée dans les expériences de la recherche, mais non dans l'application industrielle. L'inconséquence n'est pas toujours absente des cerveaux scientifiques les mieux organisés. Il importe donc au premier chef, dans ce siècle de la technique, que le bon sens de l'opinion publique et des hommes politiques responsables soit prédominant et dicte la décision.

Quel est, sur ce point capital, votre sentiment, monsieur le ministre. Quel est celui du Gouvernement ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie et de la recherche.

M. Michel d'Ornano, ministre de l'industrie et de la recherche. Monsieur le député, je vais vous parler de bon sens et d'une politique responsable.

Ce n'est pas seulement aujourd'hui que nous nous lançons dans les recherches sur la filière des surrégénérateurs : notre effort date de plus de vingt ans.

Rhapsodie, premier réacteur installé, a remarquablement fonctionné. Un second prototype a été construit, qui est Phénix, dont la puissance est de 250 mégawatts et qui a produit plus de trois milliards de kilowattheures depuis 1974, avec un taux de disponibilité tout à fait remarquable.

Mais Phénix n'est toujours qu'un prototype, et nous ne sommes pas encore entrés dans l'ère industrielle.

Or ce qui est important, quand on met un prototype en fonctionnement, c'est de constater ce qui se passe, d'analyser les incidents, les pannes lorsqu'elles se produisent, d'apprendre à les réparer et d'en tirer les conséquences pour l'ère industrielle.

Phénix vient d'avoir une panne. Celle-ci a d'abord permis de se rendre compte avec certitude qu'il n'en découlait aucune conséquence pour le personnel ni pour l'environnement. Et je vous renvoie à cet égard aux déclarations des syndicats qui l'ont reconnu eux-mêmes. En fait, nous acquérons actuellement une expérience. Il faudra longtemps pour changer la pièce, dites-vous. Evidemment, puisque la construction d'un prototype ne suppose pas la fabrication en série de pièces pour lui seul. Par conséquent, il faudra refaire la pièce en entier, et cela prendra nécessairement du temps.

En fait, nous acquérons notre expérience en progressant. Nous avons construit Rhapsodie pour commencer, puis Phénix ; ensuite, nous ferons Super-Phénix. Et ce n'est finalement qu'après vingt ans, trente ans peut-être, de recherches que nous entrerons dans l'ère industrielle.

N'est-ce pas là le bon sens ? N'est-ce pas là une politique responsable ?

Vous affirmez aussi que les Américains ont abandonné ce système. Monsieur le député, je ne sais pas s'ils l'ont abandonné, mais ce que je sais, c'est qu'ils ont au moins sept à huit ans de retard sur nous, grâce aux travaux de nos chercheurs et de notre industrie. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De grâce, ne vous en plaignez pas et aidez la recherche et l'industrie françaises au lieu de leur demander de s'aligner sur les retardataires. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE-LE-MIRAIL

M. le président. La parole est à M. Maurice Andrieu.

M. Maurice Andrieu. Ma question s'adresse à Mme le secrétaire d'Etat aux universités.

Vous venez, madame le secrétaire d'Etat, de menacer des professeurs responsables de l'université de Toulouse-le-Mirail, de suspendre leur traitement à partir d'aujourd'hui, sous le prétexte qu'ils n'auraient pas répondu à un questionnaire supplémentaire du recteur chancelier, questionnaire prétendu nécessaire à toute décision de validation des diplômes nationaux.

En effet, vingt-deux unités de valeur restent en suspens alors que le contrôle des connaissances s'y est déroulé dans les mêmes conditions que pour les unités de valeur validées, conformément à l'assurance donnée par le président au recteur chancelier lui-même.

D'ailleurs, ces professeurs n'ont jamais refusé de transmettre au recteur les informations et les statistiques, puisqu'elles ont été adressées à ce dernier par l'administration avec les procès-verbaux des examens, en plein accord avec les décisions prises par le conseil de l'université dans sa séance du 30 juin 1976.

Comment, dès lors, madame le secrétaire d'Etat, une telle procédure de suspension de traitement peut-elle être compatible avec l'autonomie de cette université et avec la souveraineté des jurys d'examen ? (*Applaudissements sur les bancs de l'opposition.*)

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux universités.

Mme Alice Saunier-Seïté, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, la loi d'orientation qui a donné l'autonomie aux universités précise leurs responsabilités et celles de l'Etat.

La responsabilité des universités, s'agissant des examens, concerne l'organisation et le déroulement de ceux-ci ; celle de l'Etat concerne la sauvegarde de la qualité et de la continuité du service public, ainsi, en l'occurrence, que la garantie des diplômes nationaux, dans l'intérêt des étudiants. En effet, dans un souci démocratique, on doit permettre à un étudiant d'obtenir un diplôme d'une même valeur quelle que soit l'université qu'il fréquente.

A l'université de Toulouse-le-Mirail, qui a beaucoup fait parler d'elle et qui a connu plus de trois mois de grève, il était normal que le recteur, représentant le secrétaire d'Etat aux universités, assure le contrôle *a posteriori* des examens avant de donner la signature qui confère le caractère national aux diplômes délivrés.

Le recteur, compte tenu de la très longue interruption des cours, a demandé aux professeurs de remplir un questionnaire. Les professeurs ont répondu à celui-ci pour 708 unités de valeurs sur les 730 qui sont préparées dans cette université : 13 n'ont pas été validées ; les autres l'ont été.

Pour 22 unités de valeur, neuf professeurs membres des jurys ont refusé de répondre. Or, donner des informations à l'Etat — car, en l'occurrence le recteur représente l'Etat — pour assurer la continuité et la crédibilité du service public, fait partie du service d'un enseignant. Si ce service n'est pas rempli, je suis contrainte, en vertu de la loi du 29 juillet 1961 relative aux obligations de service des fonctionnaires, d'effectuer une retenue de traitement, dans l'intérêt même des étudiants qui doivent recevoir des diplômes crédibles au niveau national. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

PROJET DE CARTE « MULTI-NEIGE »

M. le président. La parole est à M. Maurice Blanc.

M. Maurice Blanc. Monsieur le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports, vous vous préoccupez sans doute, à l'approche de l'hiver, de la situation du ski français, notamment du ski sportif.

Permettez-moi de vous rappeler que la préparation des équipes nationales, l'organisation des compétitions, la formation des jeunes coureurs sont confiées à la fédération française de ski à travers ses clubs, ses comités régionaux et ses organismes fédéraux.

La plus grande part des ressources de la F. F. S. provient de la vente de la licence associée à une assurance couvrant les risques d'accident, le secours en montagne et la responsabilité civile.

Or vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un groupe financier se propose de créer une carte dite « multi-neige » qui, vendue au public, d'une part couvrirait les mêmes risques d'assurance que la licence F. F. S. et, d'autre part, permettrait d'obtenir des réductions sur les tarifs des remontées mécaniques et, dit-on, sur certains parcours autoroutiers.

Laisser s'accomplir cette entreprise reviendrait à porter un coup fatal, on le comprend, au ski sportif, à la fédération française de ski et à ses clubs.

Monsieur le secrétaire d'Etat, que pensez-vous de cette affaire, où le goût du public pour les loisirs de la neige sert la recherche du profit, en raison de la création d'une concurrence déloyale envers ceux qui ont la charge de faire vivre les clubs et de préparer les futurs skieurs français de compétition ?

Ne serait-il pas possible d'interdire la mise en vente d'une carte aussi déloyale dans les lieux publics, offices de tourisme, syndicats d'initiative et guichets de remontées mécaniques ? (*Applaudissements sur les bancs de l'opposition.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie, chargé de la jeunesse et des sports.

M. Jean-Pierre Soisson, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire, il n'y a pas, et il ne saurait y avoir de sport d'Etat en France.

Les différentes fédérations sportives, et notamment la fédération française de ski, doivent jouer pleinement leur rôle dans la définition et la mise en œuvre de la politique sportive.

Avec les dirigeants de la fédération française de ski, j'aurai l'occasion de discuter ce problème : je suivrai leur avis.

A la suite de son dernier congrès, la fédération a mis en œuvre un plan de réorganisation qui prévoit qu'une nouvelle équipe sera constituée. (*Exclamations sur les bancs de l'opposition.*)

M. Maurice Blanc. Ce n'est pas le sujet !

Plusieurs députés socialistes et radicaux de gauche. Vous ne répondez pas à la question !

M. Jean-Pierre Soisson, secrétaire d'Etat. Pour le reste, en fonction de ce que j'ai indiqué tout à l'heure, je suivrai les avis de la fédération française de ski. Je traiterai cette affaire avec elle et avec elle seule. (*Protestations sur les bancs de l'opposition. — Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. Maurice Blanc. Vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur le secrétaire d'Etat !

M. Joseph Franceschi. C'est scandaleux !

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

— 5 —

APPEL AU REGLEMENT

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

M. Gilbert Faure. Monsieur le président, en ma qualité de parlementaire, je ne saurais admettre l'attitude d'un ministre — fût-il de la défense — qui s'en tire par une déroboade ou, mieux, par une pirouette.

Conformément au règlement que nous avons tous accepté, que nous appartenions à la majorité ou à l'opposition, je désire savoir si les questions posées au Gouvernement ont pour but d'obtenir des précisions ou de susciter des réponses faisant preuve d'humour, ce qui, en la circonstance, n'a même pas été le cas.

Quoi qu'il en soit, la réponse qui m'a été donnée tout à l'heure sera jugée avec la sévérité qui convient par les intéressés. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

— 6 —

LOI DE FINANCES POUR 1977 (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 1977 (nos 2524 et 2525).

EQUIPEMENT

Equipelement et urbanisme.

M. le président. Nous poursuivons 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. Marc Masson.

M. Marc Masson. Monsieur le ministre de l'équipement, vous êtes placé à la tête d'un ministère dont l'importance se manifeste autant par l'ampleur des tâches dont il a la responsabilité que dans la vie quotidienne des Français.

De plus en plus, l'urbanisme est au centre des préoccupations de ceux-ci car leur existence en dépend dans des domaines aussi divers que ceux de l'habitat, de la circulation, de la sécurité, de l'approvisionnement ou des loisirs.

Or il est évident qu'il ne saurait y avoir d'urbanisme de qualité sans équipements en rapport : les deux éléments sont solidaires. Lors de l'établissement d'un budget, l'importance des besoins qui se font sentir oblige toujours à opérer des choix qui

sont traduits dans le projet que vous nous soumettez : en nous le présentant très complètement et très clairement ce matin, vous avez expliqué et justifié vos choix. Je n'y reviendrai pas.

Je me bornerai, dans le cadre de cette discussion, à appeler votre attention plus spécialement sur trois points.

D'abord, sur le problème routier.

Un effort sérieux permet d'augmenter, trop lentement selon certains, et c'est sans doute vrai, mais progressivement, la longueur des autoroutes.

Néanmoins, la circulation sur le réseau routier laisse à désirer. Si les Français expriment parfois leur fierté — c'est une tradition — en se réjouissant que la France possède le plus beau réseau routier du monde, l'expérience presque quotidienne les conduit à constater trop souvent que les chaussées sont en mauvais état malgré les importants travaux d'entretien qui sont entrepris — je vous en donne acte — ou le seront en 1977.

Ce mauvais état, qui n'est pas niable, se traduit par la pose, hélas trop fréquente, de panneaux qui indiquent, parfois pour de longues périodes : « chaussée déformée sur x kilomètres. »

Le mauvais état des routes tient sans doute à des causes diverses, et notamment à la charge imposée par les poids lourds qui circulent durant la mauvaise saison à des vitesses élevées.

A ce sujet, il n'est pas sans intérêt de remarquer que, tandis qu'était limitée la vitesse des voitures de tourisme dans le dessein d'économiser l'essence, on permettait une augmentation de la vitesse de plusieurs catégories de poids lourds : elle peut atteindre 80 kilomètres à l'heure pour les engins de 19 à 38 tonnes, et 90 kilomètres à l'heure jusqu'à 19 tonnes.

En outre, ces vitesses, déjà élevées pour de tels engins compte tenu de la résistance des routes, sont trop souvent dépassées. M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a souligné à juste titre la dégradation du respect des limitations de vitesse.

A propos de la circulation routière se pose également le problème de la fluidité du trafic. Certaines routes, saturées, interdisent l'écoulement normal de ce dernier. Il importe de prévoir au plus tôt des mesures propres à y remédier : à mon sens, ce devrait être l'une de vos préoccupations lors de l'établissement du prochain projet de budget.

Une réflexion sur la circulation routière nous conduit aussi à envisager les conditions de la sécurité car les chaussées déformées ou les routes saturées accroissent les risques d'accident. Celui-ci est devenu, hélas ! un mal chronique. Bien que des mesures aient été prises pour en restreindre à la fois le nombre, la gravité et les conséquences — telle était du moins l'intention annoncée — comme la limitation de vitesse et le port obligatoire de la ceinture de sécurité, les statistiques les plus récentes tendent à établir que le nombre des blessés graves augmente et, plus encore en proportion, celui des décès. Il apparaît qu'une meilleure signalisation aurait, s'agissant de la prévention des accidents, des résultats certains.

Je ne citerai que deux exemples. On constate encore trop souvent que les carrefours où se sont produits des accidents graves n'étaient pas signalés. A d'autres endroits, les accidents arrivent fréquemment la nuit en raison d'une visibilité particulièrement difficile. En revanche, des portions d'autoroutes, voire des portions de routes, sont très bien éclairées.

Ne serait-il pas bon que les points rendus dangereux en raison d'une visibilité insuffisante soient éclairés ? L'installation d'un dispositif d'éclairage, souvent peu coûteux, constituerait, me semble-t-il, un remède efficace.

Ma deuxième observation a trait plus particulièrement à l'urbanisme.

Dans plusieurs villes, on assiste à une sorte d'émigration de la population du centre vers la périphérie, ce qui pose le problème de la rénovation ou de la restauration de l'habitat ancien au cœur des cités.

Votre projet de budget comporte à ce sujet des dispositions intéressantes.

Mais — est ce constant — une grande partie des logements qui devront faire l'objet d'une opération de rénovation sont habités par des personnes de situation modeste.

Il est donc essentiel de conserver, tout au long des opérations, une préoccupation sociale et le souci que la rénovation soit réalisée dans des conditions susceptibles de permettre aux classes modestes d'être, demain comme hier, présentes dans le cœur des villes, afin d'éviter une ségrégation par quartiers, en quelque sorte.

Dans le domaine de l'urbanisme, nous constatons aussi que se manifeste de plus en plus une préférence pour la maison individuelle.

Aux grands ensembles, dont le gigantisme les écrase, les Français préfèrent le pavillon individuel, avec son jardin et, comme on dit, les « aisances et dépendances ».

C'est une solution plus humaine qui permet à la famille de s'épanouir dans de meilleures conditions. Je pense que l'orientation future doit tenir compte de ce désir cher au cœur des Français.

Enfin, je souligne bien volontiers l'effort de votre projet de budget en faveur de l'habitat rural. J'y vois un facteur d'équilibre entre les populations rurales et urbaines et un frein nécessaire à la dépopulation des campagnes, problème toujours lançant.

Ma troisième remarque a trait aux rapports entre les services de l'équipement et les particuliers ou plutôt, puisqu'il s'agit de services, les usagers.

L'urbanisme, il faut bien le reconnaître, nous met en présence d'une législation complexe.

Le citoyen a des raisons de s'y perdre facilement. Il lui faut en général remplir des questionnaires et accomplir des démarches et des formalités auxquelles il n'est pas préparé.

Il serait souhaitable qu'il trouve auprès des agents de l'administration l'accueil et la compréhension qui l'aideront à satisfaire à des règles édictées dans l'intérêt général aussi bien que dans son propre intérêt.

Combien serait-il souhaitable aussi que les services administratifs aient le souci d'agir dès que possible, sans se réfugier derrière ce que j'appellerai « la barrière du délai ».

Parfois, il peut paraître normal d'utiliser complètement le délai dont on dispose. C'est le cas du contribuable qui n'acquitte bien souvent le montant de ses impôts qu'à la limite de l'expiration du délai au-delà duquel il sera pénalisé de 10 p. 100.

Pour l'administration, le délai devrait être aussi la période la plus longue, au-delà de laquelle une sanction administrative pourrait être appliquée, voire une procédure intentée. Les particuliers savent que l'administration dispose d'un délai de deux ou quatre mois pour répondre. Je crois que s'ils recevaient satisfaction rapidement et si les services remplissaient la formalité demandée sans qu'il soit nécessaire d'attendre l'expiration du délai, ou même la moitié de celui-ci, ils y seraient très sensibles.

M. le président. Je vous invite à conclure, mon cher collègue.

M. Marc Masson. Monsieur le ministre, le budget de l'équipement tient une place importante dans le budget de la nation.

La masse des crédits, qui représentent 11 p. 100 des dépenses de l'Etat, s'élève, ainsi que vous l'avez justement rappelé, à 36 milliards de francs.

Certes, cette année, son montant est évidemment tributaire de la politique de rigueur budgétaire jugée nécessaire par le Gouvernement pour assurer la stabilité de la monnaie et l'équilibre de l'économie. C'est pourquoi, vous l'avez signalé également, il serait vain de disserter sur ce montant. En revanche, il est essentiel de veiller à utiliser les crédits à bon escient.

J'ai noté avec satisfaction, d'une part, votre résolution de prévoir pour l'an prochain un budget dans lequel les crédits d'investissement augmenteront plus que les dépenses de fonctionnement et, d'autre part, les orientations de votre politique d'urbanisme qui tend, notamment, à promouvoir un urbanisme de qualité, en recherchant les conditions du « mieux-vivre » et de la réconciliation des Français avec leur habitat.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez lancé un appel aux élus. Aussi, pour conclure, je vous affirme que dans tous les efforts que vous déploierez en faveur des objectifs que vous avez définis devant l'Assemblée, qu'il s'agisse de soutenir et d'animer le développement de notre économie ou d'aménager et d'humaniser le cadre de vie, vous pouvez être assuré du soutien des républicains indépendants. (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. Je rappelle que la conférence des présidents a demandé à tous les présidents de séance de faire respecter strictement les temps de parole afin d'éviter les débordements qui se sont produits l'an dernier.

La parole est à M. Desanlis.

M. Jean Desanlis. Monsieur le ministre, il me paraît nécessaire de revenir sur une question que je vous ai posée lorsque vous avez défendu votre projet de budget pour 1977 devant la commission de la production et des échanges.

D'abord, je vous avais fait connaître que la concurrence entre les routes nationales et les autoroutes qui les doublent n'a pas toujours joué en faveur de celles-ci. J'avais pris l'exemple de l'autoroute A 10, ouverte en juillet 1974, où les comptaages ont prouvé que 30 p. 100 des véhicules automobiles de tourisme et 10 p. 100 seulement des poids lourds avaient emprunté l'autoroute.

Le péage établi sur les autoroutes en est la raison essentielle, bien entendu, mais ce n'est pas la seule.

La route nationale 10, par exemple, que vous connaissez bien pour la fréquenter, traverse des localités et des bourgs où la circulation des poids lourds s'est encore intensifiée depuis l'ouverture de l'autoroute.

Les poids lourds circulent, empêchant les riverains de dormir. En hiver, ils créent un nuage d'eau et de boue qui, en se déposant, dégrade les façades des maisons.

De plus, l'intensification de la circulation multiplie le nombre des accidents. En sortant de la réunion de la commission, je me suis rendu à la salle des conférences pour consulter mon quotidien régional. J'y ai trouvé, comme par hasard, à la chronique vendômoise, un article intitulé : « Série noire sur la route nationale 10 » dont je vous ai d'ailleurs envoyé la photocopie le lendemain, monsieur le ministre. On pouvait y lire : « Près de Vendôme, sur la R. N. 10, le troisième accident mortel en trois jours s'est produit dans la nuit de mardi à mercredi. Mercredi matin, une autre collision a eu lieu, toujours sur la R. N. 10, faisant encore plusieurs blessés... Rappelons que ces collisions surviennent après la mort du jeune motocycliste qui, près de Pezou, a heurté un camion dans la nuit de dimanche à lundi, puis celle de la passagère d'une voiture qui, lundi soir, près de Vendôme, s'est jetée contre un platane. »

Les victimes, j'ai eu la curiosité de le vérifier, étaient des habitants du Charente-Maritime, des Landes et de Gironde qui, certainement, n'avaient pas pris l'autoroute A 10 en raison du péage.

Bien entendu, il n'est pas question de supprimer le péage qui résulte d'une convention passée avec les sociétés concessionnaires, mais il convient de trouver une solution pour que les poids lourds bénéficient de dégrèvements plus importants, notamment entre dix-huit heures et six heures du matin, qui les inciteront à emprunter l'autoroute.

Au lieu d'engager un programme important d'autoroutes, entre Le Mans et Rennes, Orléans et Clermont-Ferrand, Tours et Bordeaux, ne serait-il pas plus judicieux de généraliser la formule qui est appliquée pour le plan breton, à savoir la construction dans chaque cas de deux voies express parallèles ? Cette solution ne coûterait sans doute pas plus cher à l'Etat que les autoroutes et elle limiterait le nombre des accidents, ce qui n'est pas négligeable quand on sait ce que coûte à la nation la mort d'une personne.

Dans le cadre du plan de soutien à l'économie, trois milliards de centimes avaient été prévus pour l'exécution de travaux de renforcement coordonnés sur la route nationale 10 ; 1,5 milliard de centimes ont été dépensés au sud de Chartres, là où la route est déjà à trois voies, pour recouvrir la chaussée d'un revêtement enrobé de dix-huit centimètres d'épaisseur. Il aurait mieux valu continuer les travaux d'élargissement.

Sur cette même route nationale, au nord de Vendôme, on a également dépensé 15 millions de francs pour placer le même enrobement sur une voie qui était en assez bon état. Le seul résultat a été un élargissement de cinquante centimètres de la chaussée.

Ces renforcements coordonnés ont été arrêtés au Nord de Vendôme au niveau d'une déviation à quatre voies qui sera mise en service dans deux mois et qui débouchera sur une route nationale à deux voies, c'est-à-dire sur un rétrécissement. Des travaux d'un coût de 4 millions de francs, auraient dû être effectués sur 1,5 kilomètre, c'est-à-dire à l'emplacement des garages, des stations-service, des usines, des commerces, des croisements avec des routes secondaires. Il aurait fallu réaliser, dans le prolongement de la déviation, les travaux nécessaires dont l'urgence est telle qu'ils devraient déjà être engagés.

M. le président. Monsieur Desanlis, veuillez conclure.

M. Jean Desanlis. Je conclus, monsieur le président, en rappelant à M. le ministre un projet que son prédécesseur avait déjà évoqué : le permis de conduire à la carte.

Les contrôles sur les routes se sont intensifiés et les sanctions ont été aggravées. Or il peut arriver que de braves gens, qui ont déjà parcouru des centaines de milliers de kilomètres sans accident, soient sanctionnés parce qu'ils ont dépassé de dix kilomètres la vitesse horaire autorisée.

La sanction, c'est le retrait immédiat du permis de conduire qui peut toucher de bons conducteurs, exerçant par exemple une profession médicale et devant parcourir tous les jours de longues distances en un minimum de temps.

Le permis de conduire à la carte permettrait de moduler la sanction. A chaque infraction, on retirerait un ou plusieurs « points ». Cela servirait d'avertissement. Le permis ne serait retiré que lorsqu'il n'y aurait plus de point.

Ce projet intéresse de nombreux conducteurs et je suis de ceux qui souhaitent que vous puissiez le mener à bonne fin. *(Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)*

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

M. Henri Ferretti. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis venu ici exprimer une inquiétude et un souhait.

Inquiétude de constater que compte tenu de la traduction budgétaire des programmes d'action prioritaires, notamment n° 55 et 20, les crédits disponibles pour les routes sont extrêmement réduits.

Souhait que le Gouvernement, en dépit de cette situation, ne relâche pas son effort pour articuler le réseau autoroutier lorrain sur les réseaux étrangers.

Lors du débat sur le VII^e Plan, j'avais noté que s'il était justifié, au nom de l'aménagement du territoire, d'organiser les transports pour atténuer les disparités de développement de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Massif Central, il convenait néanmoins de prendre également en compte les besoins de l'Est du pays pour atténuer ses disparités de développement par rapport aux régions des autres pays européens.

Dans cette perspective, la mise en place d'un système de transports structurant revêt une importance capitale pour une politique de l'aménagement conçue non plus seulement à l'échelle nationale, mais à l'échelle européenne.

La Moselle, et plus particulièrement son secteur ouest, jusqu'à présent organisée économiquement sur le sillon mosellan autour de la sidérurgie, connaît de graves difficultés.

Le déficit des emplois réellement créés par rapport à ceux qui sont prévus au VI^e Plan, est de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers.

Les perspectives à court ou moyen terme ne laissent place à aucun optimisme, les difficultés conjoncturelles multipliant plutôt que les additionnant les effets des difficultés structurelles.

En outre, la situation monétaire actuelle constitue un frein supplémentaire qui empêche cette région de réaliser pleinement sa vocation d'échange au contact de la Belgique, du Luxembourg et de l'Allemagne.

Pourtant, si l'on scrute tous les éléments, on en trouve certains qui sont porteurs d'espérance.

Parmi ceux-ci, il y a sans doute la population mais aussi la situation géographique de la Moselle et de la Lorraine.

L'examen d'une carte fait apparaître sans détour l'atout majeur de la Lorraine qui est de se trouver sur le sillon mosellan au milieu de l'axe lotharingien qui, depuis l'aube de l'histoire, relie deux régions à forte densité humaine et de haut niveau économique, l'une bordant la mer du Nord et l'autre la Méditerranée, joignant, autrement dit, l'embouchure du Rhin au delta du Rhône.

Cette chance, inscrite dans la géographie et l'histoire, porte l'espoir de la région de Lorraine ; il convient de la mettre en valeur et de l'exploiter.

Dès lors apparaît sans équivoque possible l'impérieuse nécessité de structurer l'organisation du système des transports le long de l'axe lotharingien et, dans une première étape, de relier l'autoroute A 31, qui s'arrête actuellement à Thionville, au réseau autoroutier luxembourgeois, clef de l'accès aux réseaux belge, allemand et néerlandais.

Certes, la liaison autoroutière avec Paris, d'une part, et avec Sarrebruck et Strasbourg, d'autre part, est terminée ou sur le point de l'être. Mais, sans négliger l'importance et l'intérêt de cette opération, il faut souligner combien elle est insuffisante ou, plus exactement, mal adaptée, tant il est vrai que l'avenir de la région de Lorraine se joue au moins autant sinon plus dans ses relations Nord-Sud que dans ses relations Est-Ouest.

Le Président de la République avait souligné avec éclat en Alsace, il y a quelques mois, le caractère particulier des régions frontalières qui sont soumises au contact et à la pression des régions des autres pays européens dont l'économie est puissante.

C'est pourquoi je suis persuadé que les fortifier en leur donnant le maximum de chances dans le jeu économique, ce n'est pas répondre à une revendication particulière d'intérêts particuliers, mais c'est servir les intérêts de la nation tout entière. *(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. MM. Jacques Legendre et Claudius-Petit n'étant pas là, la parole est à M. Baudis.

M. Pierre Baudis. Monsieur le ministre, je suis heureux que ce débat me donne l'occasion d'appeler l'attention du Gouvernement sur les retards considérables qu'a pris l'infrastructure routière tant dans la région Midi-Pyrénées en général que dans l'agglomération de Toulouse en particulier.

La vie économique d'un territoire représentant en superficie 10 p. 100 de la France en est fortement affectée. Eloignée des grands courants d'échanges internationaux, ne disposant pas de ressources importantes en charbon et en fer, cette contrée accuse sans conteste, par rapport à d'autres régions françaises, un retard économique que les diverses interventions de l'Etat n'ont malheureusement pas réussi à combler.

Le désenclavement de la région Midi-Pyrénées doit être considéré comme l'objectif prioritaire de tout plan d'intervention, qu'il émane de l'Etat ou de l'ensemble des collectivités locales. Nous sommes malheureusement, dans ce domaine, confrontés à des résultats véritablement affligeants. Et le mal vient de loin !

La région Midi-Pyrénées et la ville de Toulouse ont été sacrifiées par le V^e Plan. A l'époque, la grande voirie toulousaine a fait l'objet d'une inscription pour 130 millions de francs alors que d'autres agglomérations recevaient des dotations infiniment supérieures : 463 millions pour Lille, soit trois fois plus ; 267 millions pour Bordeaux, c'est-à-dire le double ; 249 millions pour Rouen ; 200 millions pour Nice et, par charité, j'arrête là mon énumération. De surcroît, les difficultés financières du moment, qui n'étaient d'ailleurs pas le fait des collectivités locales, ont eu pour conséquence que cette programmation très insuffisante n'a été réalisée qu'à 50 p. 100.

Pour le VI^e Plan, le programme régional de développement et d'équipement de l'époque avait mis tout particulièrement l'accent sur l'effort considérable qu'il convenait de consentir en faveur de l'amélioration des communications ; il mettait en évidence la nécessité d'assurer très rapidement la liaison autoroutière Bordeaux—Narbonne et l'aménagement de 1 100 kilomètres de voies afin d'assurer le maillage principal de la région Midi-Pyrénées.

Or l'autoroute, dont une section devait être mise en service en 1976, n'était pas commencée à la fin du VI^e Plan et sur les 1 100 kilomètres de voies dont l'aménagement était considéré comme prioritaire, 160 kilomètres seulement ont été modernisés.

L'enveloppe affectée à Toulouse par le VI^e Plan était un peu plus importante que celle du Plan précédent mais hélas ! son pourcentage d'exécution a atteint à peine 80 p. 100.

A la veille du VII^e Plan, nous avons dressé un bilan des besoins tant pour la région que pour l'agglomération toulousaine. La réalisation de ces opérations, étalée sur dix ans, peut être chiffrée, en francs 1976, à 1 400 millions de francs.

Les pénétrantes importantes restent à faire et la rocade qui doit les relier n'est réalisée que dans le secteur Ouest et Sud-Ouest de la ville avec une seule chaussée. Aux heures de pointe, elle est totalement saturée.

A l'intérieur du tissu urbain de la ville, les voies sur les berges du canal du Midi ne sont dénivelées que sous quelques ouvrages. Les principaux carrefours sont toujours à niveau, ce qui rend la circulation très critique pendant une grande partie de la journée.

Les propositions financières dont nous avons connaissance pour le VII^e Plan, et que pour ma part je me suis refusé à voter, sont inacceptables pour les collectivités locales. Il faudrait à ce rythme plus de cinquante ans, monsieur le ministre, pour réaliser des opérations qui sont considérées par vos propres services comme indispensables dans les dix années qui viennent.

Tout l'avenir du développement économique de la région Midi-Pyrénées est en jeu.

Avec le concours de la chambre régionale de commerce et d'industrie et de son président, je viens de mettre au point un livre blanc dont vous avez eu connaissance, monsieur le ministre, et qui prouve que la nécessité du désenclavement routier est un impératif.

Ce livre blanc sollicite de vous, au titre du VII^e Plan, des enveloppes financières sur lesquelles les collectivités locales, elles, sont prêtes à s'engager.

Ces enveloppes qui concernent un plan spécial d'équipement routier, constituent un impératif des plus catégoriques. Par rapport à d'autres régions françaises, elles n'ont simplement que le caractère d'un plan de rattrapage.

C'est dans cette optique que je vous soumetts, monsieur le ministre, les propositions concernant la métropole de la région Midi-Pyrénées pour l'année 1977. Je vous demande de considérer qu'il s'agit d'un minimum qu'il serait dangereux de ne pas atteindre.

La ville de Toulouse, trop longtemps oubliée par vos prédécesseurs, doit enfin disposer des moyens qui seuls lui permettront, ainsi qu'à la région, d'assurer son avenir. (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. Flornoy. Je constate qu'il n'est pas là.

M. Eugène Claudius-Petit. Je demande la parole.

M. le président. Non, monsieur Claudius-Petit, je ne vous la donne pas.

M. Eugène Claudius-Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement...

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

M. Joseph Franceschi. Monsieur le ministre de l'équipement, parmi les nombreux problèmes d'actualité de votre ministère, celui du projet d'installation d'un poste de péage sur l'autoroute A 4 dans sa partie urbaine est sans conteste le plus brûlant.

Nous n'avons jamais assisté à autant d'atermolements, d'hésitations et de contradictions qu'en cette matière de la part de vos prédécesseurs, qui n'ont pu exprimer une ligne de conduite continue et logique.

Pouvons-nous avoir la naïveté de penser que nous arriverons cet après-midi au bout de nos peines ? N'est-ce pas à l'occasion de la discussion du budget de votre département que vous devez annoncer votre position ? Aussi l'objet de mon intervention est-il de vous demander de bien vouloir confirmer officiellement, je dirai même solennellement :

Premièrement, l'abandon définitif du projet d'installation d'un poste de péage à la hauteur de l'île de l'Hospice à Saint-Maurice ;

Deuxièmement, la renonciation à tout péage dans la région parisienne, en tout cas avant la nouvelle ville de Marne-la-Vallée.

J'ai déjà eu l'occasion dans cette enceinte, au moyen d'une question orale avec débat, de deux questions d'actualité — la première en date du 30 avril 1975, c'est-à-dire quinze jours avant le fameux conseil interministériel qui a décidé de taxer les autoroutes de dégageant — et aussi par une douzaine de questions écrites, d'exprimer les raisons objectives qui militent contre l'installation d'un poste d'octroi à quelques centaines de mètres du boulevard périphérique.

Il est, en effet, inconcevable que soient installés à Saint-Maurice, devant une maternité et un hôpital psychiatrique, d'énormes guichets nuisibles à l'environnement, néfastes du point de vue de l'égalité des citoyens devant l'impôt, injustes pour les travailleurs contraints d'utiliser leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.

Grâce à l'action conjointe des élus et des populations concernées, notamment des habitants de Saint-Maurice et de Maisons-Alfort, l'autoroute a été ouverte le 19 octobre, sans péage.

Cependant, le silence du Gouvernement sur ses intentions définitives est particulièrement inquiétant. C'est pourquoi nous aimerions, monsieur le ministre, que vous précisiez ici s'il s'agit d'un fait acquis, irréversible, et qui ne sera plus jamais remis en question.

Est-ce trop vous demander que de prendre tout à l'heure un engagement précis ? En tout cas, nous serions profondément déçus si vous nous faisiez une réponse vague ou dilatoire.

Nous voudrions aussi savoir si tout péage urbain sera abandonné en région parisienne. Il serait injuste et humiliant que seuls les habitants de l'Est parisien soient assujettis à cette perception supplémentaire, alors que — et nous nous en félicitons — les autoroutes du Nord, du Sud et de l'Ouest sont gratuites à la sortie de Paris sur un parcours d'une cinquantaine de kilomètres.

Je vous demande donc le maintien de cette gratuité générale. Toute autre initiative traduirait une volonté délibérée d'empêcher les habitants de l'Île-de-France de se rendre à leur travail en utilisant leur véhicule personnel, alors que très nombreux sont ceux d'entre eux qui y sont contraints par l'incohérence de la politique d'aménagement du territoire néfaste qui a dissocié zones d'habitation et zones d'emploi.

Par ailleurs, il est absolument nécessaire que vous teniez compte du caractère spécifique d'une autoroute de dégageant où se produit un mouvement migratoire quotidien. Son amortissement ne doit pas être assuré par une ponction supplémentaire sur les revenus des familles des travailleurs de l'Île-de-France.

J'ajoute qu'en ce qui concerne l'autoroute A 4, l'injustice serait encore plus grave puisque deux autoroutes, l'A 4 et l'A 86, qui, phénomène unique en France, présenteront un parcours commun, se superposent à une autoroute de déserte et à une route nationale. Instituer un péage sur ce tronçon reviendrait à faire payer les usagers d'une voie nationale qui ne disposent d'aucune voie de remplacement de même nature, à moins que vous ne décidiez, monsieur le ministre, la construction d'une nouvelle R. N. 4.

N'oublions pas, enfin, que se pose le problème du développement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, dont le décollage économique est déjà un peu lent. L'installation d'un poste de péage à Saint-Maurice ou au Tremblay anéantirait l'espoir de voir créer les 25 000 emplois et construire les 5 000 logements prévus.

Monsieur le ministre, vous reconnaîtrez sans doute avec moi que les utilisateurs de voitures particulières sont déjà soumis à de très lourdes charges, et je ne parle pas du prix exorbitant du litre d'essence dont on nous a annoncé aujourd'hui même une substantielle augmentation.

On ne peut sanctionner davantage les utilisateurs qui pallient très souvent par l'usage d'un moyen de locomotion individuel l'insuffisance et l'archaïsme du réseau de transports en commun en région parisienne.

M. Alain Vivien. Puis-je vous interrompre, monsieur Franceschi ?

M. Joseph Franceschi. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Alain Vivien, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Alain Vivien. J'approuve tout à fait les propos de notre collègue Franceschi.

Je suis, moi aussi, député d'une circonscription concernée par les autoroutes. A vrai dire, le problème essentiel est celui du coût de leur réalisation. Or, en ce moment, au conseil de la région d'Ile-de-France, aux travaux duquel vous participez comme moi-même, monsieur le ministre, les bruits les plus divers circulent dans les rangs de la majorité : va-t-on financer les autoroutes par une taxe spécifique sur l'essence ou créer une vignette particulière ?

En tout état de cause, nous ne saurions accepter de telles solutions, et nous souhaitons savoir à quoi nous en tenir au sujet de ce financement. On pourrait songer, par exemple, à une sorte de réversion d'une part de la taxe sur les carburants prélevée par l'Etat, ou encore à une aide qu'on exigerait des grandes compagnies pétrolières.

Je vous remercie, monsieur Franceschi, et m'avoir laissé vous interrompre à ce moment de votre intervention, car ces problèmes intéressent très directement les populations.

M. le président. Concluez, monsieur Franceschi, car votre temps de parole est écoulé.

M. Joseph Franceschi. Je suis entièrement d'accord avec M. Alain Vivien, et je m'apprêtais d'ailleurs à conclure en ce sens.

En contrepartie de l'effort financier qu'on exige d'eux, les utilisateurs d'un moyen de locomotion personnel devraient avoir l'assurance de pouvoir circuler librement pour se rendre à leur travail.

Et qu'on ne dise pas que le péage pourrait contribuer à régler les problèmes de circulation. Tous les pays qui l'ont cru, que ce soit le Japon ou les Etats-Unis, ont dû constater l'échec de cette conception. Loin de mettre fin aux embouteillages, les péages contribuent très souvent à les créer.

D'ailleurs, de tous les Etats européens, seules l'Italie et la France perçoivent un droit de péage sur les autoroutes. Celles-ci sont, en effet, gratuites en Allemagne, en Belgique, en Hollande, qu'elles soient de liaison ou de dégagement. Nous ne vous demandons pas d'aller jusque-là aujourd'hui, mais seulement de faire en sorte que les travailleurs d'une région, dont vous êtes aussi l'élu, monsieur le ministre, ne subissent davantage encore les effets de la crise.

Des solutions existent pour équilibrer le financement de la construction de ces autoroutes. Elles ne résident pas dans la création d'une taxe spéciale sur l'essence, dans un prélèvement par le biais des compagnies d'assurances, dans l'établissement d'une carte de circulation, dans la création d'une supervignette ou dans le rachat par les assemblées départementales ou régionales.

Ce financement doit être trouvé auprès de ceux qui tirent de la circulation des super-bénéfices. En outre, l'amortissement n'a nul besoin d'être très rapide puisque ces autoroutes sont appelées à satisfaire les besoins de plusieurs générations.

Vous avez déclaré ce matin, monsieur le ministre, que vous vous attendiez à entendre beaucoup de questions sur le péage. Vous saviez donc que nous allions nous faire l'écho des légitimes inquiétudes des populations.

M. le président. Concluez, monsieur Franceschi, sinon je vais être obligé de vous retirer la parole.



M. Joseph Franceschi. Mais puisque vous avez prévu les questions, j'espère que vous avez aussi prévu les réponses que nos concitoyens attendent avec impatience.

Derechef, monsieur le ministre, dissipez solennellement nos inquiétudes en nous annonçant qu'il n'y aura jamais de péage ni à Saint-Maurice ni au Tremblay.

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

Je constate qu'il n'est pas là.

La parole est à M. Morellon.

M. Jean Morellon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget du ministère de l'équipement appelle, de la part du président du conseil régional d'Auvergne que je suis, quelques réflexions.

Après les rapporteurs, notamment MM. Plantier et Valleix, et les nombreux orateurs qui m'ont précédé, je constaterai que le budget du ministère de l'équipement consiste, pour l'essentiel, en une reconduction du budget de 1976, et ce, en francs courants, c'est-à-dire sans compensation de la hausse des prix. La seule exception — et elle est bien légitime, encore que regrettable à vos yeux, monsieur le ministre, puisqu'elle est due à l'inflation — est l'augmentation des crédits destinés à couvrir la hausse des rémunérations des personnels.

Aussi, en tant que député du Puy-de-Dôme et premier représentant de la région Auvergne, ne puis-je m'empêcher de nourrir quelques inquiétudes, car si le budget de 1976 est reconduit sans augmentation aucune en 1977, le volume des investissements risque d'être en diminution l'année prochaine.

Il s'agit donc, pour reprendre vos propres termes, monsieur le ministre, de faire une bonne utilisation de vos crédits pour parvenir à un maximum d'efficacité.

Depuis de nombreuses années, les élus et les diverses autorités locales de la région Auvergne affirment que le désenclavement routier constitue la priorité des priorités. Sans ce désenclavement, à proprement parler vital, notre région, affaiblie par une véritable hémorragie démographique et par un vieillissement de la population en place, serait pratiquement condamnée à dépérir lentement, ainsi que l'ont prouvé les résultats du dernier recensement.

Considérablement pénalisée par sa situation géographique et son relief ainsi que par le manque de matières premières et l'absence de possibilité de les valoriser lorsque celles-ci existent, notre région doit donc être rapidement désenclavée pour vivre, et même simplement pour survivre.

Malgré ce choix constamment réaffirmé, la région Auvergne n'avait que peu bénéficié, jusqu'à un passé très récent, des investissements de l'Etat dans le secteur routier et autoroutier. Conscient de ce retard, M. le Président de la République lançait, en septembre de l'année dernière, le programme de développement du Massif Central afin que cette région naturellement pauvre puisse connaître un essor suffisant pour permettre à l'ensemble de ses habitants, notamment aux jeunes, d'y vivre conformément à leurs aspirations. Vous comprenez donc aisément, mes chers collègues, l'espoir placé par les Auvergnats dans la bonne exécution du Plan.

En 1975 et 1976, je dois reconnaître qu'un effort de grande ampleur a été entrepris dans le domaine des autoroutes. Nous avons enregistré avec satisfaction le bon déroulement des travaux, qui se poursuivent à un rythme normal sur la B 71 reliant Lyon à Clermont-Ferrand.

J'ai aussi noté ce matin avec plaisir, monsieur le ministre, les assurances que vous avez données quant à l'achèvement de la partie Ouest de la R. N. 89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand et de la liaison Centre-Europe-Atlantique.

En revanche, je tiens, une nouvelle-fois, à appeler l'attention des autorités responsables sur l'urgente nécessité d'une définition officielle du tracé de l'autoroute A 71 Bourges-Clermont-Ferrand, maintes fois réclamée par les assemblées départementales et régionales.

En ce qui concerne le programme routier de rase campagne, je me réjouis tout particulièrement de l'importance des crédits débloqués : la région Auvergne a reçu, en 1976, au titre de la réalisation du programme routier, un montant global de 106,7 millions de francs, alors que, de 1971 à 1974, elle n'avait reçu en moyenne que 36,6 millions de francs par an.

Compte tenu de ce contexte, vous conviendrez de la légitimité des craintes que nous éprouvons devant la diminution des investissements envisagés pour la réalisation du programme routier, d'autant que le programme de développement du Massif Central devrait normalement atteindre son rythme de croisière en 1977.

Dans le programme de logements aidés, force est de constater une nette diminution des crédits par rapport à 1976. Cela ne manquera pas d'avoir des retombées au niveau de l'emploi et,

bien sûr, les premières touchées seront les entreprises du bâtiment et des travaux publics de notre région qui, avec le lancement des travaux avaient vu leurs carnets de commandes grossir et avaient pu, du même coup, assurer du travail à leurs employés.

M. le président. Je vous invite à conclure, monsieur Morellon.

M. Jean Morellon. Je conclus, monsieur le président.

Je ne devais donc, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur les retards qui pourraient être apportés à l'exécution du plan « Massif Central », en raison de la restriction des crédits accordés au ministère de l'équipement.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire ici, l'Auvergne demeure une région défavorisée à laquelle il convient de redonner droit à la vie. Les Auvergnats ont placé et placent toujours beaucoup d'espoir dans la réalisation de ce programme spécifique, et il n'est rien de pire, vous le savez, qu'un espoir déçu.

Aussi, afin que toute ambiguïté puisse être levée, vous demanderai-je, monsieur le ministre, de bien vouloir donner tous les éclaircissements nécessaires sur ce point et, j'ose l'espérer, tous les apaisements que nous attendons, notamment en confirmant que la réalisation du programme routier sera menée à bien dans les délais que nous espérons. Si votre réponse est favorable, au nom de l'Auvergne et de ses habitants, je vous en remercie. *(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. Sourdilhe...

L'absence des uns entraîne évidemment l'absence des autres. Je demanderai donc à la conférence des présidents qu'il n'y ait aucun repêchage à l'avenir afin que le déroulement de la discussion ne s'en trouve pas perturbé.

La parole est à M. Claudius-Petit.

M. Henri Lucas. C'est le seul repêché ?

M. le président. Je repêcherai aussi tout à l'heure M. Flornoy.

M. Claudius-Petit. Monsieur le président, nous aurons certainement l'occasion de nous expliquer sur ce point à la conférence des présidents. Il est toujours possible de conduire les débats de façon que tout se passe de la manière la plus courtoise, et je regrette infiniment qu'il n'en ait pas été ainsi tout à l'heure.

Je n'ai pas beaucoup prisé, en effet, la réflexion que vous avez faite d'autant que je suis toujours resté à ma place pour écouter les orateurs et que je ne me suis absenté que trois minutes, pensant que l'orateur qui devait prendre la parole avant moi était là.

Mais revenons à notre sujet, monsieur le ministre.

Je préférerais évoquer l'esprit des choses plutôt que d'entrer dans le détail de votre budget.

Je suis très frappé par l'incohérence totale qui préside à la prise de certaines décisions dont dépend la qualité de la vie, et je songe notamment à l'urbanisme et à l'établissement des réseaux de transports en commun.

On a construit des villes nouvelles très proches de Paris — c'était sans doute une erreur, mais elles sont tout de même là — et on l'a fait sans se préoccuper d'établir au préalable les liaisons indispensables.

Ainsi, on a construit la ville de Cergy-Pontoise, et c'est maintenant seulement que l'on songe à organiser les moyens de transport.

Pourtant, monsieur le ministre, les constructeurs de villes nouvelles sont allés à Stockholm pour prendre des leçons. Mais ils n'en ont pas tiré profit.

Ils ont pu voir en Suède que des villes satellites ont été implantées autour de la capitale et ils auront constaté que, dans ce pays, on commence par construire la station de métro au centre de ce qui sera la ville, c'est-à-dire au milieu des champs et des terrains vagues. Puis, le cordon ombilical étant réalisé, la ville se développe autour de tous les équipements publics qui sont mis en place avant même que les logements soient construits.

On pourra sans doute m'objecter qu'il est inutile de construire des lignes de métro s'il n'y a pas de voyageurs pour les utiliser. Je répondrai simplement que ce cordon ombilical est peut-être coûteux pendant les premières années, mais qu'il a une utilité sociale immédiate et une rentabilité très rapide puisque les ouvriers peuvent venir travailler sur le site de la future ville sans avoir à vivre dans des baraquements et sans détruire leur vie familiale.

Mon étonnement vient surtout de ce que l'erreur commise à Cergy-Pontoise a été renouvelée à Marne-la-Vallée. On s'étonne que cette ville nouvelle connaisse des difficultés de peuplement que des logements restent invendus ou sans locataires. C'est tout simplement parce qu'il est impossible d'y accéder sans voiture et qu'il est même difficile de s'y rendre avec un véhicule, car les routes d'accès sont insuffisantes.

Autre exemple d'incohérence : actuellement votre ministère subventionne la réalisation des métros de Marseille et de Lyon. Or ces deux réseaux seront strictement limités à la ville même. Rien n'a été prévu pour les relier aux régions voisines. Là encore, la leçon donnée par la ville de Stockholm a été perdue. En Suède, le métro sort de terre et l'on a mis au point un système de relations cadencées avec la région environnante jusqu'à cinquante, soixante ou quatre-vingts kilomètres.

On aurait pu faire de même à Lyon si le métro avait été conçu en fonction de la région et non pas, égoïstement, uniquement pour le centre de la ville. Au lieu d'établir des relations cadencées en direction de Villefranche, Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry et Valence, on se contente d'une sorte de petit réseau de tramway.

Je crois d'ailleurs savoir que c'est la R. A. T. P. qui joue le rôle de conseiller pour les métros de Lyon et de Marseille. Elle a préconisé un métro à voie étroite qui ne peut pas être relié aux réseaux de chemin de fer. En sorte qu'on ne pourra même pas réaliser dans ces deux villes ce qu'on a pu faire sur deux lignes à Paris.

Il est vraiment très regrettable que des investissements aussi considérables, et auxquels l'Etat participe, ne s'inscrivent pas dans le cadre d'un programme cohérent. L'urbanisme et la réalisation des transports en commun doivent aller de pair.

Monsieur le ministre, il est inutile que je poursuive : d'une part, je vois des banquettes vides et, de l'autre, vous ne semblez être fort occupé. Je regrette profondément que nous ne puissions nouer un dialogue et que nous en soyons réduits à un monologue à l'intention des sténographes. Certes, le *Journal officiel* est une bonne lecture, mais je trouve pour le moins étrange que l'on nous demande de travailler dans ces conditions-là !

M. le président. La parole est à M. Flornoy qui, tout à l'heure, a été victime de l'absence de MM. Jacques Legendre et Claudius-Petit.

M. Bertrand Flornoy. Monsieur le ministre, mon intervention portera sur deux points : les autoroutes — je prendrai pour exemple l'A 4 — et les villes nouvelles.

D'une part, vous avez dû assurer la charge d'une modernisation globale de notre réseau autoroutier, de façon à donner à nos communes et à nos régions la possibilité d'une expansion qu'elles sont en droit d'attendre. D'autre part, vous êtes tenu d'appliquer un principe, celui du péage, dont je ne veux discuter ni la légitimité, ni la logique, mais qui conditionne depuis quelques années la politique autoroutière du Gouvernement. Le plan et le péage sont maintenant associés dans la programmation annuelle que vous nous soumettez à l'occasion du budget.

Le résultat d'une telle politique est illustré par une comparaison : nous avions 160 kilomètres d'autoroutes en 1960, nous en avons 4 000 aujourd'hui.

Comment ne pas approuver l'effort entrepris par la V^e République pour pallier, dans ce domaine comme dans d'autres, l'insouciance tragique de la IV^e République ?

Mais l'addition des kilomètres ne résout pas tous les problèmes. Elle laisse insatisfait le souci de justice qui préoccupe, heureusement, plus les élus que les technocrates.

L'autoroute de l'Est — l'A 4 — inaugurée il y a une semaine par M. Marchais et les élus communistes, « avec panache » s'il faut en croire le commentaire télévisé de TF 1, nous permet de faire très clairement le point.

M. Henry Canacos. Il n'y a pas de péage ! Cela démontre que l'action paie !

M. Bertrand Flornoy. Je ne puis que constater la publicité qui a été faite à M. Georges Marchais ; vous en avez profité, tant mieux pour vous !

M. Pierre Mauger. Ils ont tiré les marrons du feu !

M. Henry Canacos. Ce sont les usagers qui en profiteront !

M. Bertrand Flornoy. De nombreux élus de la majorité sont intervenus, sans faire de bruit, mais en souhaitant surtout être efficaces.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Bertrand Flornoy. L'autoroute A 4 n'est pas seulement une voie nouvelle entre l'Allemagne et la France. Elle a aussi pour vocation de désenclaver des secteurs jusqu'à présent défavorisés d'une région de France particulièrement peuplée, plus précisément la partie Est de la région d'Ile-de-France. Comment l'établissement du bilan financier a-t-il pu ne pas en tenir compte ? Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte des conditions de vie et des activités professionnelles des usagers de ce secteur de l'Ile-de-France ?

Dois-je rappeler, monsieur le ministre, que l'administration avait reconnu depuis longtemps l'absolue nécessité de rééquilibrer cette zone géographique par rapport à l'Ouest, au Nord

et au Sud de l'Île-de-France ? Eh bien ! je me dois de constater que tant sur le plan ferroviaire que sur le plan routier, ce rééquilibrage n'est pas satisfaisant. Comme je l'ai écrit au Premier ministre et comme je vous l'ai dit au cours de l'audience que vous m'avez accordée récemment, le Nord et l'Est de la Seine-et-Marne sont lourdement pénalisés par rapport aux autres parties de l'Île-de-France.

Un seul exemple : pour faire par l'autoroute l'aller et retour de Meaux à Paris — quarante kilomètres — il en coûtera dix francs, ou sept francs pour les automobilistes qui acquerront une carte spéciale délivrée par la société privée gestionnaire, soit, dans le cas le plus favorable, 140 francs par mois pour ceux qui utiliseront l'autoroute cinq jours par semaine pour se rendre à leur travail.

Cette pénalisation est unique dans les départements de l'Île-de-France.

Mais elle ne constitue pas seulement une injustice ; elle est en contradiction évidente — ce n'est pas vous, qui avez été un éminent ministre de l'économie et des finances, qui pourriez le nier — avec la lutte contre l'inflation et contre la vie chère que le Gouvernement a justement entreprise.

N'ayant pas le goût de la contestation systématique, je vous demande si vous êtes décidé à mettre en application l'opinion que vous avez émise ce matin sur les antennes d'un poste de radio : imposer aux sociétés privées — vous n'avez pas dit « imposer », c'est moi qui emploie volontairement ce terme — l'établissement de cartes d'abonnement, d'un montant qui ne soit pas prohibitif comme c'est malheureusement le cas aujourd'hui pour le secteur Meaux-Paris, pour les automobilistes qui utiliseraient, sur un parcours régional déterminé, les autoroutes dites « de liaison ».

D'autre part, j'appelle votre attention sur les conséquences d'un éventuel rapprochement de Paris des postes de péage : ce serait transformer, ou risquer de transformer, l'autoroute de liaison en autoroute de dissuasion, ce que vous ne voulez certainement pas. Je donnerai un exemple. A côté du poste de péage, il n'existe aucune voie de dégagement, ce qui implique que les personnes qui habitent des régions situées à une trentaine de kilomètres de Paris, ou dans une région plus à l'Est, sont obligées de quitter l'autoroute bien avant ou d'acquitter le péage ; d'où une pénalisation supplémentaire et qui risquerait de s'aggraver.

Cette remarque m'amène au second point de mon intervention.

Vous avez parlé ce matin d'une « meilleure cohérence entre le transport ferroviaire et les travaux routiers ». Qui ne vous approuverait ? Mais, dans ce domaine également, l'Est parisien mérite toute votre vigilance. D'autant plus que vous avez déclaré, en réponse à l'un de nos collègues, que les villes nouvelles étaient une « question vitale », qu'elles feraient l'objet d'un « effort renforcé » en 1977 et qu'elles méritaient de la part de l'Etat un « effort volontariste ».

Je suis surpris de cette affirmation, monsieur le ministre, et vous savez pourquoi. Je redoute que ces propos, qui rejoignent vos déclarations sur la rocade A 86, le R.E.R. — qui doit desservir Marne-la-Vallée — et la S.N.C.F., ne confirment la priorité accordée aux villes nouvelles, priorité dont l'ensemble des villes et des régions traditionnelles, déjà privées de créations d'emplois, ne peuvent que souffrir.

L'avenir de la région d'Île-de-France ne doit pas être conditionné par une planification au seul bénéfice des urbanisations nouvelles. Nous ne voulons pas que notre région encore vivante de l'Île-de-France soit déshumanisée et voie ses ressources limitées.

Les conditions de vie de notre temps imposent aussi au ministre de l'équipement que vous êtes de protéger la personnalité et de respecter l'âme de notre région. Permettez-moi de croire que, malgré son poids, vous saurez faire face à cette tâche. *(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. Sourdille.

M. Jacques Sourdille. Monsieur le ministre, on ne s'étonnera pas de voir plusieurs présidents de conseils régionaux monter successivement à la tribune.

Votre budget, en effet — et cela ne change rien à l'estime et à la sympathie que nous vous portons — inquiète les régions à plusieurs titres et, dirai-je, presque toutes les régions.

D'abord, nous ne voyons pas se traduire dans votre budget les priorités auxquelles vous aviez demandé aux régions de réfléchir et sur lesquelles le Gouvernement, à travers ses missions régionales, semblait d'accord.

Notre collègue M. Nungesser nous a exposé ce matin, non seulement brillamment mais encore d'une façon infiniment convaincante, les arguments qui plaident en faveur d'un effort

national sur les canaux et il a mis en évidence combien le financement partagé est plus favorable pour le réseau Seine-Est-Nord que pour aucun autre projet de grands canaux.

Ajouterai-je, monsieur le ministre, qu'il nous a semblé malsain de donner raison si rapidement à des groupements inter-régionaux sans que le Parlement ait eu l'occasion d'examiner complètement où se trouve le véritable intérêt — national et international — de la France en la matière ? C'est, me semble-t-il, donner bien rapidement une prime à des coalitions régionales qui vont se multiplier, alors que des investissements d'un si grand poids méritent d'être examinés par l'ensemble des élus sous peine d'assister bientôt au triomphe d'étranges groupes de pression.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, nous sommes nombreux à suivre avec inquiétude l'équipement européen à nos frontières du Nord et de l'Est, car il risque de placer rapidement ces régions françaises dans une situation de sous-équipement relatif, de concurrence défavorable, alors que ces zones fortes de la France ont été et demeurent encore les principaux gardiens de notre indépendance économique.

Il en va de même du réseau autoroutier de ces régions. Un retard évident existe face au réseau du Benelux et au réseau allemand et conduit plus que jamais, en cette période de crise, les rares investisseurs à se fixer dans les zones industrielles étrangères parfaitement équipées en divers moyens de transports.

La réalisation de l'autoroute du nord et de l'A 4 — dont nous nous réjouissons — n'est pas suffisante pour redresser ce déséquilibre face aux industries européennes, et l'autoroute Calais-Dijon apparaît comme tout à fait essentielle pour éviter le détournement des trafics vers l'extérieur de l'hexagone.

Sur ce point, nous pouvons nous étonner de ne rien voir dans ce budget qui prépare la mise en œuvre de cette autoroute A 26 et nous devons constater le retard de certaines décisions administratives préparatoires relevant de votre ministère.

Là encore, les régions concernées sont prêtes à participer financièrement et montrent bien ainsi leur réelle volonté d'aboutir.

Pour sa part, la région Champagne-Ardenne est disposée à étendre sa participation au renforcement de routes nationales, telles que la R. N. 51 vers les Ardennes, afin d'assurer le branchement de cette autoroute A 26 à travers les Ardennes et la trouée de Sedan, vers Liège et l'Allemagne du Sud-Ouest.

Votre prédécesseur, M. Galley, dans une lettre qu'il m'adressait le 24 août 1976, annonçait un décret relatif à la section Arras-Cambrai, tandis que le décret concernant la section Cambrai-Reims devait être signé avant la fin de cette année.

Et puisque, là encore, des concurrences régionales existent — notamment avec l'A 37 Nancy-Dijon, où le trafic sera certainement moins dense que sur l'A 26 et moins riche en retombées économiques — confirmons que des accords, pris sous l'égide de votre ministère, n'opposent plus les deux projets A 26 et A 37, mais conduisent au contraire à un véritable maillage cohérent, rendant à ces régions du Nord et de l'Est leur prospérité et leur puissance dans cette construction de l'Europe des nations qui se révèle la seule réaliste.

Quant au problème des péages, que l'ouverture de l'A 4 vient de mettre en vedette, il apparaît anormal aux provinciaux de participer seuls à la charge de l'amélioration des échanges entre la province et Paris. Il faut qu'une forme quelconque de participation de tous les usagers — de tous les bénéficiaires, dirai-je — vienne tempérer le coût extravagant des péages actuels pour les provinciaux dits de « rase campagne ». C'est un élément essentiel de l'aménagement du territoire au profit des provinces qui ont donné naguère à la région parisienne sa prospérité, aux dépens de leur propre substance. Elles demeurent encore à des niveaux de salaires et de prospérité nettement inférieurs à ceux de la région parisienne, mais le chômage y atteint un niveau nettement supérieur.

Il s'agit là encore, monsieur le ministre, d'une préoccupation conforme à l'unité nationale et à la solidarité. *(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. Baumel.

M. Jacques Baumel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, aujourd'hui plus que jamais les problèmes de l'équipement sont indissolublement liés aux problèmes de l'environnement et de la qualité de la vie.

Je ne traiterai pas aujourd'hui d'urbanisme, mais — et cela, monsieur le ministre, n'est pas pour vous surprendre — d'un projet autoroutier qui a fait déjà beaucoup de bruit, je veux parler de la rocade A 86, et plus particulièrement de la portion qui traverse le département des Hauts-de-Seine, de Nanterre à Viroflay.

En effet, sur la base de certains de vos déclarations, la presse locale et régionale a publié des informations qui ont réveillé l'inquiétude et l'émoi de toute une population.

Elu d'une commune des Hauts-de-Seine, vous connaissez bien, monsieur le ministre, les réactions qu'ont provoquées, dès qu'ils ont été connus, les projets primitifs. S'ils voyaient le jour, non seulement des sites et des villes seraient touchés, mais aussi des forêts, avec les graves conséquences qui en résulteraient pour l'équilibre écologique de la région. Vous n'ignorez pas la grande querelle que le projet a fait naître, querelle entretenue par l'union des maires de l'Ouest parisien — pour une fois d'accord — et par la plupart des associations de défense de la région parisienne.

Nous avons obtenu de M. Guichard — l'un de vos prédécesseurs — la promesse formelle que le tracé primitif de l'A 86 serait remis en question et même que les projets relatifs à la rocade A 88, plus éloignée de Paris, pourraient être étudiés en priorité.

Mais si les ministres passent l'administration reste, et nous nous sommes très vite rendu compte que l'administration était fidèle à un projet qui apparaît de plus en plus aujourd'hui comme dépassé, destructeur et coûteux.

Il est destructeur parce qu'il entraînerait la disparition directe ou indirecte de 200 hectares de forêts dans les forêts de la Malmaison, de Saint-Cucufa, de Fausses-Reposes, et toucherait de nombreux bois et espaces verts dont profitent non seulement les populations locales, mais aussi, à l'évidence, tous les habitants de la région parisienne. Cette opinion est d'ailleurs celle de M. le ministre de l'agriculture qui, à plusieurs reprises, par des lettres publiques ou par des interventions, a condamné le tracé initialement prévu. Elle est partagée par l'office national des forêts, sans parler de l'Institut, du Touring-club de France et de maintes autres institutions.

Ce tracé est destructeur, mais il est aussi coûteux, et il le serait plus encore si l'on suivait l'administration qui, parce qu'elle se rend compte que l'évolution de l'opinion publique rend impossibles des opérations qui eussent été réalisables il y a quelques années, mène un combat d'arrière-garde et se réfugie derrière un projet de voie enterrée. Or tous les techniciens de l'écologie confirment que cette solution n'est pas idéale, car, même si les destructions sont apparemment moins importantes, couper une forêt en deux, c'est la condamner à plus ou moins long terme. En outre, le coût au kilomètre deviendrait prohibitif.

Enfin, ce tracé ne répond pas à l'objectif même qui avait été fixé et qui était de relier les deux villes nouvelles de l'Ouest parisien en même temps que de détourner de Paris le trafic interrégional et international. Pour détourner le trafic de Paris, il convient d'abord de l'éloigner de la capitale. Et nous retrouvons là les promesses de M. Guichard : il faut donner la priorité à la A 88.

Le tracé soulève ainsi l'opposition profonde non seulement des élus locaux et des associations, mais encore d'une grande partie de la population. Je ne veux pas faire état de sondages ou de pétitions ; mais j'avoue être frappé par l'intérêt que portent à cette affaire de nombreux habitants de toutes les villes et de tous les départements intéressés.

Il faut absolument, surtout après certaines déclarations récentes, que vous rassuriez la population sur vos projets. J'espère qu'il vous sera possible de donner suite à des formules nouvelles, comme nous l'avons d'ailleurs demandé, puisque l'union des maires a sollicité l'arbitrage du Président de la République. A une époque où l'on parle beaucoup de la qualité de la vie et où l'on crée une « agence verte » pour recréer des forêts et des espaces verts, la première chose à faire est de ne pas supprimer ce qui existe et de faire en sorte que la qualité de la vie s'exprime non par des paroles mais par des actes positifs. (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. Je vous invite à conclure, monsieur Baumel.

M. Jacques Baumel. Je conclus, monsieur le président.

S'il est un acte positif, c'est bien celui qui consisterait à éviter la destruction de cette partie inestimable de l'Ouest parisien, en cherchant les autres formules susceptibles d'être envisagées plus à l'Ouest, notamment la liaison, au Nord du département, de l'autoroute A 86 à des localités éloignées telles que Rocquencourt.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais présenter. Il serait très opportun que vous nous précisiez les vues de l'administration et vos propres projets en la matière. (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. le ministre de l'équipement.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement. Monsieur le président, messieurs, je répondrai complètement, et donc un peu longuement, aux orateurs intervenus dans ce débat, mais l'importance des questions posées le justifie.

S'ils ont tous déploré l'insuffisance des dotations globales de ce budget, j'ai noté que, s'agissant des autoroutes, qui constituent l'un des problèmes les plus importants, certains, tel M. Baumel, en ont contesté le principe...

M. Jacques Baumel. Le tracé !

M. le ministre de l'équipement. ...d'autres ont réclamé une accélération des réalisations, d'autres encore ont refusé le péage, d'autres enfin m'ont interrogé sur le programme et les perspectives qu'il ouvre.

M. Henry Canacos. Nous ne sommes pas les seuls à l'avoir fait !

M. le ministre de l'équipement. J'ai omis ce matin de donner à M. Plantier des indications sur l'Institut géographique national qui est, en effet, un élément important du budget que j'ai présenté. Je tiens à réparer cet oubli en disant que je suis parfaitement conscient de l'importance de cet établissement public à caractère administratif, qui a une tâche d'intérêt national, puisqu'il est chargé de faire l'ensemble des relevés cartographiques, et qui doit être en mesure de la remplir.

Grâce à une gestion dynamique, l'Institut géographique national commence à s'affranchir des problèmes budgétaires difficiles auxquels il est confronté et à exercer quelques activités annexes. Comme M. Plantier l'a proposé ce matin, j'étudie actuellement la possibilité de doter cet établissement public d'une filiale commerciale ayant une plus grande souplesse de gestion.

M. Plantier l'a indiqué : l'Institut géographique national a réalisé beaucoup d'opérations à l'étranger et il participe ainsi au rayonnement de la science et de l'activité françaises.

En écoutant les propos de M. Nungesser sur les voies navigables, je me disais qu'il était bien difficile de faire de la planification. J'ai entendu, dans cette même enceinte, il y a quelques mois, lors de la discussion du VII^e Plan, nombre d'orateurs déclarer qu'il était impossible d'organiser le développement économique sans un Plan précis accompagné de choix clairs. Un tel plan a été adopté, et il comporte un certain nombre d'options. Or M. Nungesser prétend maintenant que le choix qui a été fait est insuffisant et qu'il risque de s'ensuire de graves difficultés pour le développement économique des régions situées entre la région parisienne, l'Est et le Nord, du fait de l'insuffisance de travaux en matière de voies d'eau. Je lui ferai trois réponses.

Premièrement, je crois comme lui — je l'ai dit ce matin — que nous n'accordons pas assez d'importance aux investissements en matière de voies navigables. Il s'agit d'investissements à effet économique à très long terme et qu'il faut prévoir longtemps à l'avance. On a eu tendance à leur préférer des investissements routiers ou ferroviaires. A mon sens, les trois sortes d'investissements doivent coexister pour entraîner le développement économique. Nous devons donc examiner, aussi bien avec ceux qui défendent la liaison mer du Nord—Méditerranée qu'avec eux qui défendent la liaison entre la région parisienne et le Nord et entre la région parisienne et l'Est, des perspectives raisonnables d'investissements à moyen terme qui permettront de mieux relier entre elles les grandes régions industrielles européennes par des canaux à gabarit suffisant.

C'est pourquoi, sans remettre en question — je tiens à le préciser — les engagements qui ont été pris au sujet de la liaison mer du Nord—Méditerranée et que j'ai confirmés au nom du Gouvernement lundi dernier à Strasbourg, je déclare qu'il faut étudier de façon approfondie à la fois le problème technique du franchissement des seuils entre le bassin de la Seine, le Nord et l'Est, et le problème du financement de ces liaisons, compte tenu notamment du produit possible des péages et des facilités d'emprunt.

J'ai, comme l'a rappelé M. Nungesser, reçu hier les présidents des conseils régionaux et des conseils économiques et sociaux intéressés, et je leur ai annoncé que j'étais d'accord sur l'ouverture d'un crédit d'étude en vue de régler le problème technique du franchissement des seuils. Dans quelques mois, à l'occasion de la préparation du projet de budget pour 1978 et, à la lumière de l'étude technique, nous pourrions prendre une décision et nous verrons comment inclure, dans la fin du VII^e Plan et dans le VIII^e Plan, les liaisons en question.

Je réponds par là même à la préoccupation de M. Sourdille. Je crois que dans une économie moderne, notamment dans le cadre du Marché commun, nous devons disposer d'équipements de transport lourds. C'est un problème de compétitivité économique. Sans perdre de temps, comme me l'a dit M. Nungesser, nous devons nous orienter dans cette voie.

M. Paul Laurent a parlé de « budget sacrifié », de « budget d'austérité » et, dressant un inventaire général, il a évoqué un certain nombre d'opérations ponctuelles. Je lui répondrai que la technique budgétaire nous a obligés à faire des choix. En matière de routes, le choix a consisté — je l'ai précisé ce matin, mais peut-être M. Laurent ne m'a-t-il pas entendu — à faire porter l'effort sur les autoroutes de liaison et l'amélioration de la sécurité. Concernant les grandes opérations d'urbanisme, notamment celle de la Villette, le Gouvernement a fait procéder à un certain nombre d'études et il a fait examiner les possibilités de développement du quartier de la Villette. M. Paul Laurent l'a un peu brocardé en disant que cela finirait sans doute par un petit square. Je ne le crois pas. Un quartier entier de Paris peut être remodelé, compte tenu des transports urbains existants et des problèmes de logement. M. Paul Laurent ne s'étonnera pas que je lui réponde qu'il n'est pas nécessaire de changer de philosophie politique pour bien aménager ce quartier de La Villette.

M. Henry Canacos. Vous ne nous avez pas donné de date !

M. le ministre de l'équipement. J'attends d'avoir vu moi-même l'ensemble des programmes envisagés pour vous donner une date. Je le ferai dans quelques mois.

M. Henry Canacos. Nous en prenons acte !

M. le ministre de l'équipement. M. Dubedout a, lui aussi, parlé de « budget sacrifié », ajoutant qu'il fallait être optimiste. Je lui répondrai qu'il n'y a pas obligation d'avoir chaque année une augmentation générale de toutes les rubriques budgétaires. Si nous avons établi un plan, c'est précisément pour avoir des choix. Le fait qu'un budget n'augmente pas dans toutes ses parties de manière absolument linéaire n'est pas, *a priori*, le signe d'une mauvaise politique.

M. Dubedout a longuement parlé d'urbanisme, domaine dans lequel il est expérimenté. Comme beaucoup de maires qui siègent ici, il connaît les difficultés auxquelles se heurte la rénovation urbaine. C'est précisément parce que nous avons découvert, à la lumière de l'expérience, l'insuffisance des mécanismes actuels de la rénovation urbaine ou de la restauration de l'habitat ancien qu'a été créé le fonds d'aménagement urbain. Celui-ci interviendra dorénavant pour des opérations de plus petite envergure que les grandes opérations anciennes, qui comportaient des bilans calculés très à l'avance et, par conséquent, toujours faux à l'arrivée. Nous parviendrons ainsi à réaliser les trois objectifs qui me paraissent liés dans cette opération : ne pas chasser de leurs logements les habitants actuels des quartiers centraux, reconstituer une trame urbaine avec des services publics, des commerces, une vie sociale et culturelle et différentes catégories de logements pour éviter la ségrégation ; enfin créer une structure urbaine qui ne soit pas trop dense, pour éviter une surcharge que M. Dubedout connaît bien et qui, dans certains cas, est génératrice de difficultés.

Enfin, M. Dubedout a évoqué le problème des petits commerçants installés dans les zones urbaines et qui, du fait des textes, ont un sort différent selon que leur immeuble est démolit ou simplement restauré. Tous ceux qui ont réalisé des opérations de rénovation se sont heurtés à ce problème. Il faut envisager une modification de notre réglementation. J'en ai saisi mon collègue chargé du commerce et de l'artisanat. Il est possible de trouver des solutions permettant le maintien sur place de ces activités traditionnelles. Nous avons réglé la question pour les artisans en instaurant les primes d'installation.

M. Offroy m'a parlé de Dieppe avec un ton chaleureux et des arguments qui — je l'avoue — m'ont ébranlé. Le problème de Dieppe pose deux questions distinctes.

D'une part, il s'agit de savoir si, du fait d'investissements décidés par et pour d'autres, on risque de supprimer le trafic bananier à Dieppe et de compromettre par là même à la fois la situation du port et l'emploi. D'autre part, il s'agit de savoir si, en considération de l'évolution normale des trafics, il convient d'envisager à Dieppe des investissements supplémentaires pour adapter ce port.

En ce qui concerne la conteneurisation des bananes, monsieur Offroy, je n'ai pas la compétence dont vous avez fait preuve à cette tribune. Mais, de toute manière, il me paraît exclu qu'on s'engage dans des investissements considérables à seule fin de créer de toutes pièces de nouveaux trafics. Si la conteneurisation des bananes est appelée à se développer, elle le fera spontanément sans intervention de l'Etat. En tout cas, je puis vous assurer qu'aucune opération ne sera lancée ailleurs soit au départ, soit à l'arrivée, pour détourner ce trafic de Dieppe, à coup d'investissements publics. Il faut qu'une discussion approfondie s'instaure entre les représentants de Dieppe et ceux des ports voisins, notamment Le Havre et Rouen, pour voir quel programme d'investissements peut être réalisé afin d'améliorer

le trafic du port et de mieux l'intégrer dans le trafic trans-Manche. C'est par une discussion ouverte qui devra être préparée et qui devra porter sur l'évolution des différents trafics que nous parviendrons à résoudre le problème qui vous a alarmé.

M. Masson a traité trois points, et d'abord l'équipement routier. Il a très justement insisté sur les problèmes de signalisation et de sécurité. Comme lui, j'ai été fort impressionné par la remontée de la courbe des accidents depuis les mois d'avril.

J'ai donc décidé — et je l'ai mentionné ce matin parmi les priorités — de différer certaines opérations d'aménagement de voirie urbaine pour mettre au contraire l'accent sur la réalisation d'équipements de sécurité et de signalisation et sur l'entretien des chaussées. Sur tous ces points, il importe de parvenir à des améliorations. Or en matière d'aménagement de carrefours, d'éclairage et de signalisation, des progrès sont possibles. En 1977, l'action des services de l'équipement sera dirigée en ce sens. En conjugaison avec d'autres mesures, et notamment — c'est la plus importante à mes yeux — avec un véritable respect des limitations de vitesse, aussi bien par les voitures particulières que par les poids lourds, nous arriverons à améliorer les conditions de sécurité.

En matière d'urbanisme, j'ai dit que, par la mise en place du fonds d'aménagement urbain, nous allions essayer de résoudre divers problèmes difficiles. Dans le projet de réforme de l'aide au logement, nous avons fait un sort identique aux logements neufs, locatifs ou en accession à la propriété, et à la restauration de l'habitat ancien. Nous voulons centrer l'aide publique au logement sur ceux qui ont de réelles difficultés. Nous pourrions, ainsi contribuer à améliorer l'urbanisme.

Le problème du logement individuel, qui a notre préférence, et celui des zones moins denses constituent l'une de nos préoccupations. Je pense qu'avec la loi dont vous êtes rapporteur, monsieur Masson, et qui — je l'espère — viendra un jour prochain en discussion devant cette assemblée...

M. Marc Masson. Je l'espère aussi !

M. le ministre de l'équipement. ... nous arriverons à doter notre pays de chartes d'urbanisme plus précises. Une pause s'imposera ensuite, pour que cette réglementation puisse pénétrer dans les mœurs. Mais encore faut-il arriver à la faire voter.

Les rapports entre les directions départementales de l'équipement et les citoyens sont également pour nous un sujet de préoccupation. Il est certain que, depuis dix ans, les tâches confiées aux directions départementales de l'équipement se sont beaucoup accrues, notamment du fait de la réalisation des plans d'occupation des sols — j'ai eu l'occasion d'en parler ce matin — et des schémas directeurs. A l'heure actuelle, leurs fonctionnaires, malgré leur dévouement et leur capacité, sont parfois surchargés.

Je voudrais reprendre les conclusions du comité des usagers installé par le précédent gouvernement auprès de chaque ministre ; accélérer les formalités de délivrance des permis de construire ; créer partout où c'est possible des centres d'accueil ; multiplier les éléments d'information, les occasions de discussion. Nous l'avons fait en matière architecturale, où cela a donné quelques résultats ; nous devons le faire en matière de permis de construire car, dans cette discipline un peu compliquée qu'est devenu l'urbanisme à l'heure actuelle, les services de l'équipement doivent jouer de plus en plus un rôle de conseil auprès des élus locaux ou des candidats à la construction. C'est ce que nous essayons de faire avec M. Barrot.

M. Desanlis m'a rappelé l'existence d'une concurrence permanente entre les autoroutes et les routes nationales, comme nous en avons l'exemple entre Paris et Tours. Sur un plan général je suis, comme M. Desantis, préoccupé par le problème des transporteurs routiers.

J'ai commencé à mettre en place une « table ronde » réunissant les représentants des organismes dirigeants des transporteurs routiers et les représentants de l'ensemble des sociétés d'autoroutes. Dans un esprit commercial et dans le souci de décharger nos populations des nuisances qui proviennent de la circulation des poids lourds — ces camions, de plus en plus gros, circulent sur des routes qui n'étaient pas faites initialement pour les supporter — il est souhaitable de parvenir à une amélioration grâce à l'institution d'un système de cartes d'abonnement, de tarifs de nuit ou à la réalisation de déviations partiellement prises en charge par les collectivités locales.

Quant au projet de permis de conduire « à la carte », qui a été lancé par mon prédécesseur, M. Galley, il contient effectivement une idée intéressante. Mais elle me paraît un peu difficile à mettre en œuvre. A l'examen des dossiers, on s'aperçoit que la fameuse première infraction, cause du retrait, est liée à

un comportement habituel: il est très rare de trouver un usager chez qui c'est la première fois que cette infraction est commise. Néanmoins, nous devons nous efforcer d'instaurer un tel système.

Mais la première priorité est d'arriver à faire respecter les limitations de vitesse, car il y a une corrélation évidente entre le nombre d'accidents et les vitesses. En second lieu, il convient d'accorder un permis de conduire plus précis et mieux adapté à l'ensemble des conduites. Je vous ferai des propositions à cet effet.

J'ai retenu ce que m'a dit M. Ferretti, car, monsieur Claudius-Petit, je prends des notes quand j'écoute les orateurs. Cela me permet de leur répondre d'une manière plus précise. M. Ferretti a manifesté une inquiétude et exprimé un souhait. Son inquiétude était que la relative stabilisation des crédits ne retarde un certain nombre d'opérations; son souhait était que l'articulation prévue pour la région Lorraine, entre Nancy, Metz et le Nord de l'Europe, soit maintenue conformément au calendrier établi.

Je peux lui dire, qu'en ce qui concerne cette liaison, les études s'achèvent. Les acquisitions foncières vont pouvoir être entamées et tout est prêt pour assurer une jonction avec la section luxembourgeoise en 1979, ce qui permettra de relier le sillon mosellan, cet ancien sillon lotharingien, au Nord et à l'Est de l'Europe, tant il vrai que dans ces affaires d'autoroutes ou de voies navigables nous ne pouvons pas rester à l'écart des grands schémas de circulation et que nous devons envisager le raccordement de l'ensemble de ces liaisons pour que notre économie soit à même de participer avec des chances égales à la concurrence internationale.

M. Baudis m'a parlé de Toulouse. Je suis toujours touché quand on me parle de Toulouse. Il m'a expliqué que tous les plans, jusqu'au VII^e, avaient négligé cette ville et que, par conséquent, celle-ci avait pris un retard considérable. Prenant argument de ce fait, il souhaitait que le VII^e Plan marque une accélération fantastique pour donner satisfaction aux populations intéressées.

J'ai examiné attentivement l'ensemble des problèmes intéressant le Sud-Ouest. M. le rapporteur m'en a, lui aussi, parlé. L'autoroute Bordeaux—Narbonne sera réalisée complètement en 1980 et, dans le cadre de la construction de celle qui va relier Bayonne à Toulouse, quelques tronçons significatifs seront achevés avec un certain nombre de déviations intégrales, telles que celles de Murat, Noé, Capvern. L'autoroute Bayonne—Pau sera terminée en 1981. D'autres déviations sont en cours de réalisation.

S'agissant de Toulouse, la réalisation de la pénétrante Nord et de la liaison entre l'autoroute et cette pénétrante, le doublement de la rocade Ouest et l'achèvement de la rocade Sud sont autant d'opérations qui figurent au VII^e Plan et permettront de donner à cette ville des satisfactions dont, si j'en crois M. Baudis, elle a été privée au cours de l'exécution des plans précédents.

J'étudierai avec beaucoup d'intérêt, monsieur le député, le *Livre Blanc* que vous m'avez envoyé il y a quelques jours sur l'ensemble des problèmes de la région Midi-Pyrénées. La partie Nord de Midi-Pyrénées figure dans le programme de désenclavement du Sud du Massif Central. Ainsi que j'aurai tout à l'heure l'occasion de le dire à M. Morellon, notre intention est de parvenir, dans des délais conformes aux promesses faites, à mettre en œuvre ces opérations de désenclavement dont Toulouse et la région Midi-Pyrénées tireront un profit certain.

M. Franceschi m'a parlé de l'autoroute A 4. Il m'a demandé de faire des déclarations solennelles, succédant aux inaugurations factices.

En ce qui concerne l'autoroute A 4, la position du Gouvernement est extrêmement simple, malgré tout ce qu'on a pu lire ou entendre à ce sujet.

Le Gouvernement considère que, dans l'état actuel des prévisions de financement du VII^e Plan pour la région parisienne comme pour l'ensemble des régions, la perception de péages est un des éléments essentiels qui doit nous permettre de réaliser un certain volume de travaux.

S'agissant de la programmation retenue par le schéma routier de la région parisienne, mais cela vaut aussi pour l'ensemble des régions, la suppression du péage et l'établissement de la gratuité totale, qui constituaient le deuxième volet de l'intervention, se traduiraient par la diminution de près d'un tiers de l'ensemble du programme. Il me semble que, dans la période difficile que nous traversons, l'objectif doit être de mieux desservir les populations et de mettre en œuvre des investissements plutôt que de se battre sur les modalités de financement.

M. Henry Canacos. C'est du chantage!

M. le ministre de l'équipement. Par conséquent, pour ce qui est de l'autoroute A 4, dont la situation est liée à l'ensemble des problèmes de la région parisienne, la position du Gouver-

nement a consisté à examiner diverses implantations pour l'emplacement de la barrière de péage. Je peux vous indiquer d'ores et déjà que je n'envisage pas d'instituer un péage sur l'autoroute A 4 à l'endroit primitivement prévu, c'est-à-dire à Saint-Maurice.

M. Roland Nungesser. Heureusement!

M. le ministre de l'équipement. Mais je crois que tout cela est déjà connu. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir à plusieurs reprises avec le bureau du conseil de région.

En revanche, à propos des modalités de perception du péage en région parisienne ou sur un certain nombre d'autoroutes de province dont nous aurons l'occasion de reparler, je continue à dire qu'il est impossible d'envisager à la fois la poursuite du programme autoroutier et la suppression du principe du péage. Sur ce principe, il faut prendre ses responsabilités. Je prends les miennes.

Je suis cependant très ouvert à toutes les formules, à toutes les propositions relatives aux modalités pratiques de paiement du péage, car j'estime qu'on peut, à cet égard, faire un certain nombre d'efforts d'imagination. Mais, s'agissant du principe même, je considère que le péage est l'un des éléments essentiels qui nous a permis d'accéder à la réalisation d'un kilométrage important d'autoroutes. Il ne serait pas sérieux de remettre en cause ce système, car dans quatre ou cinq ans se poseraient alors des problèmes terribles de circulation dans l'ensemble du pays.

M. Henry Canacos. Ce sont vos propos qui ne sont pas sérieux!

M. le ministre de l'équipement. Je crois qu'ils le sont. C'est plutôt votre comportement qui l'est moins. Nous en parlerons.

M. Henry Canacos. La population nous soutient, c'est une réalité.

M. Bertrand Denis. Il faut voir avec quels moyens!

M. le ministre de l'équipement. M. Morellon m'a demandé de bien utiliser notre budget. Il a compris que, dans la conjoncture actuelle, chaque franc de ce budget avait sa valeur marginale et que, par conséquent, il ne fallait pas le gaspiller, et il a plaidé avec beaucoup de force et de conviction en faveur de la région d'Auvergne et du plan de désenclavement.

Pour 1977, dans le budget dont je vous ai présenté les grandes lignes ce matin, le plan routier du Massif Central comporte 250 millions de francs d'autorisations de programme, ce qui est strictement conforme aux engagements pris par le Président de la République et le Gouvernement.

J'ai indiqué clairement ce matin que je donnais la priorité aux autoroutes de liaison. J'estime, en effet, que nous ne devons pas relâcher notre effort et qu'en matière de développement économique le désenclavement de ces régions est fondamental.

Comme le disait M. Morellon, le tracé de l'autoroute A 71 pose un problème difficile. Les études ne sont pas encore terminées, mais je pense pouvoir indiquer dans quelques mois le tracé définitif qui aura été retenu après concertation avec le bureau de l'établissement public régional.

M. Claudius-Petit, que j'ai écouté attentivement, s'est situé au niveau de l'esprit des choses, et je l'en remercie, car c'est bien là qu'il faut établir la nécessaire liaison entre les problèmes ayant trait aux moyens de transport et les problèmes ayant trait à l'urbanisme. Je n'en veux pour preuve que la remise sous une même main — si j'ose dire — du ministère de l'équipement et de l'urbanisme et du ministère des transports.

En faudrait-il une autre preuve que je citerais l'exemple des villes nouvelles de la région parisienne dans lesquelles les infrastructures de transports ferroviaires ont été réalisées en même temps que les premières constructions; ce n'est pas par hasard que le R. E. R. est prolongé jusqu'à Marne-la-Vallée, que Cergy-Pontoise ou la nouvelle ville de Saint-Quentin-en-Yvelines sont reliées par des infrastructures ferroviaires.

Je pense donc qu'après des débuts difficiles, les villes nouvelles dans lesquelles — contrairement à d'autres initiatives privées — ont été programmés en même temps les moyens de transport et l'urbanisation connaîtront dans l'avenir un développement harmonieux.

J'ai retenu de l'intervention de M. Claudius-Petit un autre thème important. Je suis également allé en Suède voir les réalisations urbanistiques et commerciales; j'y ai remarqué, moi aussi, l'écartement identique des voies du métro et du train. Je reconnais avec lui qu'il est très coûteux de se lancer dans la construction de lignes de métro qui ne déboucheraient pas au-delà de la périphérie urbaine et qui imposeraient une rupture de charge aux limites de l'agglomération.

C'est pour cette raison que nous sommes lancés en région parisienne dans l'interconnexion des réseaux de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.

C'est une opération coûteuse et difficile, car elle nous oblige à construire des gares nouvelles et à creuser d'importants tunnels. Mais il était cependant nécessaire de prendre cette grave décision.

Je puis donc donner à M. Claudius-Petit l'assurance que je l'ai entendu et que je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour améliorer, comme je l'ai indiqué ce matin, la cohérence entre les choix en matière d'urbanisme et les choix en matière de transports urbains. Je crois en effet profondément que c'est par une amélioration sensible des transports urbains que nous pourrions améliorer la qualité de notre urbanisme.

M. Flornoy m'a posé deux questions. En ce qui concerne la A 4, je me répéterai. Je confirme que le principe du péage sur les autoroutes doit être maintenu : le rejet de cette formule aboutirait à ralentir considérablement l'effort d'investissement au cours des prochaines années.

Et dans ce cas, messieurs (*L'orateur se tourne vers les bancs des communistes*), vous ne pourriez même plus inaugurer les autoroutes ! (*Exclamations sur les bancs des communistes.*)

Il faut cependant trouver des modalités particulières pour les utilisateurs quotidiens des autoroutes. Les cartes d'abonnement, les interventions partielles des collectivités locales pour rendre attractif l'emploi de ces cartes fournissent une bonne solution, et j'orienterai mes efforts dans ce sens au cours des prochaines semaines.

Vous craignez, d'autre part, monsieur Flornoy — si j'ai bien compris — que la concentration sur les villes nouvelles de dessertes autoroutières, de métros, de chemin de fer, de zones d'emplois, de bureaux ne desservent les villes qui avaient le seul défaut d'exister auparavant.

Tout en respectant la priorité donnée aux villes nouvelles, principe que j'ai reçu de mes lointains prédécesseurs et auquel il serait absurde, je l'ai dit ce matin à M. Montagne, de renoncer aujourd'hui, car ce seraient alors quinze ans de conception et de réalisations qui n'aboutiraient pas, je crois qu'il faut considérer toutes les agglomérations de la couronne de l'Ile-de-France comme des villes capables de se développer.

Je souhaite pouvoir apporter, dans l'étude complète du plan d'urbanisme à très long terme de l'ensemble de cette région, un certain nombre de solutions. Pour éviter les déracinements, les modifications brutales que vous avez évoquées, il faut de toute évidence renforcer, développer les villes déjà existantes, et c'est ce que je m'efforcerai de faire.

M. Sourdille m'a parlé à la fois des voies navigables — j'ai déjà donné une réponse — et du réseau autoroutier à développer dans son secteur.

Je lui indique que la A 26 n'est pas oubliée. Les enquêtes d'utilité publique vont être bientôt lancées sur Reims—Dijon. Des propositions financières ont été demandées aux concessionnaires et je crois que dans le cadre d'une concertation étroite avec les établissements publics régionaux, notamment avec celui qu'il préside, nous pourrions arriver à dégager les éléments d'une solution pour améliorer cette desserte qui est absolument nécessaire dès lors que dans d'autres endroits ont été réalisées des infrastructures de liaison.

M. Baumel a appelé mon attention sur la A 86. En était-il besoin puisque nous vivons, tous les deux, dans cette région où un certain nombre de projets risquent de porter atteinte à l'environnement ?

Je voudrais, en ce qui concerne la A 86, être bien clair et donner avec précision mon sentiment. Je pense qu'à partir du moment où la collectivité publique s'est engagée, depuis déjà un certain nombre d'années, dans la construction d'une deuxième rocade autour de Paris — la première a été le boulevard périphérique, qu'on a critiqué à l'époque de sa construction mais dont on aurait bien du mal à se passer aujourd'hui — elle doit également prendre l'engagement de procéder au bouclement de cette deuxième rocade. Ce sera la A 86.

L'idée qu'on pourrait avoir de ne pas boucler cet ouvrage n'est pas à retenir, car cette rocade circulaire permettra l'établissement d'un trafic latéral en région parisienne, de département à département ou de banlieue à banlieue, et diminuera la congestion du trafic automobile sur le boulevard périphérique.

Mais je suis d'accord avec M. Baumel pour estimer qu'il ne faut pas faire ce bouclement à n'importe quel prix et n'importe où.

J'ai donc trouvé, à mon arrivée au ministère de l'équipement, un certain nombre de tracés comportant plusieurs variantes. Je n'ai pas accepté de m'engager sur ces tracés ou sur ces variantes. J'ai demandé qu'on entreprenne des études complémentaires. Conformément à l'esprit d'ouverture et de dialogue que je désire mettre en œuvre dans le cadre du ministère de l'équipement, je me propose de réunir moi-même l'ensemble des élus locaux intéressés lorsque j'aurai des propositions précises à leur faire, car je pense qu'au-delà d'un certain coût, une autoroute de cette nature finit par revenir tellement cher que son utilité mérite d'être examinée de près.

Il faut que nous trouvions des cheminements qui évitent de trop nombreuses démolitions d'immeubles, de trop nombreux massacres d'espaces verts. C'est difficile, mais on peut y arriver. Par conséquent, je pense qu'en ce qui concerne la A 86, dont le « bouclage » est nécessaire, il faut aboutir à un tracé convenable. L'ayant trouvé, il faudra l'inscrire sur les plans d'occupation des sols, de manière à ne pas construire sur ce tracé, ce qui contraindrait à exproprier ensuite. Il faut enfin que nous échelonions la réalisation pour pouvoir faire face à l'ensemble du trafic automobile prévisible au cours des prochaines années.

M. Henry Canacos. Monsieur le ministre, je souhaiterais vous interrompre ?

M. le président. Acceptez-vous cette interruption, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'équipement. Oui, d'autant qu'il s'agit d'un rapporteur.

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

M. Henry Canacos. Monsieur le ministre, je vous remercie. Mais puisque vous abordez, à travers la A 86, le problème des rocares de la région parisienne, je voudrais vous poser une question sur un autre problème, très épineux également dans cette région, celui de la A 87.

Cette rocade A 87 a été conçue, il y a une trentaine d'années, en autoroute suburbaine. Or, actuellement son trafic passe en milieu urbain, ce qui constitue effectivement une anomalie.

A partir de là, défendant leur cadre de vie et se plaçant d'un point de vue économique, les populations et les élus de ces régions demandent qu'un autre tracé soit établi. Le conseil général du Val-d'Oise, à l'unanimité, a récemment demandé à M. le préfet de faire une nouvelle étude.

Nous considérons, quant à nous, tant du point de vue économique que pour donner satisfaction à ces populations qui défendent leur cadre de vie — car, plusieurs communes seraient coupées en deux et des zones d'habitation seraient démolies ou frappées par d'énormes nuisances — qu'il serait effectivement intéressant de refaire une étude de ce tracé. Il est bien moins avancé que celui de la A 86. Commentez-vous donner des instructions à vos services dans ce sens ?

M. le ministre de l'équipement. Monsieur Canacos, M. Baumel m'a parlé tout à l'heure de la A 88, qui était le projet le plus éloigné dans le temps. Pourquoi ne pas parler de la A 87 ? Mais je voudrais vous répondre de manière positive.

Nous sommes en train de mener à bien, avec les difficultés qu'on connaît, le bouclement de la A 86. Quels que soient les schémas, quelles que soient les études et même lorsque nous aurons réglé cette affaire irritante du péage, qui a été envaincée par un certain nombre de personnes, on ne peut envisager le bouclement complet et l'achèvement de la A 86 avant un certain nombre d'années.

Par conséquent, l'extension de la région parisienne, la création des villes nouvelles, le développement des moyens de transport, et notamment la politique que mes prédécesseurs et M. Cavallé ont résolument entreprise, l'allongement des lignes de métro au-delà du tissu urbain, l'amélioration d'un certain nombre de liaisons S. N. C. F., dans le cadre des opérations de régénération des lignes de banlieue, tout cela exige un réexamen complet de ce troisième maillage autoroutier, le premier étant constitué par le périphérique et le deuxième par l'autoroute A 86.

Concernant l'autoroute A 86, il reste à régler le problème de l'Ouest parisien pour lequel des solutions convenables doivent être trouvées, mais l'ensemble des tracés est à peu près fixé. Il faut donc envisager un système de voies qui passent le plus possible en dehors des zones d'agglomération afin d'éviter de démolir de nombreux immeubles ou de sacrifier certains espaces verts. C'est d'ailleurs cette directive qui a été donnée au service régional de l'équipement de la région parisienne. Il restera à en informer le conseil régional de l'établissement public, car il s'agit là d'une opération très importante.

Rien ne serait plus mauvais que de vouloir à tout prix mettre en œuvre des projets d'autoroutes établis il y a trente ans ou de se résigner à ne rien faire car la circulation augmentant, le trafic doit obligatoirement passer quelque part.

Avant de conclure cette intervention un peu longue, qui m'a permis de répondre à chaque orateur, je vous ferai l'aveu que je suis moi-même partisan, en tant qu'élu de banlieue, d'un maillage beaucoup moins spectaculaire. Je souhaite moins de travaux autoroutiers, mais beaucoup plus de passages souterrains, de feux coordonnés, d'élargissements de voies, de parcs de stationnement. Je suis convaincu, enfin, qu'il faut donner la priorité aux transports assurés par la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

L'idéal, pour moi, est que chaque habitant de la région parisienne puisse avoir le choix, pour se rendre de son domicile à son lieu de travail, entre sa voiture individuelle et l'utilisation de cars ou de transports par voie ferrée. Lorsque ce choix sera possible, nous disposerons alors d'un urbanisme de qualité.

Mon intention, au cours des prochaines années, est d'encourager en priorité les transports en commun, d'accélérer ensuite les petits travaux d'amélioration instantanée de la circulation, car le problème n'est pas de rouler à 120 kilomètres à l'heure ni même à 80, mais d'être en mesure d'écouler au mieux les trafics à l'intérieur de ce tissu urbain très vaste et enfin d'entreprendre des opérations importantes, ce qui nous donnera le temps d'étudier le projet de la future autoroute A 87, ou A 88, car peut-être faudra-t-il envisager de passer d'abord à la réalisation de l'autoroute A 88, de manière à disposer rapidement d'une voie circulaire autour de l'agglomération.

M. Henry Canacos. Qu'en pensent les populations concernées ?

M. le ministre de l'équipement. J'ai été frappé, en écoutant les rapporteurs et les orateurs qui se sont succédé, par l'ampleur des problèmes que soulève la programmation des grandes opérations d'équipement et d'urbanisme.

Croyez bien que le ministre de l'équipement a, et aura toujours, le souci d'articuler entre eux les différents projets d'investissement.

A cet égard, M. Claudius-Petit a fort justement insisté sur cette nécessité pour ce qui concerne les projets de transport et les projets d'habitat; certains d'entre vous ont appelé mon attention sur les projets de liaison entre les voies d'eau et les autoroutes; d'autres ont parlé des problèmes que pose le désenclavement de certaines régions.

Nous avons la charge d'un budget important qui peut permettre, au niveau du quotidien de chaque citoyen de ce pays, soit l'amélioration de son cadre de vie, si nos moyens sont bien utilisés, soit au contraire l'aggravation de ses ennuis. Qu'il s'agisse d'améliorer encore les relations entre l'administration et les usagers, comme l'a souhaité M. Masson, ou de mettre en œuvre la programmation des grands équipements, c'est par un dialogue permanent avec les élus et les responsables des établissements publics régionaux que je pense pouvoir atteindre les objectifs fixés dans des conditions qui soient satisfaisantes pour l'ensemble de nos concitoyens. (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. 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.

Après l'article 70.

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 213 rectifié tendant à insérer un article additionnel après l'article 70, présenté par M. Plantier et ainsi rédigé :

« Après l'article 70, insérer le nouvel article suivant :

« Il est inséré dans le texte de la loi n° 69-7 du 3 janvier 1969 relative aux voies rapides et complétant le régime de la voirie nationale et locale un article 2 bis nouveau ainsi rédigé :

« L'usage des voies rapides est en principe gratuit.

« Toutefois, la construction, de même que l'exploitation d'une route express ainsi que de ses installations annexes, le cas échéant, peut faire l'objet d'une concession.

« Dans ce cas, la convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret pris en Conseil d'Etat, le cas échéant après délibération des collectivités locales directement intéressées lorsque cette concession concerne la voirie locale.

« La collectivité publique ou le concessionnaire peuvent être autorisés à percevoir des péages en vue d'assurer la couverture des charges de toute nature liées à la construction, l'exploitation, l'entretien ou l'extension de la route express et notamment l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis. Cette autorisation est accordée dans les mêmes formes que celles requises pour la concession. »

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. Cet amendement, que j'ai présenté en mon nom personnel, ne se justifie pas par son texte même et il me faut donc vous donner rapidement quelques explications.

Lorsque les responsables des collectivités locales et des établissements publics régionaux sont conduits à réaliser de grands travaux sur les routes nationales, il arrive qu'ils aient à résoudre le problème que posent ces charmantes cités de province dont la voirie intérieure est beaucoup trop étroite pour permettre d'écouler le trafic.

On envisage alors la construction d'une déviation, toujours coûteuse et souvent très mal acceptée par les habitants qui craignent, généralement à tort, que cette nouvelle voie ne nuise en partie à la vie économique de la cité.

Or, dans un cas semblable, un certain nombre d'habitants d'une localité m'avaient demandé s'il ne serait pas possible de prévoir un péage sur la déviation qui contourne leur ville, dont le centre est classé et où la voirie intérieure ne peut donc être modifiée. Par ce moyen, affirmaient-ils, une partie du trafic continuerait à passer à l'intérieur de la ville.

C'est ce qui m'a conduit à proposer un premier amendement que, dans ma candeur provinciale, je trouvais clair, net et précis. Mais il ne l'était pas suffisamment aux yeux des fonctionnaires éminents et dévoués de la commission des finances qui m'ont conseillé de le modifier.

C'est la raison pour laquelle je vous propose cet amendement n° 213 rectifié qui ouvre aux établissements publics régionaux, aux départements et aux communes la possibilité d'établir un péage sur des voies express qui sont, je le rappelle, des voies sur lesquelles les riverains ne peuvent pas déboucher.

Comme il n'était pas concevable de revenir aux anciens octrois et de voir une foule de petits péages institués partout en France, il m'a paru nécessaire de réserver cette possibilité aux grandes déviations par voies express, opérations dont le coût devrait atteindre un minimum de trente ou quarante millions de francs.

C'est pourquoi aussi mon amendement propose que l'autorisation ne puisse être accordée que par un décret pris en Conseil d'Etat.

En bref, mon amendement n'impose rien. Il tend simplement à accorder aux établissements publics régionaux, aux conseils généraux et aux communes qui le désireraient la possibilité d'établir un péage sur des voies suffisamment importantes pour le justifier. Tel est le sens de cet amendement que je demande à l'Assemblée de bien vouloir voter.

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

M. Henry Canacos. L'action victorieuse des habitants du Val-de-Marne, à l'initiative du parti communiste et de ses élus, a permis de faire reculer le Gouvernement dans l'affaire du péage de l'autoroute A4. (Protestations sur de nombreux bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

Les communistes sont également au cœur du mouvement de protestation lancé contre le péage sur l'autoroute A 15, dans le Val-d'Oise. Ils seront partout où vous tenterez d'instituer le péage urbain.

Nous considérons, en effet, que les autoroutes ont été déjà payées une fois par les contribuables et notamment par les automobilistes, et qu'il n'est pas besoin, contrairement à ce que prétend M. le ministre, de généraliser le péage pour développer le réseau autoroutier français.

A cet égard, la décision qui a été prise est scandaleuse, anti-sociale et antipopulaire, à tel point d'ailleurs que les élus de la majorité, dans le Val-de-Marne notamment, ont cherché à se rallier à l'action populaire qui la condamne.

Nous constatons aujourd'hui qu'il y a loin des paroles aux actes. Il est facile de faire de la démagogie en se proclamant opposé au péage dans telle ou telle région et de voter ensuite un amendement qui étend ce péage non seulement à toutes les autoroutes urbaines, mais aussi aux déviations.

C'est donc pour faire tomber les masques que le groupe communiste demande un scrutin public sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement qui a été présenté tardivement. En tant que rapporteur, je puis cependant formuler un avis.

Cet amendement ne fait pas obligation aux collectivités d'établir un péage, il en donne simplement la possibilité aux établissements publics régionaux, aux conseils généraux ou aux communes, lorsque le programme engagé est suffisamment important. Que je sache, ces collectivités locales sont assez proches de la population pour ne pas installer un péage qui nuirait à ses intérêts.

Il convient d'observer que ce problème est vu de façon tout à fait différente dans la région parisienne où il s'agit d'établir des liaisons entre des cités-dortoirs et les lieux de travail...

M. Bertrand Flornoy. On vous a demandé l'avis de la commission !

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. ... alors qu'en province il s'agit au contraire d'aider un certain nombre de communes à conserver un trafic suffisant à l'intérieur des vieilles villes.

Telles sont les raisons pour lesquelles — les deux problèmes étant totalement différents — je demande à l'Assemblée de voter mon amendement.

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

M. Bertrand Flornoy. Monsieur le président, voilà un quart d'heure que je demande la parole!

M. le président. M. Dubedout était inscrit avant vous, ainsi d'ailleurs que M. Deniau.

M. Bertrand Flornoy. Vous la donnez d'aord à M. Dubedout parce qu'il appartient au même groupe que vous! Voilà ce que vous appelez la démocratie!

M. le président. Vous parlerez à votre tour, monsieur Flornoy. Monsieur Dubedout, vous avez la parole.

M. Hubert Dubedout. Monsieur Plantier, de grâce ne demandez pas une chose pareille!

J'ai suivi votre raisonnement. Vous êtes parti de l'idée que les commerçants d'une ville moyenne, cadre dans lequel, me semble-t-il, vous vous situiez, s'estiment menacés lorsque le flot de voitures ne traverse plus la cité. Mais il en est toujours ainsi!

Lorsque certains maires, dont je suis, ont décidé d'établir des rues piétonnes, ils ont suscité un tollé. Or, les commerçants leur demandent maintenant de les multiplier.

Il faut donc convertir les commerçants. En tant qu'élu, vous avez un devoir de pédagogie à leur égard. Il faut leur expliquer que si le centre de la ville devient plus calme, la population s'y fixera plus volontiers, ce qui sert l'intérêt du commerce.

Et puisque vous avez vanté cette possibilité qui serait offerte aux collectivités locales, aux conseils généraux, aux conseils régionaux, je vous mets en garde. Il suffirait de voter cet amendement dont vous ne limitez d'ailleurs pas la portée aux seules collectivités publiques, pour que le Gouvernement soit incité à transférer la charge de ces déviations sans transférer les recettes correspondantes. Nous savons très bien qu'il n'a que trop tendance à agir ainsi, trop heureux lorsque, par exemple, les quatre taxes locales peuvent suppléer d'autres contributions.

Je ne suis pas hostile à une véritable décentralisation des pouvoirs, mais à condition qu'elle s'accompagne d'une décentralisation des recettes, ce que votre amendement ne prévoit pas. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. le ministre de l'équipement. Je comprends le sentiment de M. Plantier qui, constatant que l'Etat peut concéder une réalisation et donc faire percevoir un péage, demande que la même possibilité soit offerte aux collectivités locales ou aux établissements publics régionaux.

Je voudrais souligner que l'amendement de M. Plantier contient trois dispositions limitatives.

D'abord, il ne s'agit pas d'installer des péages partout, mais de construire des routes express, répondant aux caractéristiques particulières de ce type de voirie.

Ensuite, c'est une possibilité qui est offerte et non une obligation qui est faite.

Enfin, il faut tenir compte du fait que la convention de concession et le cahier des charges seraient obligatoirement approuvés par décret en Conseil d'Etat. Nous aurions donc un contrôle de l'extension de ce système, et l'on sait que le Conseil d'Etat est très vigilant en ce domaine.

C'est pourquoi, en ce qui me concerne, je serais prêt à accepter l'amendement présenté par M. Plantier.

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

M. Xavier Deniau. Je renonce à la parole au profit de M. Flornoy.

M. le président. La parole est à M. Flornoy, à qui j'indique que je n'accepte pas l'observation qu'il a faite tout à l'heure, car il était inscrit en quatrième position.

M. Bertrand Flornoy. Mes collègues du groupe de l'union des démocrates pour la République voteront comme ils l'entendront, mais personnellement je ne partage pas votre optimisme, monsieur le ministre.

M. François Grussenmeyer. Moi non plus!

M. Bertrand Flornoy. On se souvient des étapes successives qui ont conduit à confier la construction des autoroutes à l'Etat, puis à des sociétés d'économie mixte, enfin à des sociétés privées.

La proposition de M. Plantier est dangereuse dans la mesure où elle ne prévoit pas la consultation préalable des établissements publics régionaux ou des conseils généraux. Ne parlons pas des communes. Quelles sont les communes assez riches pour se permettre d'établir un péage? Après tout, ce serait aux habitants de la commune de payer pour disposer de certaines commodités.

Le Gouvernement sera alors accusé de recourir à un nouveau transfert. Je ne pense pas que ce soit très habile ni très utile. Et si l'on s'en remet aux assemblées régionales, aux conseils généraux et pourquoi pas, aux communes, certains travaux risqueront de n'être jamais réalisés. Il ne faudrait pas que l'Etat puisse décider qu'un certain nombre d'opérations sont du seul domaine des collectivités locales.

Je m'en excuse auprès de M. Plantier, pour lequel j'ai beaucoup d'amitié et d'estime, mais je crois que son amendement est prématuré et qu'il conviendrait d'étudier la question avant de le présenter à nouveau.

En ce qui me concerne, je ne pourrai pas voter cet amendement.

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

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Je ferai deux remarques à mon ami M. Flornoy.

Cette décision, me dit-il, ne saurait être prise avant consultation des établissements publics régionaux ou des conseils généraux. Mais je lui signale qu'elle ne pourrait l'être qu'à leur demande. Il ne s'agit nullement, en la circonstance, d'imposer. Au demeurant, cette disposition ne vise que les voies express, dont ils ont la charge.

Une délibération des collectivités locales intéressées, lorsque cette concession concerne la voirie locale, est d'ailleurs prévue dans le deuxième paragraphe de l'amendement, de telle sorte qu'aucune commune ne pourra se voir imposer ce péage par le conseil général ou l'établissement public régional si elle s'y oppose. Il y aura consultation.

Encore une fois, cet amendement ne conduit pas à une obligation, il ouvre la possibilité pour les collectivités locales de prélever un péage. Cette possibilité leur permettrait d'obtenir des ressources nouvelles, notamment pour réaliser des travaux là où il y aurait urgence.

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

M. Jacques Cressard. Je partage pleinement l'avis de mon collègue et ami M. Flornoy.

L'amendement de M. Plantier, en effet, me paraît très dangereux. Son adoption risquerait notamment de poser de très graves problèmes car elle entraînerait la transformation des voies express en autoroutes. Pratiquement, il faudrait installer des postes de péage à la sortie de toutes les routes départementales qui rejoignent les voies express.

En ce qui concerne plus particulièrement ma région, un tel système aurait pour effet pratique de transformer le plan routier breton: les voies express deviendraient autoroutes à péage sans que quelque avantage en soit retiré.

M. Marc Bécam. Grands dieux!

M. Jacques Cressard. M. Flornoy a fort bien décrit les dangers que présente cet amendement, et il ne me semble pas opportun de le voter trop rapidement, sans étude préalable.

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

M. Bertrand Denis. Le problème soulevé par l'amendement de M. Plantier mérite réflexion.

En effet, lorsque j'étudiais, autrefois, l'histoire du droit, j'ai appris que la suppression des péages avait représenté un progrès. (Rires sur les bancs des communistes.)

Le Gouvernement a été contraint d'en revenir aux péages pour les autoroutes tant était considérable notre retard en ce domaine avant l'avènement de la V^e République. En effet, avant 1958, il n'y avait pour ainsi dire pas d'autoroutes en France. Maintenant le réseau est assez étendu. (Protestations sur les bancs des communistes.)

Sans la pratique du péage, il n'aurait pas été possible d'obtenir ce résultat. C'est pourquoi je veux remercier les ministres qui ont permis l'accroissement de notre réseau autoroutier.

Mais, avant d'envisager l'extension de ce mode de financement au niveau communal, il faut mûrement réfléchir et, à mon sens, M. Plantier rendrait service à tous ses collègues s'il retirait son amendement. (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. L'amendement est-il maintenu, monsieur Plantier?

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Me rendant à la sagesse d'un grand ancien, je retire cet amendement en demandant toutefois au Gouvernement de bien vouloir étudier la question qu'il

soulève et qui est d'importance. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux. — Exclamations et rires sur les bancs des communistes.*)

M. le président. L'amendement n° 213 rectifié est retiré.

Article 71.

M. le président. A la demande de la commission des finances, j'appelle maintenant l'article 71, primitivement rattaché au budget du ministère de l'intérieur :

« Art. 71. — La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1977, à 380 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 220 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 71 :

« La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1977, à 395 000 000 de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte. »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. L'article 71 concerne le prélèvement, sur le budget de l'équipement, des subventions accordées aux départements pour l'entretien de la voirie nationale déclassée.

Je m'étais, ce matin, étonné de son rattachement au budget de l'intérieur, mais je suis heureux de constater que le Gouvernement, rectifiant le tir, l'a rattaché au budget de l'équipement.

De plus, monsieur le ministre, je vous avais demandé, au nom de la commission des finances, de déposer un amendement — ce que la commission était dans l'impossibilité de faire — tendant à augmenter le montant de la subvention que, dans le cadre du plan de lutte contre l'inflation, vous aviez maintenu au même niveau que l'an dernier.

Vous avez présenté un amendement en ce sens, et je vous en remercie. Certes, l'augmentation que prévoit ce texte est limitée à quinze millions de francs, ce qui est peu eu égard aux besoins.

Mais, à titre personnel, puisque la commission des finances n'a pas pu examiner cet amendement, je demande à l'Assemblée de l'adopter, car il traduit un geste qu'il convient d'apprécier dans la période de lutte contre l'inflation que nous connaissons.

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

M. le ministre de l'équipement. M. Plantier a expliqué la motivation et le contenu de l'amendement du Gouvernement.

Lors de la préparation du budget, nous avons prévu de maintenir, en 1977, le montant de la subvention globale à 380 millions de francs. L'amendement en discussion porte celui-ci à 395 millions de francs, et je tiens à rappeler que, pour le déclassement de la totalité du réseau national secondaire, cette somme représente aujourd'hui à peu près quatre fois le montant des dépenses que l'Etat consacrait à l'entretien de l'ensemble de cette voirie avant le transfert aux départements.

M. Marcel Rigout. Il ne faisait plus rien depuis des années !

M. le ministre de l'équipement. Il s'agit, par conséquent, d'un amendement important.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 220.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 71. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement concernant l'équipement et l'urbanisme.

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

— 7 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1977, n° 2524 (rapport n° 2525 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Logement et articles 46, 47 et 48 :

(Annexe n° 18. — M. Torre, rapporteur spécial ; avis n° 2534, tome XII, de M. Bécam, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 2530, tome IX. Problème social, de M. Guérin, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

La séance est levée.

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

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