

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 54^e SEANCE3^e Séance du Mercredi 16 Novembre 1977.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. YVES ALLAINMAT

1. — Loi de finances pour 1978 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7523).

Équipement, aménagement du territoire et urbanisme (suite).

M. Canacos, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'urbanisme ; Bernard.

M. le président.

MM. Josselin, Le Pensec,

Boudet,
Barbet,
Neuwirth,
Deprez,
Royer,
Francéschl,
Mesmin,
Rigout,
Offroy,
Popereu,
Desanlis,
Hardy,
Masson,
Madrelle,
Guermeur,
Delorme,
Rolland,
Brun,
Terrenoire,
Caurier.

Article 36 (p. 7549).

M. Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.

Etat C.

Titre V.

Amendement n° 225 de la commission de la production et des échanges : MM. Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'urbanisme ; Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement ; le ministre. — Retrait.

Après l'article 70 (p. 7550).

Amendement n° 230 de M. Boyer, avec les sous-amendements n° 238 et 239 du Gouvernement. — L'amendement n'est pas soutenu et les sous-amendements n'ont plus d'objet.

Après l'article 78 (p. 7550).

Amendement n° 237 du Gouvernement : MM. le ministre, Plantier, rapporteur spécial. — Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Dépôt d'un projet de loi (p. 7550).

3. — Dépôt de rapports (p. 7551).

4. — Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 7551).

5. — Ordre du jour (p. 7551).

PRÉSIDENCE DE M. YVES ALLAINMAT,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1978
(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1978 (n° 3120, 3131).

Équipement, aménagement du territoire et urbanisme (suite).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits concernant l'équipement, l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

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

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, la première constatation que l'on peut faire à propos des crédits consacrés à l'urbanisme, c'est que le projet que vous nous soumettez est un budget d'austérité, un budget de crise.

Vous nous proposez, en effet, une diminution de 7,6 p. 100 des autorisations de programme : compte tenu de l'érosion monétaire, la réduction est assez sensible et d'autant plus préoccupante que l'an dernier déjà les crédits avaient baissé de 2,5 p. 100.

D'ailleurs, depuis le début de la législature, c'est-à-dire du budget de 1974 à celui de 1978, nous n'enregistrons en francs constants aucune progression — ou sinon de 1 p. 100 seulement — des crédits de l'urbanisme alors que pendant la même période le budget de l'Etat a augmenté de 47,5 p. 100.

En clair, le budget de l'urbanisme a diminué de plus de la moitié en cinq ans, ce qui est vraiment inquiétant.

Mon inquiétude, partagée par la commission de la production et des échanges, est d'autant plus forte que la régression constatée cette année marque plus particulièrement les dotations de l'action foncière où la baisse des autorisations de programme atteint un taux de 16 p. 100.

Si l'on considère que l'un des premiers moyens du contrôle effectif de l'urbanisme est précisément le contrôle du foncier, on mesure toute la gravité de la situation ainsi créée.

De plus, pour ce qui est des acquisitions foncières, nous assistons à un transfert de responsabilité de l'Etat vers les communes, qui n'est rien d'autre qu'un nouveau transfert de charges.

Certes, grâce à la création d'un nouveau système de prêts de la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales, ou C. A. E. C. I. — prêts sur dix ans avec différé d'amortissement de quatre à six ans — l'aide aux collectivités locales augmente de 118 p. 100, ce qui peut sembler positif; mais il convient de ne pas oublier que, parallèlement, les crédits consacrés aux acquisitions directes par l'Etat baissent de 76 p. 100. Il y a donc bien un transfert de charges.

D'ailleurs, on ne peut que se demander immédiatement si ces crédits seront consommés. Les collectivités locales pourront-elles user des possibilités qui leur sont offertes? A terme, il est probable que non, s'il n'y a pas de réforme profonde de la fiscalité locale.

Il faut enregistrer également une diminution de 26,5 p. 100 des crédits du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, ou F. N. A. F. U. Ainsi, l'ensemble des moyens pour les actions foncières — F. N. A. F. U. et charges communales y compris — diminue de 22,6 p. 100. Comparée au budget de 1974, la baisse est de 40 p. 100 pour les autorisations de programme.

Je considère cette situation comme dramatique.

Lors du vote de la réforme foncière, M. Galley avait indiqué que le rapport du plafond légal de densité, le fameux P. L. D., évalué à 2,5 milliards de francs en année pleine, devait donner aux communes les moyens de constituer des réserves foncières.

Actuellement, en se fondant sur les premiers chiffres connus, on peut affirmer que la recette en année pleine sera de 500 millions de francs, seulement le cinquième des prévisions du Gouvernement.

Le problème du contrôle du foncier par les collectivités locales reste donc posé dans toute son ampleur.

Je suis également préoccupé, comme d'autres, par la diminution, pour la deuxième année consécutive, des autorisations de programme consacrées à l'action 41, études et planifications urbaines: les dotations ont baissé de 2 p. 100 en 1977 et elles seront réduites à 5 p. 100 en 1978.

Un de vos prédécesseurs, M. Galley, m'avait expliqué que le budget de l'urbanisme ne produisant pas directement des emplois, ne pouvait être considéré comme prioritaire.

J'avais, personnellement, constaté ce raisonnement car l'urbanisme, à mon avis, engage l'avenir du pays. Aujourd'hui j'observe que votre politique crée des problèmes d'emploi et entraîne des licenciements dans les organismes de recherche et d'études.

S'agissant de la création et de l'aménagement d'espaces verts, les crédits progressent, certes, de 25 p. 100, grâce aux 30 millions de francs débloqués dans le cadre du Fonds d'action conjoncturelle: mais cette mesure, bien que positive, ne constitue qu'un premier pas, encore trop petit car le retard est immense. Comparés à ceux de 1974, début de la législature, les autorisations de programme n'ont progressé que de 43 p. 100, ce qui correspond, là aussi, à un léger recul en francs constants.

Je rappelle la conclusion à laquelle est parvenu le groupe de travail mis en place en 1972 par votre gouvernement: il faudrait au minimum dix mètres carrés d'espaces verts ou de jardins publics par habitant dans les villes de plus de 20 000 habitants.

Avec les crédits que vous nous proposez, il vous faudra un siècle et demi pour atteindre cet objectif dans les seules villes de plus de 50 000 habitants.

J'en viens au problème des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et des plans d'occupation des sols qui se substituent aux anciens plans directeurs d'urbanisme intercommunaux et aux plans communaux d'urbanisme. Ces documents doivent être obligatoirement approuvés, selon la législation en vigueur, avant le 1^{er} janvier 1978. Or, au 1^{er} juillet 1977, seulement 3 613 plans d'occupation des sols avaient été approuvés ou rendus publics sur les 8 224 prévus, soit moins de 45 p. 100.

Etant donné la faiblesse de ce résultat et comme il s'agit de documents opposables aux tiers, compte tenu du risque important qu'il y aurait à laisser se créer un vide juridique pour plus de la moitié des villes françaises dépassant 10 000 habitants, la commission vous demande clairement, monsieur le ministre, ce que vous comptez faire.

M. Jean Bernard. Monsieur Canacos, me permettez-vous de vous interrompre?

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis. Je vous en prie.

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

M. Jean Bernard. Puisque le rapporteur pour avis de la commission et des échanges vient d'appeler l'attention sur le vide juridique qui sera créé par la disparition des plans directeurs d'urbanisme avant la publication des plans d'occupation des sols, je tiens à insister sur les difficultés auxquelles se heurteront certaines communes si le ministère maintient sa position.

Au début de cette année, les services du ministère de l'équipement ont permis la création de zones d'intervention foncière à partir des plans directeurs d'urbanisme, dans les villes de plus de dix mille habitants, ainsi que le prévoit d'ailleurs la loi sur l'urbanisme quand il existe un plan d'occupation des sols. Plusieurs villes de ma circonscription, notamment celle que j'administre, ont saisi l'occasion que leur offrait l'extension de cette possibilité aux plans directeurs d'urbanisme.

Or, la disparition de ces derniers, le 1^{er} janvier 1978, avant que notre plan d'occupation des sols ne soit publié, est susceptible de remettre en cause toute l'opération entreprise depuis plusieurs mois. La décision du conseil municipal et la sensibilisation de la population à la mise en œuvre de la procédure engagée vont tomber, si j'ose dire, dans le vide juridique qui va intervenir inéluctablement si le ministère maintient sa décision.

Psychologiquement, l'effet sera désastreux. En effet, les municipalités avaient trouvé un bon moyen de parvenir à la maîtrise des sols. Si elles le perdent, toutes les manœuvres spéculatives risquent d'être relancées. C'est pourquoi je tenais à préciser qu'il est absolument nécessaire de ne pas casser l'outil dont elles disposent.

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis. Mon cher collègue, j'ai appelé l'attention sur les dangers que va créer le vide juridique pour l'urbanisation, le développement des villes et la délivrance des permis de construire.

Vous avez mis en relief, à partir de cas particuliers, dont celui de votre commune, la difficulté pour les municipalités de conserver la maîtrise des sols. Ainsi vous me rejoignez, car j'ai déjà montré combien le contrôle du foncier était difficile. On se dirige vers une forte poussée de la spéculation.

Monsieur le ministre, lors de votre audition par la commission de la production et des échanges, vous avez déclaré que l'on ne pouvait éternellement encourager les collectivités locales à ne pas respecter les délais fixés, ajoutant que le règlement national d'urbanisme était susceptible de combler le vide juridique.

Je ne suis pas du tout d'accord avec votre appréciation. Le règlement national d'urbanisme ne peut pas résoudre le problème — sinon, cela reviendrait à reconnaître que la loi foncière de 1967 était inutile. Cette loi a donné aux communes des pouvoirs plus étendus que ceux qui découlent du règlement national d'urbanisme dont il faut que le Gouvernement prenne conscience de l'insuffisance.

De plus, vous le savez bien, très souvent les communes ne peuvent terminer les travaux des P. O. S. en raison de l'existence d'incertitudes indépendantes de leurs compétences — tracé des routes ou d'autoroutes, par exemple.

Ainsi, dans ma circonscription, tant que l'on ne connaîtra pas exactement les conséquences du bruit provoqué par les avions de l'aéroport de Roissy sur l'environnement, il sera impossible d'établir des schémas directeurs d'aménagement d'urbanisme et les plans d'occupation des sols des communes environnantes.

Selon la commission, la solution la plus sage consisterait à prolonger les délais en prenant cette fois les mesures qui s'imposent pour qu'ils soient respectés. En premier lieu, lorsqu'il est responsable l'Etat se doit de lever toutes les incertitudes.

Autre souci de la commission, l'application des circulaires du 16 mars 1977, définissant certaines règles pour l'urbanisme: pas d'immeuble de plus de six étages dans les villes de 30 000 habitants; pas de construction en zone rurale en dehors des secteurs déjà construits.

Certes, nous sommes contre le gigantisme de certains immeubles et opposés à ce que l'on appelle le « mitage » des campagnes. Cela rappelé, je considère, et la commission avec moi, qu'il appartient aux élus de définir les conditions de l'urbanisation et de l'aménagement de leur territoire.

Chaque région, chaque commune possède son originalité qui lui vient de l'héritage de son passé, de son sens de développement et des besoins ou des désirs de ses habitants.

C'est donc aux représentants de ceux-ci, c'est-à-dire à des responsables investis par le suffrage universel, qu'il appartient de définir comment le passé peut être sauvegardé tout en répondant aux besoins des populations intéressées.

En clair, voilà ce qu'est la démocratie : elle garantit à notre pays une urbanisation humaine.

Ce ne sera jamais — en tout cas cela n'a jamais été — à coup de circulaires que l'on fera, tant à la ville qu'à la campagne, un urbanisme diversifié. Pourtant c'est la diversification de son urbanisme qui a fait de la France un beau pays.

M. Eugène Claudius-Petit. Accueillant pour les immigrés !

M. Henry Canacos, rapporteur pour avis. La commission unanime vous demande donc, monsieur le ministre, de donner des instructions très fermes aux préfets et aux directeurs départementaux de l'équipement pour leur signifier que les premiers responsables de l'urbanisme sont les élus locaux.

Rien ne doit être refusé ou autorisé, notamment en matière de permis de construire, sans accord préalable entre l'administration et la commune. Les exemples sont multiples où cela n'a pas été le cas.

Dans cet esprit, j'aimerais que vous répondiez clairement à la question suivante.

L'article B 421-22 du code de l'urbanisme prévoit que les maires des villes de plus de 50 000 habitants peuvent être habilités à délivrer les permis de construire — évidemment s'il y a un P. O. S. approuvé ou publié et à condition qu'ils en fassent la demande. Etes-vous décidé à appliquer sans réticence et sans discrimination cette disposition ?

Vous avez constaté que la commission de la production et des échanges s'était inquiétée de voir les collectivités dessaisies de plus en plus de leurs responsabilités pour ce qui est de l'urbanisme et de l'aménagement.

D'ailleurs sur 79 030 zones d'aménagement concerté recensées, plus de 65 p. 100 sont concédés, 27 000 seulement étant réalisées directement par les communes. Voilà qui démontre le bien-fondé de mes remarques.

Cet état de choses est d'autant plus inquiétant et incompréhensible qu'au plus haut niveau de l'Etat l'on ne manque pas d'affirmer que les élus doivent savoir appréhender le développement de leur commune et de leur région.

Je conclurai en formulant trois constatations.

Premièrement, depuis cinq ans, l'ensemble des crédits réservés à l'urbanisme a diminué de plus de 50 p. 100.

Deuxièmement, la crise qui frappe de plein fouet les communes ne leur permet pas de répondre aux aspirations des populations — insuffisances dans la construction du logement social et impossibilité de réaliser et de gérer correctement les équipements éducatifs, culturels et de santé.

Troisièmement, le refus de laisser la responsabilité de l'urbanisme aux élus est très grave pour l'avenir du pays.

Ces trois constatations m'ont conduit à juger sévèrement votre politique de l'urbanisme.

Bien que d'accord avec moi sur l'essentiel, la commission a néanmoins émis un avis favorable à l'adoption des crédits que vous proposez. Face à ce problème, ma réflexion personnelle sera simple : comprenez qui pourra ! (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

M. le président. Pour le moment, vingt-quatre orateurs sont inscrits dans la discussion, qui durera près de trois heures. Je demande donc à chacun d'eux de respecter scrupuleusement son temps de parole. J'y veillerai personnellement.

La parole est à M. Josselin.

M. Charles Josselin. Monsieur le ministre, une première question me vient à l'esprit : vous êtes l'instrument numéro un de la politique d'austérité de M. Barre : est-ce une faveur indigne de sa part ?

Avec 15,6 milliards de francs, le budget de l'équipement de 1978 n'augmente que de 7,8 p. 100 par rapport à 1977, bien moins que l'inflation, deux fois moins que le reste du budget de l'Etat. Or, cette austérité frappe d'abord les dépenses en capital. Leur part décroît d'année en année : elles ne représentent plus que 52 p. 100 de votre budget. Cette évolution, déjà préoccupante, va s'amplifier pour les autorisations de programme dont la baisse, très sensible, hypothèque l'avenir. Aurais-nous bientôt un budget de l'équipement sans crédit d'équipement ? (*Sourires sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.*) Vous me direz, sans doute, qu'il ne faut pas accorder trop d'importance à ces chiffres et que le F. A. C. peut toujours en cas de besoin faire une relance. Il est vrai, et nos rapporteurs l'ont souligné, que, ces dernières années, ce fonds a permis de modifier, dans des proportions parfois considérables, le volume de vos crédits.

Je veux toutefois vous mettre en garde contre cette politique de l'accordéon que je dénonçais déjà en rapportant le budget de la culture, car elle interdit toute programmation sérieuse.

Vos coups de frein et vos accélérations risquent de casser le secteur du bâtiment et surtout celui des travaux publics qui est aujourd'hui un de ceux où le chômage est le plus fort, les faillites les plus nombreuses, les fermetures d'entreprises les plus fréquentes. Monsieur le ministre, il faut arrêter le massacre.

En réalité, un seul secteur bénéficie d'une priorité certaine : c'est celui des autoroutes. Je présenterai, sur ce point, des observations en les reliant au problème plus général des liaisons routières rapides.

Toutefois, j'ai trop souvent souligné, au sein de notre assemblée, l'importance que les socialistes accordent à l'aménagement du territoire pour ne pas évoquer brièvement cette part, j'allais dire, tant elle est congrue, cette portion, de votre ministère.

Une fois encore malheureusement, les crédits qui lui sont offerts ne lui permettront de jouer qu'un rôle correctif mineur.

En effet, les crédits de la D. A. T. A. R. — la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale — stagnent en francs courants, c'est-à-dire qu'ils régressent. Les crédits du F. E. D. E. R. — fonds européen de développement régional — viennent le plus souvent se substituer à l'effort financier de l'Etat, au lieu de les abonder. C'est le cas, en particulier, pour le plan routier breton.

Bref, en matière d'aménagement du territoire, les moyens mobilisés sont en continuelle diminution, preuve supplémentaire, s'il en était besoin, que l'aménagement du territoire n'entre pas vraiment dans les préoccupations d'un Gouvernement qui continue de refuser les deux conditions préalables essentielles à la mise en œuvre d'une réelle politique d'aménagement du territoire : d'une part une réelle planification démocratique et d'autre part une refonte institutionnelle donnant aux régions le pouvoir qu'elles revendiquent.

Le caractère inopérant de votre politique est parfaitement illustré par l'évolution des emplois créés respectivement dans l'Ouest de la France et dans le Bassin parisien, quoi qu'en ait pu dire tout à l'heure M. Guermeur.

Alors que le développement de l'Ouest est censé constituer une des priorités de la D. A. T. A. R. et bénéficier, à ce titre, du système d'aides que nous savons, il s'y est créé en dix ans deux fois moins d'emplois que dans le Bassin parisien qui, lui n'est pas aidé.

En dépit du rôle essentiel que pourrait avoir l'aménagement du territoire pour répondre à la revendication première de nos jeunes : vivre et travailler au pays, l'examen de cette partie de votre budget permet, hélas sans difficulté, de l'écartier de notre discussion : on ne parle pas des absents.

Or j'observe précisément que votre politique pour les autoroutes est loin de servir l'aménagement du territoire.

Sur les 4 000 kilomètres d'autoroutes, dont 3 000 constituent des liaisons interurbaines, les huit dixièmes se trouvent à l'Est d'une ligne Le Havre—Marseille.

Les décisions gouvernementales récentes ne contribuent que faiblement à modifier ce déséquilibre. Si l'on suit le Gouvernement, sur 4 700 kilomètres de réseau d'autoroutes en rase campagne en 1980, les sept dixièmes seraient encore à l'Est de cette ligne.

Or ce déséquilibre ne porte pas seulement sur le nombre de kilomètres d'autoroutes, mais aussi sur le coût de leur utilisation par les particuliers.

Les péages défavorisent les régions de l'Ouest. Leur coût en centimes par kilomètre y est de 30 p. 100 supérieur, en moyenne, à ceux de l'Est. La différence est presque du simple au double entre Paris—Lyon et Paris—La Ferté-Bernard.

Une telle situation est absurde ; elle résulte d'une politique qui consiste à soutenir, quelles qu'en soient les conséquences, la logique du système capitaliste. C'est cette politique qu'il faut changer car non seulement elle porte atteinte à l'aménagement du territoire, mais elle compromet l'ensemble des liaisons routières rapides.

En effet, en assurant à la fin des années 1950 le financement du réseau routier par le péage, et en confiant, surtout depuis 1969, une grande partie des nouvelles concessions à des sociétés privées, les pouvoirs publics ont érigé un système duquel la notion de service public était malheureusement absente.

Les aberrations auxquelles il a conduit sont vivement ressenties par les usagers, en dépit du principe, initialement posé, du libre choix de l'usager. Nous savons que les routes nationales classiques ne sont plus améliorées, et à peine entretenues, lorsque cela vient contrarier les intérêts des sociétés d'autoroutes. Ainsi, certains aménagements, tels que les déviations de villes, pourtant indispensables à la sécurité et au bien-être des populations, sont largement différés.

La construction et l'exploitation des postes de péage majorent les coûts à tel point que les sociétés et les pouvoirs publics

sont conduits à limiter le nombre des échangeurs, ce qui a pour effet majeur de mal desservir les agglomérations, en particulier les villes petites et moyennes.

Le montant du péage a aussi un effet dissuasif sur une partie du trafic. Ainsi, l'autoroute est sous-utilisée, les exemples de Paris—Metz ou de Lyon—Grenoble le démontrent, et les riverains des routes parallèles continuent à être gênés par du trafic de transit, en particulier par les poids lourds.

Cette évasion du trafic, qui reste modérée pour les autoroutes anciennes construites par des sociétés d'économie mixte, atteint la dimension d'un véritable gaspillage pour certaines autoroutes construites récemment par des sociétés privées.

On connaît les thèses que tentent d'accréditer les milieux officiels : c'est grâce au péage que la France a pu développer son réseau d'autoroutes et rattraper son retard.

C'est oublier que l'Allemagne, déjà dotée en 1960 d'un réseau d'autoroutes bien plus étendu que celui de la France, a continué à accroître son avance sans faire appel au péage.

Autre argument : le réseau autoroutier français s'est développé plus rapidement depuis 1970, grâce aux capitaux privés.

En fait, les actionnaires des sociétés privées concessionnaires d'autoroutes n'apportent en capitaux propres que 10 p. 100 des financements nécessaires lors de la construction. L'Etat continue à subventionner les constructions, il apporte gratuitement au concessionnaire certains tronçons, il garde à sa charge les pénétrations urbaines les plus coûteuses.

En outre, les actionnaires des sociétés privées récupèrent, dès la période de construction, les capitaux propres investis, en se versant des commissions correspondant à des services fictifs qui majoraient d'autant le coût total de l'autoroute.

C'est ce qu'a démontré la Cour des comptes dans la partie de son rapport de 1977 consacrée à la société des autoroutes Rhône-Alpes : 330 millions de francs d'avantages et de rémunérations ont été accordés aux actionnaires, pour 175 millions de francs de capital.

La transformation des diverses avances et apports en nature à l'Etat, aux commissionnaires en participation au capital lui donnerait, d'emblée, la majorité de presque toutes les sociétés.

En vérité, le recours à des sociétés privées n'a pas apporté les avantages avancés par le Gouvernement.

La réduction des coûts constatée dans les années 1970 provient essentiellement de la réduction des normes techniques de certaines autoroutes, préjudiciable à la sécurité, et de la concession de grands tronçons d'un seul tenant, ce qui a permis des gains de productivité obtenus également par les concessionnaires publics.

Bien au contraire, la création de nouvelles sociétés d'autoroutes a engendré artificiellement des difficultés de gestion des concessions.

Afin d'équilibrer rapidement leurs comptes, les sociétés récemment créées instaurent des péages chers, ce qui a pour effet de détourner une partie importante du trafic sans améliorer leur situation financière. L'Etat est alors conduit — c'est une mécanique que nous connaissons bien — à intervenir financièrement pour soutenir ces sociétés.

Dans le même temps, certaines sociétés d'économie mixte, plus anciennes, dégagent déjà des excédents qui les incitent à autofinancer dans leur champ d'action géographique des autoroutes dont le caractère prioritaire n'est pas toujours évident.

Si l'on n'y prenait garde, l'essentiel du financement des liaisons routières rapides nécessaires à l'Ouest du pays reposerait sur le seul financement de l'Etat, cependant que dans l'Est du pays on verrait se développer un maillage serré d'autoroutes, parfois inutiles ou superflues, payées par les surplus dégagés par les péages des autoroutes de cette zone.

MM. Louis Le Pensec et Jean Bernard. Très bien !

M. Charles Josselin. Une politique nouvelle doit donc être mise en œuvre.

Elle repose sur deux objectifs : accélérer à court et à moyen terme la réalisation de liaisons routières rapides dans la moitié ouest du pays ; s'orienter à plus long terme vers la suppression totale du péage en France.

Elle s'appuie sur trois moyens complémentaires.

Premier moyen : établir un nouveau calendrier des réalisations du schéma directeur des liaisons routières rapides privilégiant l'Ouest. Ce schéma existe : il manifeste un effort réel pour échapper à la tendance traditionnellement radiocentrique des liaisons à partir de Paris. Il prévoit des transversales horizontales et verticales ne passant pas par la capitale — nos rapports l'ont souligné. Mais sa mise en œuvre contredit cet effort et a renforcé la tendance traditionnelle.

Il faut donc réexaminer ce schéma, en tenant compte de la redistribution des compétences, et des moyens financiers entre l'Etat et les régions, comme le prévoit le programme commun de gouvernement, ainsi que des orientations générales d'aménagement du territoire. Il faut, également, en réviser le calendrier de réalisation, pour répondre aux deux objectifs plus particuliers cités plus haut.

Deuxième moyen : construire désormais des routes express à deux voies, avec croisements à niveaux distincts, dont la construction est beaucoup moins chère que celle des autoroutes. Les risques d'accidents ne seraient pas accrus et une meilleure liaison serait assurée pour les villes moyennes et petites.

Le coût de construction d'un kilomètre d'autoroute en rase campagne s'élève à quelque 6 millions de francs en 1975, contre 5 millions pour les routes à deux fois deux voies : le prix du kilomètre d'autoroute est donc plus cher de 20 p. 100.

Mais il ne s'agit là que d'une partie de la différence du coût. Les autoroutes interurbaines comportent des péages, générateurs de coûts supplémentaires, voire de gaspillage : le péage nécessaire, en fait, des systèmes d'échangeurs plus complexes ; il entraîne des dépenses de construction et d'exploitation des installations qui lui sont propres, dépenses qui s'ajoutent à celles de l'autoroute elle-même.

Notons au passage que ces frais conduisent les sociétés concessionnaires à diminuer le nombre de péages, ce qui entraîne un mauvais raccordement au réseau de routes ordinaires, ainsi que de nombreux inconvénients pour bien des petites villes.

Au demeurant, le péage entraîne une certaine évasion du trafic, en particulier des poids lourds, vers le système de routes ordinaires. Cette évasion joue d'autant plus que la construction de l'autoroute à péage cherche à précéder la croissance du trafic — pour des raisons, précisément, d'aménagement du territoire — plutôt qu'à résoudre le problème de sa congestion, du trafic routier.

Certaines analyses faites sur ces différents points conduisent à admettre que le péage introduit, directement ou indirectement, un coût complémentaire de 20 à 30 p. 100.

La différence entre une autoroute à péage et une voie express à deux voies serait donc de plus de 40 p. 100.

Troisième moyen : utiliser les ressources des péages des autoroutes existantes pour le financement dans l'Ouest des routes à deux fois deux voies.

Les recettes des péages, même en supposant l'instauration d'un péage uniforme modéré qui pourrait être le péage actuellement pratiqué sur les autoroutes anciennes, permettent non seulement de rembourser les emprunts consentis aux sociétés concessionnaires, mais encore de dégager des ressources supplémentaires qui, jointes aux crédits de l'Etat, donneraient la possibilité d'accélérer le réseau express de la partie ouest du pays.

La meilleure solution consiste à établir une taxe sur les bénéfices des sociétés et non sur l'usager. Cette taxe pourrait venir abonder un fonds national, par exemple le fonds spécial d'investissement routier, sous la forme de recettes affectées, c'est-à-dire destinées au financement du réseau express.

Jusqu'à présent, l'Est a bénéficié d'un avantage considérable par rapport à l'Ouest, celui de disposer d'un système de liaisons routières rapides. Il est normal et équitable que cet avantage soit compensé, désormais, par un effort de solidarité à l'égard de l'Ouest.

M. Louis Le Pensec. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Charles Josselin. Bien volontiers.

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

M. Louis Le Pensec. Parlant des voies express, M. Josselin s'est fait l'écho d'appréhensions dans la réalisation du plan routier breton. J'aimerais qu'il associe à ses craintes le problème de la réalisation de ce plan pour la partie Sud-Finistère, mais dans sa conception d'origine, à savoir des routes à deux fois deux voies.

M. le ministre de l'équipement n'a pas répondu à la question que je lui avais posée sur ce point. Je veux bien mettre ce silence sur le compte de son arrivée récente à la tête de ce ministère. Toutefois, je serais heureux qu'il puisse fournir à M. Josselin toutes les précisions nécessaires sur la programmation de l'achèvement du plan routier dans ce département.

M. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Tout à l'heure.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Josselin.

M. Charles Josselin. Je rappelle qu'une fois mis en place, conformément au schéma directeur, l'ensemble du réseau routier rapide doit redevenir un véritable service public gratuit.

Voilà, monsieur le ministre, qui prouverait, mieux que votre discours, que l'aménagement du territoire demeure l'un des moyens majeurs — je reprends votre expression — de rééquilibrage, et que les priorités retenues par le plan de désenclavement de l'Ouest et du Massif central seront enfin respectées. Car ce n'est pas aux Bretons que vous ferez croire que votre budget va accélérer la réalisation du plan routier dont, en 1969, le général de Gaulle promettait l'achèvement pour 1975.

Je sais que le plan initial a été modifié. Cela ne suffit pas à expliquer que son taux de réalisation ne soit actuellement que de 44 p. 100.

M. le ministre délégué à l'économie et aux finances a répondu à une question que j'avais posée en commission : le plan routier breton bénéficie, en 1977, d'une rallonge exceptionnelle de 30 p. 100, ce qui porte le total des crédits qui lui sont consacrés à 280 millions de francs.

La belle affaire ! Ils étaient de 285 millions en 1976 et vous nous promettez 250 millions pour 1978, tous ces chiffres étant, hélas ! exprimés en francs courants.

Les Bretons savent que votre administration ne dispose pour les autres routes nationales d'aucun autre crédit et qu'elle est impuissante pour les routes nationales autres que celles qui sont comprises dans le plan routier breton. Vous ne serez donc pas surpris s'ils s'impatientent et ne croient plus à votre aménagement du territoire.

Vos attributions sont vastes, complexes et touchent chaque citoyen dans la quotidienneté de sa vie. C'est bien pour cela que notre inquiétude est si grande. Si vos propres amis qualifient votre budget de spartiate c'est peut-être — et je ne plaisante pas, car le sujet est trop grave — pour vous dire pudiquement qu'en 1978, vous marcherez à pied.

M. Louis Le Pensec. Pieds nus !

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

M. Roland Boudet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au moment où tous les hommes responsables de la politique de la France suivent avec une particulière attention, et souvent avec inquiétude, l'évolution du marché du travail, c'est en définitive vers la situation des entreprises que nous tournons nos regards, car ce sont elles qui donnent des emplois, certains l'oubliant trop souvent.

Le budget de l'équipement est un de ceux qui a le plus d'influence sur l'activité des entreprises de travaux publics, lesquelles occupent une place très importante dans l'économie française.

C'est, sur cet aspect économique de votre budget, monsieur le ministre, que je voudrais présenter quelques observations.

Le montant total des crédits de paiement s'élève à 14,659 millions de francs, soit une progression de 19,6 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1977.

Cette augmentation devrait permettre, en 1978, de soutenir l'activité des travaux publics, d'une façon plus efficace que l'année précédente.

Néanmoins, compte tenu, d'une part, de la baisse enregistrée en 1977 par rapport à 1976, d'autre part, de l'inflation, il est à craindre que le volume de travaux qui pourra être réalisé en 1978 ne soit inférieur de 12 p. 100 au volume atteint en 1976.

C'est-à-dire qu'en dépit de la réelle progression des crédits de paiement pour 1978, la baisse du montant des autorisations de programme laisse prévoir un ralentissement progressif des engagements, donc des travaux, pour la seconde partie de l'an prochain.

Ma première question est celle-ci :

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour maintenir le niveau de l'activité et de l'emploi dans les entreprises qui sont déjà affectées par trois années de régression ?

Au cours des exercices budgétaires passés, le budget initial, calculé de façon restrictive, a été augmenté en cours d'exécution, par des crédits supplémentaires grâce, notamment, au fonds d'action conjoncturelle. Ces pratiques ne permettent pas à la profession de prévoir le niveau de son activité avec plus de six mois d'avance, ce qui conduit les employeurs à se montrer extrêmement prudents en matière d'emploi.

D'où ma deuxième question :

N'estimez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait préférable d'intégrer les dépenses budgétaires de chaque exercice dans des programmes pluriannuels ? Ces programmes pourraient servir de base de prévision aux entreprises pour leurs effectifs et pour leur décision d'investissements.

Par ailleurs, on note depuis plusieurs années une lente décroissance de l'effort d'investissement de l'Etat en matière d'infrastructures, mais une augmentation des dépenses de fonctionnement et d'assistance.

Ne serait-il pas préférable de consacrer un effort plus grand en faveur des dépenses d'infrastructures ? Ce sont elles, ne l'oublions pas, qui créent des emplois et améliorent, à terme, l'efficacité globale de l'économie française.

On observe également l'augmentation substantielle des crédits destinés au fonds d'équipement des collectivités locales. Cette évolution témoigne d'un transfert des possibilités financières de l'Etat vers les collectivités locales.

Il est à souhaiter que les investissements de ces collectivités permettent de compenser la baisse en volume des travaux financés directement par le ministère de l'équipement et le F. S. I. R., dont les crédits augmentent trop peu.

Il faut ajouter que la T.V.A. payée par les collectivités locales se traduit dans les faits par une réduction relative des dépenses directes de l'Etat.

Ne conviendrait-il pas, par conséquent, de faire effort pour que l'augmentation des subventions aux collectivités locales ne se ramène pas à un transfert mais soit une réelle augmentation, les collectivités locales se voyant remboursées de la T.V.A. qu'elles paient sur leurs travaux ?

A ce rapide survol de votre budget, monsieur le ministre, j'ajouterai quelques observations.

Un pays ne peut être prospère que s'il est bien équipé ; il ne peut être équilibré économiquement et géographiquement que si ses équipements vont vitaliser toutes les régions de notre hexagone.

Devant l'ampleur de ce qui reste à réaliser, devant l'importance de ce qui doit être modernisé, on peut dire que la croissance de la richesse de notre pays est en grande partie fonction de l'activité de ses entreprises de travaux publics.

Or ces entreprises, pour se créer, pour se développer, pour travailler, exigent de lourds investissements ; un ralentissement trop marqué ou trop prolongé de leur activité les conduirait rapidement à la disparition. Leurs difficultés quotidiennes sont un frein à l'activité économique du pays.

A ce sujet, j'appelle votre attention sur le problème de la taxe professionnelle telle qu'elle est appliquée aux entreprises de travaux publics.

Si, jadis, les entreprises de travaux publics négligeaient généralement d'intégrer le coût de la patente dans leurs prix de revient, il n'en est plus de même pour la taxe professionnelle qui pénalise doublement les entreprises de travaux publics.

En effet, ces entreprises sont des entreprises de main-d'œuvre. Or les salaires sont retenus pour le cinquième de leur montant dans la base d'imposition. De plus, les entreprises utilisent un matériel très onéreux. Ce second élément de la base d'imposition pèse d'autant plus lourd que ce matériel n'est pas utilisé à plein comme les matériels des entreprises sédentaires.

Ces bases élevées sont parfois soumises à des taux d'imposition prohibitifs.

Mais la taxe professionnelle représente aussi un coût administratif non négligeable pour les entreprises de travaux publics : tous les chantiers de plus de trois mois doivent faire l'objet d'une déclaration spéciale ; la répartition du matériel entre les différents chantiers s'effectue en fonction des salaires qui y sont versés et elle est ainsi très complexe, toutes les entreprises n'ayant pas une comptabilité analytique.

Ces déclarations entraînent un important travail administratif supplémentaire pour les services comptables des entreprises. A cela s'ajoute la vérification des avis d'imposition reçus qui comportent hélas ! de nombreuses erreurs commises par les services d'assiette des impôts, preuve de la trop grande complexité de la réglementation actuelle.

Enfin, du fait des modalités de déclaration, les chantiers ouverts dans l'année et dont la durée dépasse trois mois ne peuvent être déclarés aux services d'assiette que l'année suivante ; l'imposition doit donc être établie par rôle supplémentaire l'année suivante et n'influe en rien sur la détermination du taux communal. De plus, la déclaration récapitulative du mois d'octobre est pratiquement impossible à établir et pourtant les entreprises doivent la fournir à l'administration.

Ajoutons que ce coût n'est qu'imparfaitement écrété par le plafonnement. En effet, les modalités mises en place pour 1977 et 1978 le rendent proportionnel à l'augmentation du rendement de la taxe professionnelle pour la commune par le jeu du coefficient communal. Or celui-ci peut être très élevé. Le plafonnement ainsi mis en place risque donc d'être très illusoire.

Monsieur le ministre, ne serait-il pas possible soit de revenir pour les chantiers à un régime spécial à la profession comme cela a été le cas jusqu'à la réforme de la patente en 1957, les entreprises versant à la commune où elles ont ouvert un chantier un certain pourcentage du montant des travaux qui y sont effectués, soit de rétablir l'abattement de 35 p. 100 sur la valeur locale des matériels qu'autorisait l'administration sous le régime de la patente pour tenir compte des conditions particulières d'emploi ; de retenir les salaires comme base d'imposition pour leur dixième seulement, enfin, de répartir la valeur locale des matériels entre les différents chantiers en fonction non des salaires des chantiers mais du montant des travaux ?

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, appeler particulièrement votre attention sur l'impérieuse nécessité de réaliser des voies de contournement des villes traversées par des routes à grande circulation.

Il est, en effet, inutile de parler de la qualité de la vie pour ceux qui vivent dans des localités en bordure de rues toujours trop étroites pour le trafic moderne et qui connaissent donc une circulation intense, nuit et jour, de voitures de tourisme et d'énormes camions. La vie dans certaines localités est devenue impossible en raison du trafic routier bruyant et dangereux.

M. Eugène Claudius-Petit. A qui la faute ?

M. Roland Boudet. Mais si la vie est devenue impossible pour les habitants de ces localités, il faut dire que la traversée de ces villes constitue aussi pour les conducteurs une source de difficultés, d'arrêts, d'énervements, qui diminuent considérablement le plaisir de voyager. De plus, la densité de la circulation dans ces localités est très souvent à la limite du blocage et donc des fameux « bouchons ».

Plutôt que de laisser les municipalités s'engager dans de lourdes dépenses pour améliorer un ou deux carrefours à l'intérieur de la ville, mieux vaudrait aider ces localités à réaliser en dehors de la cité une voie de détournement.

Par ailleurs, il est prévisible que la contribution des sociétés privées d'autoroutes à la construction du réseau français va diminuer dans les prochaines années. Ne convient-il pas de prévoir des crédits d'Etat pour réaliser tout un plan comportant à la fois de nouvelles voies rapides, notamment transversales, et des voies de contournement des localités, situées sur les routes à grand trafic ? Ainsi compléterait-on raisonnablement et logiquement notre réseau routier.

Enfin, monsieur le ministre, le budget des voies navigables est en régression et son montant est vraiment faible par rapport aux besoins d'extension et de modernisation du réseau français.

Au moment où l'on cherche à diminuer la pollution, le réseau des voies navigables devrait bénéficier d'un développement beaucoup plus rapide ; sinon — et il faut y faire attention — le trafic risque rapidement de s'orienter vers les pays voisins qui améliorent bien plus vite que nous leur réseau de voies navigables.

Je sais, monsieur le ministre, combien vous êtes soucieux de l'avenir de la France, et je ne doute pas que vous pensiez, comme moi, que notre pays ne sera fort et prospère qu'en fonction de son équipement. C'est pourquoi, mes amis et moi nous voterons votre budget en vous demandant d'apporter tous vos efforts à le compléter afin d'accélérer la reprise économique, seule capable d'assurer la sécurité et le bonheur des Français.

Je suis heureux, monsieur le président, d'avoir achevé mon intervention en respectant mon temps de parole. *(Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, du groupe républicain et du rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. Barbet, pour cinq minutes.

M. Raymond Barbet. Monsieur le ministre, l'énumération des travaux de construction d'autoroutes, que vous avez faite lors de votre audition par la commission de la production et des échanges, au moment de la présentation de votre budget, m'a permis de constater, une fois de plus, que n'y figurait pas la construction de l'autoroute A 14 dont la réalisation était pourtant envisagée en 1958, au moment où fut décidé par le Gouvernement l'aménagement de la zone de la Défense.

Mais autant en emporte le vent et l'engagement pris n'a pas été tenu ; ce qui fait qu'aujourd'hui, avec les constructions de bureaux qui ont été réalisées, auxquelles s'ajoutent les impératifs de la circulation générale en constante augmentation, le boulevard circulaire, qui a été conçu pour la desserte locale, supporte une circulation de transit arrivée à saturation et la situation actuelle engage votre seule et entière responsabilité.

En effet, c'est le Gouvernement qui a décidé de cette opération dont, sans aucun doute, comme certaines autres, on a voulu qu'elle fut de prestige, celui-ci se trouvant sérieusement terni aujourd'hui.

C'est aussi le Gouvernement qui s'est assuré la maîtrise de l'ouvrage par la composition du conseil d'administration de l'établissement public, en laissant aux élus locaux une place minoritaire.

C'est encore le Gouvernement, et le Gouvernement seul, qui, en février 1972, a décidé de porter à 1 550 000 mètres carrés de bureaux les surfaces à construire dans la zone A au lieu de 800 000 mètres carrés, comme l'avait arrêté le conseil d'administration en 1964 en approuvant le plan directeur de la zone d'aménagement.

C'est enfin le Gouvernement qui a décidé que, dans la zone B, sur Nanterre, seraient construits 6 000 logements, dont 2 000 destinés à la vente et dont les premiers construits font déjà l'objet d'une spéculation intolérable. C'est ainsi que des appartements achetés sont loués par leur propriétaire sur la base d'un loyer mensuel de 2 300 francs pour un F 4, loyer assorti du versement d'un cautionnement de 8 000 francs et de l'engagement d'occuper les lieux une année au moins.

C'est donc le Gouvernement, les différents ministères par personnes interposées et les élus qui, au conseil d'administration, ont approuvé ces décisions, qui portent la responsabilité de la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui l'établissement public par le déficit de trésorerie qui s'accumule depuis l'année 1975.

Quoi que vous en disiez, cette opération ne vous a rien coûté ; au contraire, elle vous a rapporté, comme le prouvera l'énoncé de quelques chiffres.

Rien que pour la zone A, la redevance pour création de bureaux a rapporté 114 millions de francs. Pour son compte, l'établissement public pour l'aménagement de la Défense — E. P. A. D. — a supporté 34 608 200 francs. La T. V. A. non récupérable supportée par l'E. P. A. D. a été de 22 millions de francs et le montant de la T. V. A. sur les constructions de bureaux et de logements de la zone A est estimé à 500 millions de francs. En regard, la dotation en capital en 1958 a été de 30 millions de francs et le capital que possède aujourd'hui l'E. P. A. D., par la propriété de son siège et les parkings construits — mille environ — représente plus de 300 millions de francs, ce qui fait qu'au total les 30 millions de 1958 ont rapporté à l'Etat 900 millions environ.

Malgré cette constatation, la proposition de l'établissement public d'envisager sur le programme 1978-1981 la construction de l'autoroute A 14 dans la zone A en totalité est repoussée, alors qu'il n'en coûterait que 344 millions de francs en effectuant sa jonction avec l'autoroute A 86.

Il en résulte que près de cent membres du personnel ont été licenciés, que des ingénieurs de haute qualification sont réduits à l'inactivité, que des techniciens et du personnel d'exécution ne demandent qu'à se voir confier des charges de travail, car des équipements collectifs et sociaux peuvent être réalisés et mis à la disposition des travailleurs et des habitants.

Nous estimons que le programme arrêté par le Gouvernement en 1972 et imposé à l'établissement public doit être révisé et que les surfaces de bureaux à construire dans la zone A doivent être ramenées à un million de mètres carrés au plus.

Comme le demande la municipalité de Nanterre, le nombre de logements à construire dans la zone B doit être ramené à 5 000 au plus, en réduisant le nombre des logements destinés à la vente, sans pour autant diminuer le nombre des logements sociaux. Car nous ne saurions admettre que des travailleurs aient été évincés de leurs habitations et que des petits propriétaires aient été expropriés, avec toutes les conséquences qui en ont résulté pour eux, afin que d'autres réalisent des profits sur leur dos.

Il faut également autoriser la construction de 300 000 mètres carrés de bureaux et d'industries non polluantes dans la zone B.

Il faut enfin assurer les financements nécessaires pour la réalisation de travaux d'intérêt public.

Monsieur le ministre, ne vous retracez pas avec le Gouvernement derrière ce que vous appelez la « conjoncture », ce qui n'est rien d'autre que la crise de votre système pour tenter de justifier votre passivité.

En ce qui nous concerne, nous nous plaçons résolument du côté des travailleurs et des populations de la région, pour exiger de vous l'application de mesures qui leur seraient favorables. Nous les assurons que nous ne dévierons pas de la voie dans laquelle nous nous sommes engagés. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Neuwirth, qui bénéficiera du temps de parole de M. Ehm.

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le ministre, je vous parlerai ce soir d'un spécimen humain qui est considéré avec beaucoup trop de méfiance par votre administration : *l'homo velocipedibus*. (Sourires.)

La méfiance de votre administration provient sans doute de la prolifération, jugée par elle excessive, de cette espèce qui s'est reproduite par millions sur nos routes et sur nos chemins. L'extermination de ladite espèce par manque d'infrastructures routières ayant échoué, votre administration s'est enfin résignée, comme disent nos amis belges, « à vivre avec ». Mais vivre avec qui ?

Il s'agit d'abord des millions de travailleurs, d'étudiants et d'écoliers qui chaque jour utilisent les « deux-roues » pour effectuer le trajet séparant leur domicile de leurs bureaux, leurs ateliers, leurs usines, leurs écoles et leurs universités.

Il s'agit ensuite des millions d'hommes, de femmes et d'enfants qui les mercredis, les samedis, les dimanches et les jours fériés égayent nos routes et nos chemins où ils retrouvent le goût de l'effort et la nature vraie.

Déjà, en 1972, j'étais passé pour un doux rêveur en expliquant, à cette même tribune, que la moto était devenue un phénomène sociologique de notre époque et qu'il fallait penser à créer les circuits nécessaires. Aujourd'hui, on peut se demander de combien de tombes devra être jalonnée cette route pour qu'on se décide enfin à réaliser ces circuits.

Après des années de luttes et de demandes incessantes que de nombreux membres de cette assemblée ont connues et approuvées, un de vos prédécesseurs, M. Olivier Guichard, ouvrit une ligne — bien modeste certes, mais une ligne tout de même — dans le budget de l'équipement.

Puis un autre de vos prédécesseurs, M. Robert Galley, signa, conjointement avec le ministre de l'intérieur, une circulaire d'une très grande importance puisqu'elle prévoyait que les plans d'ensemble, les plans d'urbanisme et de construction devaient tenir compte d'une circulation autonome des « deux-roues ». Je ne suis d'ailleurs pas certain que cette circulaire soit, aujourd'hui encore, parfaitement appliquée. *L'homo velocipedibus* est toujours incompris !

Enfin, M. Fourcade, au cours d'une conférence de presse, fit part de sa détermination de pratiquer une politique véritable d'infrastructures en faveur des « deux-roues ». En même temps, il annonçait une circulaire enjoignant de prévoir des places de stationnement spécifiques aux « deux-roues » lors de la construction des immeubles. Nous ne savons pas ce qu'il est advenu de cette circulaire et nous attendons toujours la cotation du C. S. T. B. pour ces places.

Bien entendu, dès qu'il est question de vélo, la pensée s'envole immédiatement vers les pistes cyclables. Je ne mentionnerai pas le nombre de kilomètres de ces pistes que nous avons en France, car nous ne pouvons qu'être modestes en ce domaine. Mais un autre problème se pose aujourd'hui, celui du financement.

Il faut bien reconnaître que le financement mis au point est un véritable casse-tête chinois. Sa complexité est extraordinaire : il prévoit une forme de financement pour les communes de plus de 20 000 habitants, qui peuvent inclure la dépense dans leur plan de circulation, mais il ne prévoit rien pour les communes de moins de 20 000 habitants. A cela, s'ajoute une subdivision très compliquée. J'aimerais, monsieur le ministre, connaître le héros qui, dans votre administration, acceptera de venir nous expliquer les modalités de ce financement pour les communes.

Ce héros devra nous expliquer aussi pourquoi l'on n'a pas prévu, dans ces plans de financement, l'entretien de ces pistes cyclables, qui sont en général très mal entretenues parce que l'on ne sait pas très bien qui en a la charge : l'Etat, la commune ou le département. J'estime que tout projet devrait désormais déterminer qui aura la responsabilité de leur entretien.

M. Fourcade avait prévu « le remplacement systématique des pistes cyclables détruites par des ouvrages que ce soient les autoroutes ou les échangeurs ». Promesse qui n'a pas été suivie partout d'un début de réalisation. C'est le cas, par exemple, au carrefour de Bezons, dans le Val-d'Oise, où l'on attend toujours le rétablissement de la piste cyclable pour permettre aux « deux-roues » de passer.

M. Roger Roucaute. Ce n'est pas la seule promesse à ne pas avoir été tenue !

M. Lucien Neuwirth. Pourquoi faire des études d'impact si l'on s'obstine à oublier qu'il y a 15 millions de « deux-roues » en France ?

Je voudrais également appeler votre attention sur une autre fausse difficulté technique : la séparation en deux courants de circulation des véhicules qui s'écoulent à des vitesses différentes. Pourquoi ne pas inciter nos constructeurs à mettre au point des cyclomoteurs roulant à faible vitesse qui pourraient s'insérer dans le flux des « deux-roues », les engins à grande vitesse continuant à circuler avec les autres véhicules ?

Dans ce domaine, bien d'autres dispositions pourraient être prises. Mais votre ministère doit aussi jouer un rôle d'information. Les maires doivent connaître toutes les possibilités de réaliser des équipements dont certains se révèlent, en fin de compte, très bon marché. Il ne s'agit pas seulement d'envisager des travaux neufs, certes intéressants en tant que tels, surtout quand il s'agit de pistes cyclables, il faut aussi mettre à l'étude des modifications de tracés sur le terrain. Pourquoi, par exemple, ne pas prévoir des couloirs différents pour les automobiles et les « deux-roues » avant les carrefours, comme cela se fait dans toute l'Europe du Nord, en particulier en Scandinavie ? En France, chaque automobiliste se demande toujours si le cycliste va tourner à gauche ou à droite ou bien rester au milieu de la chaussée.

Cette tendance à négliger les « deux-roues » n'est pas étrangère non plus à une autre administration : la S. N. C. F. a retiré du service ces fameux wagons-fourgons dans lesquels nous accochions nos vélos lorsque nous nous déplaçons. Il est vrai, en revanche, que la S. N. C. F. a pris de l'avance sur vous, monsieur le ministre, en développant les parcs de stationnement dans toute la région parisienne.

Certaines infrastructures peu coûteuses n'appellent pas d'études techniques très poussées. Il en est ainsi de la signalisation horizontale, également en vigueur dans les pays du Nord et notamment en Scandinavie. De même, pourquoi ne pas élargir les couloirs d'autobus pour permettre aux « deux-roues » d'y circuler ? Avouez qu'à Paris, la chose n'est guère facile.

Il faut également inciter vos directeurs départementaux de l'équipement et votre administration à mieux prendre conscience de ces problèmes car nous arrivons à une situation de blocage. Ils doivent savoir que les réalisations simples sont peu onéreuses et qu'il suffit d'avoir la volonté d'appréhender certains problèmes pour les dominer.

Le problème du moment est celui de la sécurité du « deux-roues ». En dépit du pont obligatoire du casque, aussi perfectionné soit-il, malgré l'existence de permis de conduire variés, la sécurité relève avant tout et fondamentalement de l'infrastructure. Encore une fois, il est absolument nécessaire de séparer les courants des véhicules qui circulent à des vitesses différentes. Il est inconcevable de mêler dans un même courant de circulation des véhicules qui roulent à 130 kilomètres à l'heure et d'autres à 30 kilomètres à l'heure !

Monsieur le ministre, le comité national des usagers du cycle est là pour vous aider et vous conseiller. Vous pouvez faire appel à son concours autant que vous le désirez et c'est d'ailleurs ce que vos services ont commencé fort judicieusement de faire.

N'oubliez pas non plus que l'industrie du cycle est la deuxième industrie exportatrice de France et que son importance est donc loin d'être négligeable puisqu'elle représente un débouché considérable pour notre économie et pour l'emploi. Or nous ne pourrions pas miser sur son développement si l'on risque sa vie chaque fois que l'on circule à bicyclette ou sur un « deux-roues ».

Votre responsabilité est en cause, monsieur le ministre, et il dépendra de vous que cet *homo velocipedibus* devienne un homme superbement heureux. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Charles Deprez. Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris que, dans les quelques minutes qui me sont imparties, je vous parle du nouveau quartier de La Défense.

A quel point en est actuellement cette opération ?

Aujourd'hui, 35 000 personnes travaillent et 70 000 vivent dans ce nouveau quartier.

Actuellement, la conjoncture frappe à La Défense comme ailleurs, mais moins qu'on ne le dit. Le stock de bureaux vides, qui atteignait près de 220 000 mètres carrés au début de l'année 1976, est aujourd'hui de l'ordre de 100 000 mètres carrés et tout laisse à penser qu'il n'y aura plus de bureaux vides à La Défense l'année prochaine, à certaines conditions, sur lesquelles je reviendrai et surtout si la D. A. T. A. R. le veut bien.

Il en résulte naturellement que l'établissement chargé de l'aménagement de La Défense traverse actuellement une passe financière difficile.

Est-ce une raison pour envisager d'arrêter l'opération ? Je ne le crois pas.

Il faut dire d'abord que l'Etat est, sur le plan financier, très engagé dans cette affaire, puisqu'il garantit les emprunts consentis à l'établissement public par la caisse des dépôts et consignations : tout arrêt conduirait à faire jouer cette garantie à concurrence de la somme de 700 millions de francs environ, somme à laquelle s'élèvera la dette de l'E. P. A. D. à la fin de l'année 1977.

Mais surtout, je le répète, plus de 100 000 personnes travaillent et vivent à La Défense et attendent maintenant que les travaux s'achèvent, comme cela leur a été promis.

Faut-il freiner l'opération ? En pratique, la conjoncture immobilière a aujourd'hui déjà ralenti le rythme de l'opération, qui va se distendre dans le temps. Il faut rappeler que le dernier acte de cession portant sur la réalisation de bureaux a été signé par l'établissement public le 15 novembre 1974. Or, que constate-t-on ? Que les charges de l'opération s'alourdissent considérablement.

En 1977, La Défense aura consacré 56 p. 100 des emprunts nouveaux au remboursement des prêts qui lui avaient été consentis antérieurement et au règlement des agios correspondants.

Pour réduire ses frais généraux, l'E. P. A. D. a été conduit en 1977 à procéder à un licenciement collectif pour cause économique portant sur près de cent personnes, soit 25 p. 100 des agents affectés à l'opération d'aménagement.

Par ailleurs, vous savez que la situation financière difficile dans laquelle se débat l'établissement public provient en partie des avances que ce dernier a été conduit à consentir à divers départements ministériels et qu'il a le plus grand mal à se faire rembourser.

Les sommes correspondantes s'élèvent à près de 50 millions de francs, dont la part la plus grosse, 45 millions de francs environ, a été consacrée à la réalisation de travaux indispensables pour permettre un jour le prolongement de la ligne de métro Vincennes—Neuilly dans le proche Ouest parisien.

En résumé, deux mesures indispensables s'imposent à l'Etat sur le plan financier.

D'une part, rembourser les dépenses déjà effectuées pour le compte de tiers ; d'autre part, porter à un niveau raisonnable le capital de l'établissement.

Ces mesures, accompagnées d'autorisations de prêts à faible intérêt pour 1978, permettraient à l'établissement d'assainir sa situation financière.

D'autres mesures doivent être prises.

En premier lieu, il convient d'achever le système de desserte de La Défense en terminant les aménagements déjà très avancés de la circulation dans la zone A, c'est-à-dire entre le pont de Neuilly et le centre national des industries et techniques. Mais je sais, monsieur le ministre, que vous connaissez le problème.

Vous savez en effet qu'il est prévu de faire passer là le début de l'autoroute A 14, ainsi que les échangeurs permettant de rejoindre la R.N. 192 en direction de Bezons et la R.N. 13 en direction de Saint-Germain-en-Laye, l'ensemble passant sous une dalle dont le gros œuvre est déjà construit et qu'il convient de terminer, en particulier en y installant les stations de ventilation nécessaires, même si l'on n'envisage pas de réaliser dans un avenir immédiat, l'autoroute A 14 au-delà de la préfecture de Nanterre.

Dans un avenir proche, il est indispensable de terminer ces échangeurs afin d'éviter l'asphyxie de la circulation qui se produit chaque jour, matin et soir ; il est également indispensable d'effectuer ces aménagements en raison du bruit intolérable produit par la circulation sur le boulevard périphérique de La Défense.

Je vous rappelle qu'en bordure de ce boulevard périphérique, où ne passeront plus tard que quelques milliers de voitures, ont été construits de nombreux logements, dont beaucoup d'H. L. M.

Or sur ce boulevard passent quotidiennement 100 000 véhicules, soit l'équivalent du trafic qui emprunte chaque jour chacune des autoroutes qui aboutissent au boulevard périphérique de Paris.

Vous savez que plus de 270 millions de francs ont déjà été dépensés pour préparer cet aménagement, que 200 millions sont nécessaires pour le terminer et qu'il conviendrait d'ouvrir un

crédit de cette importance dans les trois années à venir, de manière à passer dès maintenant les commandes, en particulier de ventilateurs.

Il serait illogique que les pouvoirs publics ne mènent pas activement à son terme la poursuite de ces travaux, rendant ainsi vains tous les efforts déjà très importants consentis.

En second lieu, et puisque les principales recettes de l'établissement public proviennent de la vente de terrains pour la construction de bureaux, il faut faciliter l'implantation de bureaux à La Défense.

Rappelez-vous qu'il y a une quinzaine d'années l'Etat avait décidé de favoriser la création de deux pôles d'emplois tertiaires en région parisienne : Maine-Montparnasse et La Défense.

A cet effet, la redevance pour création de bureaux avait été limitée par le décret du 5 septembre 1960, pour ces deux zones, à 100 francs le mètre carré. Cet objectif, comme cela arrive souvent, a été perdu de vue. C'est ainsi qu'en 1972, lorsque le Gouvernement a voulu freiner la prolifération des bureaux dans la région parisienne et lorsqu'il a, à cet effet, augmenté la redevance dont je viens de parler, il l'a relevée de façon si considérable à La Défense qu'elle s'est trouvée triplée du jour au lendemain.

Je signale en passant que cette mesure a coûté plus de 30 millions de francs à l'établissement public, qui a été contraint de diminuer à due concurrence le montant des charges foncières demandées aux promoteurs qui s'étaient déjà engagés avec lui avant cette augmentation, et cela au seul bénéfice de l'Etat.

On se trouve, aujourd'hui, dans cette situation paradoxale, que la redevance est moins élevée sur environ la moitié de Paris qu'à La Défense ; il revient moins cher de construire des bureaux place Clichy qu'à La Défense, alors que chacun reconnaît que trop de bureaux ont chassé ses habitants de Paris. Une diminution de la redevance pour création de bureaux à La Défense s'impose donc.

Pour conclure, monsieur le ministre, je vous demande instamment de faire adopter par le Gouvernement les mesures d'assainissement et de relance dont je viens de parler, afin de donner à La Défense son second souffle dans la course qu'elle mène victorieusement depuis vingt ans. (*Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, du rassemblement pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Jean Royer. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat au logement, mes chers collègues, je voudrais, dans le temps très bref qui m'est imparti, évoquer dans le cadre de votre budget et de votre politique de l'aménagement du territoire, l'aménagement de la vallée de la Loire et des hautes vallées de ses affluents.

Cet aménagement est important pour toute la France, il n'est pas seulement d'intérêt régional.

En effet, en dehors de l'aménagement du Rhône, du Rhin et de la Seine, la Loire, comme la Garonne, n'a pas retenu l'attention nécessaire des pouvoirs publics en vue d'un aménagement d'envergure. Or cet aménagement s'impose pour trois raisons.

La première est qu'il faut lutter contre les crues de ce fleuve éminemment irrégulier, dont le débit passe de 150 mètres cubes par seconde à l'étiage dans la vallée de la Loire moyenne à quelque 6 000 à 9 000 mètres cubes par seconde lorsque des crues historiques comme celles de la seconde moitié du XIX^e siècle frappent son val.

Or ces crues peuvent se reproduire et, d'après les études d'un éminent hydraulicien, M. le professeur Pardé, de l'université de Grenoble, elles pourraient causer plus de 2,5 milliards de francs de dégâts dans des villes de la Loire moyenne, sans parler de l'effet psychologique sur les populations qui ne manqueraient pas de mettre en cause l'inaction des pouvoirs publics.

M. André-Georges Voisin. Très bien !

M. Jean Royer. La deuxième raison est que les villes de la vallée de la Loire, dont la population s'accroît, s'alimentent en eau potable soit dans la nappe phréatique du fleuve, soit directement dans ce dernier, et qu'elles risquent de manquer d'eau, notamment pendant les périodes de cycle de sécheresse.

La troisième raison est que de puissantes centrales atomiques sont en cours de construction ou d'extension, à Dampierre-en-Burly, Saint-Laurent-des-Eaux et Chinon, et que celles-ci ont

besoin d'un refroidissement par eau, qui est certes technologiquement amélioré mais qui commande un certain volume d'eau dans le fleuve à l'étiage. On voit le risque qu'il y aurait à ouvrir des centrales sans que le fleuve ait été aménagé. Il s'agit là d'un problème crucial.

Dans le cadre trop étroit d'une politique d'aménagement commençante qui a conduit à la création d'une union interdépartementale en vue de programmer la construction d'un premier barrage en amont de Roanne, à Villerest, sous l'égide du ministère de l'équipement, et d'un second à Naussac, sous l'égide du ministère de l'agriculture, je me permets de vous poser les questions suivantes :

Première question : en ce qui concerne le barrage de Villerest, qui doit coûter 325 millions de francs, en chiffres réactualisés, est-ce que le total des crédits prévus au chapitre 67-02 du ministère de l'environnement et des crédits prévus au ministère de l'équipement sera suffisant, non seulement pour mener à bien les études, les travaux préparatoires et les travaux de terrassement pendant l'année 1978, mais aussi pour assurer la continuité du programme des travaux entre 1978 et 1979 ? Avez-vous prévu, dans le cadre de l'exécution du VII^e Plan, la continuité des crédits de financement tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement ?

Deuxième question : puisque l'agence de bassin règle 30 p. 100 du financement et l'Etat 70 p. 100, les redevances de l'agence de bassin vont-elles pouvoir être majorées raisonnablement pour couvrir la proportion du financement assuré par cette agence, compte tenu de la durée des travaux préparatoires et de l'allongement du délai de la construction ?

Troisième question : quand les travaux vont-ils réellement démarrer ?

Quatrième question : où en est-on pour Naussac ? La Somival a-t-elle vraiment résolu les problèmes d'expropriation ? A-t-on donné des assurances sur le plan technique concernant la non-infiltration des eaux du barrage de Naussac dans les fondements mêmes de la ville de Langogne ? Est-on décidé à informer complètement les populations, depuis Roanne jusqu'à Naussac, de l'effort qui est entrepris ?

Par ailleurs, je formulerai quelques suggestions qui traduiront ce souci : il convient de faire preuve de plus d'audace, de plus d'envergure, de plus d'énergie pour entreprendre de nouveaux travaux.

D'abord, il faut avoir le courage de lancer, dès maintenant, les études pour la construction de quatre barrages supplémentaires.

Il faut en construire deux, ceux de Serre-de-la-Fare et de Cublaize, dans la vallée de la haute Loire pour rassurer les habitants de Roanne, inquiets de la présence du barrage de Villerest.

J'ai visité les sites prévus pour ces barrages, en septembre 1976, j'ai parcouru 600 kilomètres dans les hautes vallées, afin d'étudier personnellement tous les sujets dont je vous parle ce soir. Je puis vous assurer que les sites retenus depuis plus de trente ans, dès avant la deuxième guerre mondiale, par E. D. F. ont été bien choisis. Il faut donc les utiliser et en profiter pour construire des barrages susceptibles de produire du courant électrique.

M. André-Georges Voisin. Très bien !

M. Jean Royer. Ensuite, sur l'Allier, en amont de Nevers, il faut réaliser le barrage du Veudre.

Enfin, sur le haut Cher, il faut construire le barrage de Chambonhard.

Tout est prévu. Incontestablement, ce qui manque, c'est la volonté politique de lancer des études et de programmer l'exécution des travaux sur les VII^e et VIII^e Plans.

Mais il faudrait aussi, monsieur le ministre, se préoccuper des moyens de bâtir et de financer.

Pour les moyens de bâtir, il faut aller au-delà de l'union interdépartementale et créer une société d'économie mixte comprenant l'Etat, les collectivités locales, l'agence de bassin, la caisse des dépôts et consignations. Certes, il ne s'agit pas de mettre sur pied une compagnie de la Loire du même type que la compagnie du Rhône, car on ne pourrait, hélas ! tirer aucun bénéfice de l'aménagement de la vallée de la Loire.

Pour les moyens financiers, il importe de pouvoir emprunter, même à l'étranger. Pourquoi décide-t-on de n'alimenter la construction des barrages qu'avec des crédits budgétaires alors que ces investissements vont s'amortir sur un demi-siècle peut-

être ? Il faut emprunter à la banque européenne d'investissement. Pourquoi ne pas profiter de l'existence d'un fonds pour l'aménagement des régions de l'Europe ? Pourquoi ne pas bénéficier de ses crédits ?

Enfin, monsieur le ministre, vous devez informer les populations ainsi que les élus et les amener alors à vos côtés.

Pour conclure, permettez-moi de vous indiquer que votre ministère de l'aménagement du territoire devrait être le coordonnateur et le maître d'œuvre de ces constructions. C'est lui, situé au-dessus des services de l'équipement et de l'agriculture, de l'agence de bassin, devrait définir cette grande œuvre, bien en coordonner l'exécution et la maîtriser.

Ainsi pourrait-on d'abord accroître la sécurité dans le Val-de-Loire, ensuite, réaliser des travaux d'envergure qui permettraient une relance économique grâce à des investissements collectifs et productifs, enfin rééquilibrer l'aménagement de la France en donnant à la partie de notre territoire située à l'ouest de la ligne Tarbes—Carcassonne—Sedan, une importance équivalente à celle que les grands travaux entrepris et les grands projets prévus ont conférée à la partie située à l'est de cette ligne. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Joseph Franceschi. Monsieur le ministre de l'équipement, je veux appeler votre attention sur la situation d'un organisme dont l'activité présente beaucoup d'intérêt pour notre population — en particulier pour celle de la région parisienne — et notre administration, mais dont les difficultés sont grandissantes : il s'agit de l'institut géographique national.

Si les crédits de fonctionnement accordés à l'institut géographique national pour 1978 sont en augmentation de 10,3 p. 100, ce qui correspond à une reconduction pure et simple compte tenu du rythme de l'inflation, il n'en va pas de même pour les dépenses en capital, puisque les crédits de paiement sont en baisse de 12 p. 100 et les autorisations de programme de 15 p. 100, et cela en francs courants, ce qui correspond à des diminutions plus fortes encore en francs constants.

Ces diminutions des dépenses en capital affectées à l'institut géographique national sont inquiétantes à l'heure où une redéfinition de la mission de cet organisme s'impose et où une insuffisance des investissements depuis vingt ans a abouti à une pauvreté technique notoire de l'institut, qui rend nécessaire le renouvellement d'une certaine partie du matériel.

En effet, l'I. G. N. a achevé la tâche qui lui avait été confiée à la fin de la dernière guerre mondiale, c'est-à-dire l'établissement de la carte au vingt-cinq millièmes. Cette mission achevée, il importe d'en définir une nouvelle, et il en va de l'avenir professionnel de 2 500 personnes. Il ne faudrait pas, en effet, que l'abandon de ce service public aboutisse à une double erreur : le démantèlement et la privatisation.

Le démantèlement est, en effet, à l'ordre du jour puisque l'imprimerie de la rue de Grenelle doit être bientôt transférée. Mais le comité de décentralisation s'oppose à sa venue à Saint-Mandé, où pourtant l'I. G. N. est déjà installé. Ce serait d'autant plus nécessaire que cela permettrait de rapprocher les ateliers de photogravures des services de cartographie, auxquels ils apportent des concours multiples au cours d'un même processus de fabrication.

Quant à l'impression, dernière étape de la confection des cartes, il est prévu qu'elle sera transférée à Villefranche-sur-Cher. Mais, monsieur le ministre, ce double transfert adoucirait quelque peu l'amertume des personnels de l'I. G. N. s'il était assorti de quelques garanties quant à l'avenir de leur organisme. Il apparaît, en effet, que ce transfert, qui s'accompagne à la fois d'une diminution des crédits budgétaires et d'une absence de définition de la mission de l'I. G. N., devient inquiétant.

La privatisation n'en est pas moins inquiétante depuis la réorganisation, en 1974, des services commerciaux de l'I. G. N., grâce auxquels les nouveaux responsables, face au désengagement de l'Etat, ont entrepris de dégager des recettes nouvelles.

Non seulement les contrats passés çà et là, avec Michelin, Total, Esso ou des magasins à grande surface, se font à des prix ridiculement bas qui ne tiennent pas compte de l'ensemble des coûts de fonctionnement de l'I. G. N. — notamment de l'établissement de la carte — mais, de plus, l'impression a souvent lieu dans des pays étrangers, en Espagne notamment, à des millions d'exemplaires.

Ainsi, parce que la contribution de l'Etat est insuffisante, l'I. G. N., d'une part, n'assure que partiellement son rôle de service public — défaut de tenue à jour des cartes, de renou-

vement des prises de vues aériennes, recherche très limitée, etc. — et, d'autre part, prospecte à n'importe quelles conditions des travaux hors vocation pour tenter d'équilibrer son budget.

Enfin, une note ministérielle lui enjoint de sacrifier les travaux en France à la réalisation de marchés outre-mer.

La prospection de travaux hors vocation s'effectue, en conséquence, en deux directions :

En France, dans le secteur administratif où chaque ministère a des besoins spécifiques, au coup par coup et dans des conditions telles que l'I. G. N. apparaît comme concurrent du cadastre, des géomètres experts, des sociétés cartographiques, etc.

A l'étranger, où, avec des contraintes administratives, l'I. G. N. France rivalise difficilement avec certains services géographiques étrangers soutenus par leur gouvernement.

La somme des travaux cartographiques en cause est considérable et largement suffisante pour alimenter toutes les composantes des fabricants français de la carte.

La faiblesse de la contribution de l'Etat, en obligeant l'I. G. N. à rechercher d'une autre façon un financement qui vient tout de même indirectement de l'Etat, a plusieurs conséquences.

D'abord, elle empêche un fonctionnement optimal de l'organisme, dont l'importance et les possibilités demandent l'accomplissement de travaux standards et normalisés plutôt que ponctuels.

Ensuite, elle ne permet pas d'utiliser un personnel très qualifié au niveau de ses capacités.

Enfin, elle fait apparaître le service géographique d'Etat comme un concurrent malhonnête des entreprises privées et du service du cadastre.

Il faut souligner que, dans la quasi-totalité des pays étrangers, le service géographique d'Etat exerce un monopole des travaux, ce qui assure un label de qualité, évite les doubles emplois et permet la conservation de toutes les données. Cela n'empêche pas, d'ailleurs, la redistribution du travail qui n'est pas effectué par lui-même.

Sans dépenses supplémentaires, la situation actuelle pourrait être dénouée.

Pour cela, il faudrait, d'une part, définir globalement une politique cartographique française répartissant le marché potentiel entre les différents fabricants. L'utilisation rationnelle des moyens et des possibilités fixerait à l'évidence les secteurs d'activité privilégiés de l'I. G. N. et des autres groupes et ferait apparaître le rôle complémentaire nécessaire de l'organisme d'Etat plutôt que la fausse image actuelle de concurrence.

D'autre part, il conviendrait de répartir les crédits destinés à la cartographie française de telle façon que l'I. G. N. reçoive une contribution de l'Etat provenant de tous les ministères ayant des besoins cartographiques, plutôt que du seul ministère de l'équipement, pour un montant permettant d'assurer totalement sa mission et l'équilibre de son budget.

Monsieur le ministre, l'I. G. N. est un établissement public dont le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche vous demande de prendre en compte les revendications, afin qu'il puisse assurer son rôle et sa vocation de service public.

Pouvez-vous me donner, ce soir, des assurances précises à ce sujet ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Georges Mesmin. Monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de ces dernières années, nous avons réalisé une œuvre importante : nous avons voté plusieurs textes concernant l'urbanisme et l'équipement, dont la loi foncière et la loi sur l'urbanisme.

Cette année, nous avons vu fleurir les décrets d'application en ce domaine : dix-huit ont été publiés qui marquent un palier dans le processus d'élaboration de textes nouveaux.

A l'occasion de la discussion de ce projet, je vous ferai part de quelques réflexions relatives à ces récentes dispositions.

D'abord, alors qu'on nous avait affirmé que la plupart des problèmes étaient réglés, nous avons l'impression qu'étaient bien vaines certaines intentions qui nous animaient lorsque nous avons voté les lois, dont je viens de parler.

Par exemple, monsieur le ministre, j'ai lu récemment une étude de l'un de vos principaux collaborateurs, M. Mayet, d'après laquelle tout était désormais soumis à permis de construire ; or, j'ai découvert que certains organismes publics étaient

toujours exonérés de ce permis de construire. C'est le cas par exemple, du Port de Paris qui peut, sans enquête préalable, construire une station d'essence sur les berges de la Seine ; il peut donc agir dans une quasi-clandestinité puisqu'il n'est soumis qu'à une simple autorisation par lettre.

Cela est d'autant plus surprenant que les particuliers sont dans le même temps harcelés dès qu'ils désirent construire la moindre véranda, la moindre installation précaire sur leur terrasse.

Il y a donc deux poids, deux mesures, et l'opinion publique est sensible à cet état de choses.

Mais je vous fais confiance, monsieur le ministre, car, lorsque vous étiez président de la commission des finances de cette assemblée, j'ai pu apprécier votre bon sens, votre esprit libéral, et je sais que, pour vous, l'Etat doit être juste et donner l'exemple.

Que peuvent penser les assujettis qui sont confrontés à la situation que je viens de décrire lorsqu'ils constatent que, dans le même temps, les P. O. S. prolifèrent, dans les grandes villes notamment ?

A ce propos, certains bons esprits commencent déjà à poser la question de savoir si l'on n'est pas en train de tomber du Charybde que représentait l'urbanisme de dérogations dans le Scylla que constitue le perfectionnisme de ces P. O. S. rigides, de caractère exhaustif et qui cristallisent la situation.

Je me permets d'appeler votre attention sur ce problème au moment où apparaît ce palier législatif et réglementaire que j'évoquais au début de mon propos.

Au fond nous avons voulu éviter toutes les injustices résultant du caractère très prétorien du système bâti par l'administration et qui lui permettait de prendre des décisions arbitrairement. Et voilà que, brusquement, on est passé d'un extrême à l'autre : incapable de prévoir l'avenir, on a voulu figer le présent ou le passé et l'on a établi des P. O. S. pour se prémunir contre les excès de l'urbanisme de dérogations.

A mon avis, il est possible de trouver le juste milieu. Il suffit de définir des règles simples permettant une évolution des P. O. S., mais à condition de ne pas retomber dans l'arbitraire, c'est-à-dire de ne pas donner aux uns des droits très larges qu'on refuserait aux autres.

Cette solution technique existe. Elle a, en effet, été introduite dans la législation. Il serait présomptueux de ma part de prétendre que ce fut à mon initiative, bien que j'aie été l'un des premiers à la réclamer. Toutefois elle ne s'applique qu'aux zones de protection spéciale des espaces naturels, et je veux parler du transfert des C. O. S., qui permet d'apporter la souplesse qui s'impose.

Je le répète, après avoir subi les excès de l'urbanisme, de dérogations on tombe dans un système figé qui n'est guère plus enthousiasmant puisqu'il laissera à des architectes que je qualifierai de très classiques tout loisir de sévir, alors que, en votant la loi sur l'architecture, nous avions le souci de retrouver une architecture française vivante, dynamique, moderne. Or, je crains que les P. O. S., tels qu'ils sont actuellement élaborés dans les grandes villes, ne nous contraignent à renoncer à cette ambition.

Je l'ai dit, un assouplissement des P. O. S. est à l'évidence de plus en plus nécessaire. Mais, pour ne pas retomber dans les excès de l'urbanisme de dérogations, il faut concilier deux préoccupations qui paraissent contraires et, pour cela, il importe d'étendre le système du transfert de C. O. S.

Telles sont, monsieur le ministre, les réflexions que je voulais vous soumettre à l'occasion de l'examen de ce budget. J'espère que vous vous attacherez à faire en sorte que l'Etat soit respecté parce qu'il sera juste dans le domaine de l'urbanisme qui est encore trop infesté par les excès d'un style trop prétorien. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Marcel Rigout. Monsieur le ministre, je m'efforcerais, au cours de cette intervention, de démontrer que le projet de budget que vous nous présentez n'est pas en mesure d'amorcer le moindre redressement en matière d'équipement et d'aménagement du territoire.

Au contraire, il ne peut conduire qu'au recul, à l'aggravation des déséquilibres, au renforcement de la centralisation et au gâchis de nos possibilités.

Cette orientation s'exprimait déjà dans la réalisation du VI^e Plan qui a favorisé la concentration industrielle, concen-

tration qui, selon les conclusions tirées lors de l'élaboration du VII^e Plan, était considérée comme ayant « atteint ses limites ».

Le VI^e Plan prétendait favoriser aussi la décentralisation des activités. Or l'action engagée, bien loin d'atténuer les déséquilibres, les a renforcés. Qu'en sera-t-il du VII^e Plan ?

Dès aujourd'hui, il est permis de craindre le pire parce que ce plan aggrave et renforce les aspects les plus négatifs dans la mesure où il adapte encore mieux l'aménagement du territoire aux besoins des grandes sociétés, qui n'ont pas le moindre souci de l'intérêt national, et encore moins celui de l'intérêt régional.

Ce plan conduit à l'abandon de secteurs entiers de l'économie lorsqu'ils sont considérés comme non rentables. Il conduit aussi à l'abandon de l'exploitation des matières premières nationales, comme le charbon du Nord et le fer de Lorraine. Ces abandons engagent ou renforcent un processus de stérilisation et de désertification de vastes régions. Et c'est ce que vous appelez l'aménagement du territoire !

En matière d'équipement, les besoins sont immenses. Or, les moyens sont d'une insuffisance criante. A commencer, d'ailleurs, par votre propre ministère.

En 1976, 1 471 emplois nouveaux ont été créés, en 1977, 580 seulement, et en 1978 les créations ne porteront que sur 165 emplois. Encore seront-ils réservés à la mise en place des réformes de l'urbanisme et du logement votées l'an dernier.

Or, les syndicats ont évalué les besoins approximativement à 20 000 emplois ; c'est le chiffre qui ressort d'une enquête réalisée voici trois ans par vos services.

Et qu'en est-il de la titularisation des 35 000 auxiliaires qui sont aujourd'hui payés par les départements et qui, de ce fait, ne bénéficient pas des avantages des personnels des corps d'Etat ?

Mais je voudrais dénoncer la scandaleuse situation d'insécurité dans laquelle travaillent les ouvriers des parcs des ponts et chaussées.

Pour 1977, 400 000 francs seulement ont été dégagés pour l'hygiène et la sécurité d'environ 135 000 agents, ce qui ne représente pas même trois francs par agent. Il s'ensuit une recrudescence des accidents graves et mortels.

La politique menée par votre ministère a conduit, en quelques années, à aggraver les conditions de travail de ces personnels. Le bilan est accablant. Il se traduit par la baisse du pouvoir d'achat, des effectifs insuffisants, l'absence de formation professionnelle et la déqualification du personnel.

L'insuffisance criante des crédits du budget de l'équipement fait aussi peser de lourdes menaces de chômage sur les travailleurs des bureaux d'études d'urbanisme, tels que le BERU — où 75 p. 100 du personnel est frappé de licenciement — ou le SACPEC, et n'épargne pas le personnel de votre ministère, en particulier celui des groupes d'études et de programmation.

Il faudrait beaucoup plus de temps que je n'en dispose pour dire à quel point toutes les catégories de travailleurs sont touchées. Cependant, certaines d'entre elles sont plus particulièrement menacées.

C'est pourquoi je m'arrêterai quelques instants sur le sort des travailleurs de l'institut géographique national.

Chaque année, la dotation budgétaire s'avère insuffisante pour que cet établissement poursuive son activité sur toute l'année. Et chaque année, un complément lui était attribué lors du collectif budgétaire. Mais, en 1977, ce complément lui a été refusé alors que de 1972 à 1976 ses crédits de fonctionnement avaient diminué de 14 p. 100 en francs constants.

En 1978 — et mon collègue Franceschi vient à l'instant de poser la question — l'I. G. N. pourra-t-il poursuivre son activité au-delà du mois de septembre ?

Cette politique d'austérité s'accompagne de cadeaux aux entreprises privées. Le service public est ici, comme dans bien d'autres domaines, confiné à des travaux de sous-traitance fort peu rémunérateurs, tandis que le privé se partage les travaux porteurs de profits.

Le gaspillage incessant du potentiel humain et technique de l'I. G. N. conduira-t-il à terme à l'anéantissement de l'avance scientifique et technique que possédait la France dans le domaine de la cartographie ? C'est à craindre et la perspective de créer une société d'économie mixte, la Sofragéo, et de faire assurer la vente des cartes par la société Hachette ne sont pas de bon augure.

Insuffisance, gaspillage, votre budget est aussi marqué par l'austérité.

Avec un total de 15,646 milliards de francs contre 14,505 milliards en 1977 le budget de l'équipement et du logement est en deçà de la progression des dépenses de l'Etat. Sa progression est, par ailleurs, très inférieure à l'augmentation des coûts de construction qui représentent plus des deux tiers des dépenses engagées dans ce budget.

En ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, il convient surtout de noter l'insuffisance des mesures nouvelles qui n'atteignent que 11,5 p. 100 des services votés. Certains chapitres ne bénéficient même d'aucune mesure nouvelle alors qu'ils visent des équipements longtemps négligés que seuls des efforts importants pourraient sauver d'une dégradation préjudiciable à l'économie nationale : ainsi les voies d'eau ou les ports maritimes.

Votre politique d'austérité vous conduit, dans le domaine de l'aménagement du territoire, à des échecs que vous ne pouvez même plus masquer. Certains responsables de la D. A. T. A. R. ne présentent-ils pas la désertification de vastes espaces du territoire comme une fatalité ?

D'autres tentent de trouver un remède miracle. Ainsi, les auteurs du rapport de la commission de l'aménagement du territoire, tirant les conclusions de la politique menée durant le VI^e Plan, constatent que « l'intensification qui en résulte pourrait nous conduire, au cours des années qui viennent, à la limite de la rupture sociale ». Mais, sans moyens, cette constatation n'est qu'un thème de propagande.

Autre aspect de votre budget : l'austérité s'accompagne d'une politique massive de transferts de charges.

En 1976, 704 millions de francs étaient consacrés aux routes ; en 1978 les autorisations de programme ne sont plus que de 197 millions de francs. La comparaison de ces deux chiffres illustre la politique de désengagement que vous avez menée.

Comme l'ont noté les rapporteurs MM. Plantier et Valaix, la stagnation de la subvention accordée par l'Etat aux départements pour compenser leur prise en charge du réseau national déclassé, l'illustre tout aussi parfaitement.

En effet, depuis 1973, la subvention de l'Etat aux départements n'a pas évolué dans les mêmes proportions que les budgets routiers, ce qui entraîne à la fois une dégradation dans l'entretien du réseau secondaire et une charge considérable pour les collectivités locales.

Par ailleurs, la départementalisation du réseau secondaire fait peser des charges injustifiables sur les départements, notamment pour l'équipement des parcs des ponts et chaussées. Par exemple, pour mon département, la Haute-Vienne, la part de l'Etat, en 1973, représentait 62 p. 100 et celle du département 38 p. 100. En cinq ans, les pourcentages ont été complètement inversés : la part du département représente aujourd'hui 66 p. 100 alors que celle de l'Etat n'est plus que de 34 p. 100.

Ce que vous avez accompli avec le déclassement d'une partie importante du réseau routier national, vous tentez aujourd'hui de le transposer dans le domaine des voies navigables et des ports fluviaux. En effet, la réorganisation du service de navigation Paris-Est, qui doit éclater en trois agences de bassin et, à terme, aboutir à la création d'établissements publics pour les voies d'eau rentables, vise notamment, à faire passer le réseau Freycinet sous la responsabilité des collectivités locales. Là encore, on aboutirait à un transfert de charges.

Mais parler de transferts et de gaspillage, c'est aussi, immanquablement, parler des autoroutes.

Construites en grande partie avec des fonds publics, elles sont pour l'essentiel concédées à des sociétés d'économie mixte, pour le plus grand profit des capitaux privés. C'est ici que l'on atteint les limites du scandale.

L'abandon par l'Etat du réseau autoroutier s'est accompagné de la généralisation, ou presque, du péage. Plutôt que de payer 50 francs pour parcourir 300 kilomètres sur l'autoroute de l'Est, il n'est pas surprenant que l'automobiliste préfère emprunter le réseau routier traditionnel, certes moins rapide et moins sûr, mais moins coûteux.

La Bretagne attend encore et toujours la réalisation complète de son plan d'équipement routier qui était inscrit au VI^e Plan. Il en est de même du désenclavement du centre de la France. On a parlé du plan Massif Central. Mais aucune grande voie routière n'a été réalisée pour désenclaver cette région. Les études elles-mêmes ne sont pas encore entreprises. La liaison Centre-Europe-Atlantique est également toujours promise, mais jamais réalisée.

C'est pourquoi une politique nouvelle d'aménagement du territoire qui mette fin aux gâchis des potentialités naturelles, humaines et économiques par la mise en œuvre d'une nouvelle

logique qui ne soit plus fondée sur la recherche du profit maximum, est nécessaire à notre pays. Une politique qui mette fin aux déséquilibres stérilisants et puise dans la diversité des richesses régionales, les meilleures conditions de son développement. Une politique qui tourne résolument le dos à l'autoritarisme et à la bureaucratie, en assurant une véritable décentralisation, ce qui suppose, à tous les niveaux, une réforme démocratique des collectivités territoriales.

On ne peut concevoir l'aménagement du territoire sans une autre politique économique, fondée sur la satisfaction des besoins sociaux et un développement de l'industrie nationale. On ne peut en effet assurer le développement régional en bradant, comme vous le faites, le textile des Vosges et la sidérurgie lorraine, pour ne citer que ces deux exemples.

Il faut au contraire se saisir de toutes les richesses de notre pays, tant celles qui composent son sous-sol que celles créées par les hommes — je pense aux sciences et à la technologie — et faire appel aux hautes capacités des travailleurs français.

Cette économie nouvelle ne pourra être instituée qu'au moyen d'un certain nombre de nationalisations qui assureront aux travailleurs la maîtrise de leur outil de production, permettant d'orienter l'industrie vers la satisfaction des besoins et qui, ouvrant la voie à une gestion décentralisée, sera un appui important pour une véritable démocratisation.

Par-delà les différences de situation, chaque région recèle des richesses et des potentialités propres qui doivent permettre de tendre vers une égalisation des niveaux de vie. Il ne s'agit pas d'uniformiser, mais de permettre à chaque individu, quel que soit son lieu de naissance, ou de domicile, de bénéficier de conditions de vie, de travail, de formation et de culture de même valeur. Seule cette politique pourra enfin faire droit à ce cri qui monte de toutes les régions de France : « vivre et travailler au pays ».

Mais la région ne pourra vraiment jouer ce rôle que si elle devient enfin une collectivité territoriale de plein exercice, dotée de véritables moyens et d'une assemblée élue au suffrage universel et à la représentation proportionnelle.

Contrairement à votre politique, dont ce projet de budget exprime les insuffisances et les méfaits, nous proposons, nous communistes, un aménagement du territoire qui rende ses droits au citoyen, qui assure un développement harmonieux et équilibré et qui réconcilie l'intérêt national avec les besoins de l'homme. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Raymond Offroy. Je me suis si souvent élevé dans cette enceinte contre le projet de la conteneurisation de la banane, monsieur le ministre, que je vous épargnerai les arguments que j'ai présentés depuis plus de trois ans à vos prédécesseurs.

Il vous suffira de savoir que j'ai la conviction qu'en s'engageant dans cette politique, le Gouvernement prend un risque considérable dont, en définitive, le contribuable fera les frais.

Vous me permettrez toutefois de faire un rapide historique de cette affaire.

Le 30 octobre 1974, répondant à mon collègue Guillod et à moi-même, M. Robert Galley déclarait : « La compagnie générale transatlantique n'a pas commandé les quatre navires porte-conteneurs qu'il était initialement prévu d'affecter à la ligne des Antilles. Les réservations de cales de construction se font longtemps à l'avance et celles qu'il était prévu d'affecter à la construction de ces navires ont reçu une autre destination ».

« Le problème n'est absolument plus d'actualité et dans l'immédiat, et même à moyen terme... » — je dis bien à moyen terme, nous étions en 1974 à l'époque — « ... il n'est nullement prévu de modifier en quoi que ce soit l'organisation du transport maritime des bananes entre la métropole et les Antilles françaises. »

En novembre 1975, le même ministre promettait au Sénat la réunion prochaine d'une table ronde à ce sujet.

Le 14 février 1976, M. le secrétaire d'Etat aux transports déclarait : « La conteneurisation devrait être précédée, en toute hypothèse de la plus large concertation avec les professions concernées et le dialogue est déjà engagé sur ce point ; en outre, l'opération devrait être réalisée progressivement afin de permettre les adaptations nécessaires. Cependant, le problème le plus préoccupant est celui de la reconversion des dockers qui seraient privés de leur emploi, aux Antilles et en métropole. »

M. Cavallé ajoutait : « La solution de ce problème constitue un préalable absolu à la réalisation de la conteneurisation. »

Le 27 octobre 1976, M. Fourcade me déclarait que mes arguments l'avaient ébranlé. Toutefois, le 10 juin 1977, il m'annonçait qu'il avait autorisé la compagnie générale maritime à commander quatre porte-conteneurs et il maintenait son refus d'organiser la table ronde promise dix-huit mois plus tôt.

Le 3 novembre 1977, la commission des lois repoussait une proposition socialiste qui, reprenant une suggestion présentée en juin par un député R. P. R., M. Claude Roux, demandait la création d'une commission d'enquête parlementaire.

Tout cela montre, monsieur le ministre, qu'il est indispensable et urgent de réunir autour d'une même table les producteurs, les transporteurs, les importateurs et tous ceux qui sont concernés par la commercialisation de la banane ; sinon le contribuable aurait inévitablement le sentiment que le Gouvernement et la compagnie générale maritime craignent de se trouver confrontés à des arguments auxquels ils ne pourraient répondre.

Mais, si ce projet de conteneurisation devait être adopté, il ne faudrait pas pour autant condamner la ville de Dieppe.

De 700 000 tonnes en 1970, le trafic de son port est passé à 1 150 000 tonnes en 1975 et sera sans doute de 1 700 000 tonnes en 1977. Le port de Dieppe reçoit actuellement la moitié du tonnage de bananes qui entrent en France ; il sera cette année, le premier port fruitier de France avec plus de 500 000 tonnes, devançant ainsi Marseille. Le détournement de ce trafic entraînerait la mise au chômage de 2 400 personnes supplémentaires — ce qui représenterait une charge sociale de plus de 60 millions de francs par an — en même temps qu'une perte de 65 p. 100 des recettes portuaires et l'abandon d'installations spécialisées qui valent plus de 85 millions de francs.

Au regard de ces chiffres, comme les 60 millions de francs que nous demandons à l'Etat pour notre avant-port, semblent modestes !

A cet égard, je voudrais insister sur le fait que notre projet ne concerne pas seulement l'activité portuaire, mais aussi l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'aménagement urbain de Dieppe et l'établissement d'un plan rationnel de circulation ; le tourisme — car il permettrait la création à très peu de frais du port de plaisance qui manque tellement sur cette côte ; le logement et les travaux publics en donnant la possibilité d'exploiter les gisements de graves de mer qui sont à 6 milles de Dieppe plutôt que de les importer d'Angleterre ou de les faire venir de la vallée de la Seine. L'économie ainsi réalisée, soit 12 500 000 francs, paierait à elle seule l'amortissement des emprunts qu'exigerait la construction du port à la côte.

Enfin, notre projet concerne également l'aménagement du territoire par la protection des falaises de Dieppe où l'on s'apprête à dépenser vingt millions de francs pour l'établissement d'un cordon de tétrapodes qui, à mon avis, seront totalement inefficaces.

Non, monsieur le ministre, on n'a pas le droit de faire mourir une ville moyenne comme Dieppe, qui montre chaque jour son dynamisme, comme l'attestent les chiffres que je viens de citer.

Il faut donc, là encore, réaliser une concertation entre la direction des ports maritimes, les services de l'aménagement du territoire, du logement, des travaux publics et du tourisme.

Seule cette concertation permettra au Gouvernement de prendre une décision en toute connaissance de cause.

Sinon, monsieur le ministre, que le Gouvernement, celui d'aujourd'hui ou celui de demain, craigne la montée d'une colère populaire qui s'appuiera sur la conviction que nous sommes victimes d'un complot ourdi par des technocrates enfermés dans leurs bureaux du Havre ou de Paris et qui, n'ayant jamais le contact du peuple, ne peuvent comprendre ni ses besoins ni ses angoisses, ni ses légitimes aspirations. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Jean Poperen. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le développement des voies de communication est naturellement un élément essentiel de l'aménagement du territoire.

Or nous avons l'impression que notre retard s'aggrave dans ce domaine. Je m'appuierai pour le démontrer sur l'exemple que je crois très significatif de la région lyonnaise, en particulier de sa partie orientale.

Il s'agit là de la plaque tournante des voies de communication vers l'ensemble du Sud-Est, région d'activités industrielles et économiques importantes. Mais il s'agit aussi de la partie

la plus active de l'agglomération lyonnaise elle-même, avec de très nombreuses zones industrielles : Vénissieux, Chassieu-Saint-Priest, Décines-Meyzieux. Il s'agit enfin du secteur de plus forte poussée démographique, ou, en quelques années, de gros villages sont devenus des villes industrielles et des zones de forte population.

Or que constate-t-on ?

L'infrastructure routière vient, là comme à peu près partout ailleurs dans les grandes villes et dans les grandes agglomérations, après le développement économique et démographique. On ne peut même pas dire qu'elle le suit, puisque, précisément, elle ne le suit pas, et l'écart entre les besoins et la réalité a tendance à s'accroître.

Il y a quelques années, vers 1972 ou 1973, nous étions en présence de projets considérables, voire monstrueux, contre lesquels les élus et la population ont d'ailleurs réagi en raison des conséquences qu'ils auraient entraînées pour leur cadre de vie. Mais, brusquement, tout a changé, et l'on est passé de cette inflation de projets à un véritable malthusianisme : c'est la période de la crise et de l'austérité. Et, de tous les projets qui devaient être réalisés très vite, il y a cinq ans, aucun n'est aujourd'hui en voie de l'être ; aucun crédit n'est prévu à cet effet.

On peut imaginer la gêne qui en résulte pour l'économie de cette région.

L'accès aux zones industrielles, qui sont ainsi enclavées, devient de plus en plus difficile. Certains jours, on assiste à une véritable paralysie.

Quant à la population, on peut concevoir ce que tout cela signifie pour elle de charges et de fatigues supplémentaires, de destruction progressive de son cadre de vie.

Il y a donc urgence, dans cette agglomération lyonnaise, à développer, en tout cas à mettre en place, les voies de contournement qui avaient été prévues et les voies de déchargement vers l'Est.

Je suis donc naturellement conduit, monsieur le ministre, à vous poser quelques questions précises.

Pour quand peut-on envisager la réalisation de LY 13 ? Pour quand peut-on envisager celle de LY 6 vers l'Est ? Qu'en est-il de l'ex-LY 11, d'ailleurs transférée par l'Etat au département et devenue entre-temps CD 300 ?

Lorsqu'on interroge vos services départementaux, on n'obtient aucune réponse, j'ai le regret de vous le dire. Le mois dernier, je me suis adressé à deux reprises à la direction départementale de l'équipement pour savoir où en étaient les projets relatifs au CD 300, car des opérations de mesures ont été effectuées et la population a été alertée. Mais nous ne savons rien des intentions sur ce sujet ; nous ne connaissons ni les lieux exacts d'application de ces projets ni le moment où ils seront réalisés.

Enfin, si nous avons peu de voies, un certain nombre de celles dont nous disposons sont payantes : il en est ainsi non seulement pour les autoroutes de liaison, mais aussi pour les autoroutes de déchargement à la sortie de Lyon. Ce sujet a déjà été évoqué il y a quelques minutes, mais je voudrais dire combien nous sommes choqués par cet état de choses.

Pourquoi deux poids, deux mesures, se demandent les riverains, entre ce qui se passe dans l'agglomération lyonnaise et dans d'autres agglomérations.

On se souvient de l'émotion qui s'est emparée de tous les élus, y compris de ceux de l'actuelle majorité, lorsqu'il a été question de mettre un péage sur l'autoroute de déchargement à l'est de Paris. Le pouvoir qui ne recule pas, chacun le sait, a reculé en l'occurrence.

Pour notre part, nous demandons le rachat du péage sur l'autoroute de déchargement A 43, à la sortie de Lyon. Le maintien de ce péage est en effet une des causes de la lenteur du développement de la ville nouvelle de l'Île-d'Abeau. C'est aussi une charge supplémentaire insupportable pour de nombreux travailleurs de l'Est lyonnais.

Cette demande est d'autant plus justifiée que, s'il n'y a pas rachat, il faudra bien en venir à la réalisation d'une déviation à hauteur de Saint-Bonnet—Saint-Laurent-de-Mure, parallèlement à la nationale 6, car on ne pourra éternellement se satisfaire d'une situation de blocage quotidien de la circulation, qui est encore plus grave les fins de semaine. Tous les Français connaissent d'ailleurs cette situation dont on parle chaque dimanche. Il faut qu'elle cesse.

Or la réalisation de cette déviation coûterait aussi cher que le rachat du péage de l'autoroute A 43. Le rachat, solution d'urgence, serait en même temps une solution de bon sens.

En définitive, la population et les élus, qui sont intervenus maintes fois — pour ma part, j'ai effectué une bonne dizaine d'interventions auprès des services du ministère de l'équipement — attendent avec impatience que des mesures soient prises, prévoyant à la fois les tracés, les dégagements de crédits et le calendrier des réalisations. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.*)

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

M. Jean Desanlis. Monsieur le ministre, afin de lutter contre le dépeuplement des campagnes, le Gouvernement a institué une aide spéciale rurale pour la création d'emplois dans les zones défavorisées.

Cette disposition a connu des fortunes diverses et, dans de nombreux cantons, elle arrivera à son terme sans avoir apporté d'effets bénéfiques parce que l'occasion de la création d'emplois ne s'est pas présentée.

Il conviendrait, dans ce cas, de prolonger la durée de ces aides aussi longtemps qu'un nombre d'emplois suffisant n'aura pas compensé la perte démographique, en partie tout au moins. Mais il serait regrettable, en tout cas, de renoncer à cette mesure là où elle n'a rien apporté pour des raisons souvent indépendantes de la volonté ou du dynamisme des hommes.

La décentralisation industrielle ou, tout au moins, le développement des entreprises installées à la campagne exige la construction de logements, et nous félicitons particulièrement ceux qui permettent des dotations en logements H. L. M. dans les bourgs ruraux afin d'y fixer la population trop facilement « aspirée » par les grandes villes.

Toutefois, les communes — villes moyennes y compris — connaissent des difficultés croissantes pour financer leurs acquisitions foncières en vue de créer, à plus ou moins long terme, les lotissements qui entrent dans le cadre d'une politique de rationalisation de la construction, surtout dans les communes où un plan d'occupation des sols est établi.

Il faut donc accorder davantage de possibilités de crédit, à des taux bonifiés si possible, pour permettre aux communes de réaliser leurs programmes de construction H. L. M. ou en accession à la propriété.

Dans l'annexe II du rapport sur l'aménagement du territoire, un tableau des aides à la décentralisation du tertiaire est dressé ; on y remarque que certaines régions n'ont presque pas bénéficié de ces primes à la localisation d'activités tertiaires.

Cependant, dans ces régions comme ailleurs, les emplois féminins sont en régression. Or on sait que les jeunes filles et les femmes de ces régions sont attirées par les emplois de bureau, dont la plupart restent localisés dans la capitale ou dans les plus grandes villes de province.

Dans de nombreux secteurs de l'administration, les P. T. T., les services fiscaux par exemple, on nomme d'office des employés de province à Paris, où le personnel semble faire défaut dans ces services. Ne vaudrait-il pas mieux décentraliser les services administratifs vers la province ou vers les villes petites et moyennes, là où, selon des enquêtes récentes, les Français souhaitent vivre.

Pour répondre aux aspirations de cette majorité de Français, nous souhaitons que la politique de l'aménagement du territoire favorise la décentralisation des emplois tertiaires et les implantations industrielles dans les villes moyennes et, comme le font certains pays voisins, jusqu'au fond des campagnes. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, du groupe républicain et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Francis Hardy. Monsieur le ministre, mes chers collègues, parmi les principaux objectifs recherchés d'ici à 1980 figure en priorité le rétablissement du plein emploi.

Faciliter la création d'emplois dans les régions disposant de main-d'œuvre excédentaire et permettre à ceux qui le désirent de trouver un emploi sur place est l'objectif central du Plan dans les cinq années à venir.

Au nombre des moyens à mettre en œuvre et des diverses conditions à respecter pour parvenir à ce résultat, figure en bonne place la politique d'organisation volontaire de l'espace national, qui a un rôle essentiel à jouer pour faire en sorte que les emplois nouveaux soient créés là où se trouvent les demandeurs.

Vous comprendrez aisément, puisque je représente un département de l'ouest de la France, où la décroissance rapide et régulière des emplois agricoles crée une situation particulièrement grave par ses conséquences possibles — le sous-emploi, le chômage ou l'émigration forcée — l'intérêt que j'attache à la

définition des objectifs de l'aménagement du territoire et principalement à la résorption des déséquilibres territoriaux qui s'opposent au plein emploi. Vous comprendrez surtout l'importance que j'attache aux efforts d'orientation vers l'Ouest de l'appareil national de production.

C'est dans cette région, en effet, qu'existe le déséquilibre le plus défavorable entre la population disponible et le potentiel de production des secteurs industriel et tertiaire. Avec 14 p. 100 de la population française, on n'y trouve que 9,7 p. 100 des effectifs de l'industrie et l'on n'y a réalisé, en trois ans de haute conjoncture — en 1971, 1972 et 1973 — que 7 p. 100 des investissements industriels de la nation.

Plus globalement, jusqu'en 1974, les créations d'emplois y ont tout juste permis d'assurer le plein emploi et d'équilibrer le solde migratoire, alors que, dans le reste de la France, il a fallu faire appel à un fort contingent de main-d'œuvre immigrée pour assurer le développement de l'industrie.

Depuis le début de la crise, en dépit d'une décroissance plus faible des emplois industriels et d'un rythme un peu meilleur de la croissance des emplois tertiaires, l'Ouest a vu les difficultés de l'emploi s'aggraver davantage que la moyenne nationale, à tel point qu'à la fin de 1976 les demandes d'emplois non satisfaites se chiffraient à 7,2 p. 100 des actifs pour l'Ouest contre 5,2 p. 100 pour la France entière.

Et les perspectives à court et moyen terme affichent, sans pessimisme exagéré, des résultats encore plus préoccupants.

C'est dire que, sans une volonté politique affirmée s'appuyant sur des mesures d'incitation exceptionnelles en faveur de cette région atlantique, on peut conclure que l'évolution des effectifs de l'industrie d'ici à 1980 aboutira à une aggravation des écarts existants, d'autant que les atouts traditionnels de l'Ouest, au premier rang desquels se place l'abondance de la main-d'œuvre, joueront moins et que certains handicaps, constitués notamment par les surcoûts de transport et un environnement moins favorable, pèseront plus lourd à une époque où la rentabilité à court terme des investissements sera d'autant plus étudiée qu'ils seront rares.

C'est pourquoi, dès à présent, il faut jouer sur tous les termes du déséquilibre par le développement des infrastructures routières et la mise en place d'une politique de réorientation industrielle.

Sa position géographique rend la France de l'Ouest particulièrement sensible à la qualité des infrastructures routières qui la relie au reste du territoire national et aux zones les plus riches de l'Europe.

Or, force est de reconnaître que, ces derniers temps, l'Etat a contribué bien moins aux investissements réalisés dans l'Ouest qu'à ceux qui ont été réalisés dans les autres régions, notamment le Nord-Est, le Sud-Est et le bassin parisien. Ont, en effet, été décidées en priorité les liaisons pour lesquelles le trafic assurerait la rentabilité immédiate, ou considérée comme telle; méthode souvent avantageuse, mais qui a pour inconvénient majeur de favoriser le prolongement d'une tendance et d'empêcher la correction des déséquilibres.

Il faut bien voir, en fait, que tant que le problème routier n'aura pas trouvé de solution, une lourde hypothèque pèsera sur le développement économique de cette région.

Si l'on veut vraiment favoriser l'emploi dans les zones périphériques, puisque c'est là l'un des objectifs fondamentaux que s'est fixés le VII^e Plan, il faut accélérer la réalisation des grandes liaisons transversales reliant la façade atlantique aux concentrations industrielles de l'Est de la France et du Centre européen.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'urbanisme. Très bien!

M. Francis Hardy. Je veux surtout parler de cet important axe routier que constitue la route nationale 141, élément fondamental de la liaison Centre-Europe Atlantique, qui traverse d'est en ouest tout le département de la Charente.

Grâce à cette liaison, les clients allemands, suisses ou italiens des entreprises de la région Poitou-Charentes pourront espérer avoir un débouché direct sur les trois principaux ports de la côte atlantique: Nantes, La Rochelle et Bordeaux.

En Charente, pour parler du département que je connais le mieux, les gens comprennent mal pourquoi les travaux de cet axe, si vital pour l'Ouest, avancent si lentement. Et cela inquiète, car c'est l'avenir de toute une région qui se trouve en jeu.

J'en viens, à présent, au problème posé par la route nationale 10, qui fait l'objet de toutes nos préoccupations.

Je vous ai dit combien je souscrivais entièrement à la priorité de désenclavement de l'Ouest. J'ajoute cependant qu'il ne serait pas admissible qu'une telle action soit menée au détriment du développement d'un département déjà durement éprouvé par une grave crise structurelle: celui de la Charente.

Une politique d'aménagement du territoire qui accroît les déséquilibres régionaux au lieu de les réduire n'est pas une bonne politique.

Lorsque le tracé de la future autoroute A 10 par Niort, Saintes et Bordeaux a été définitivement arrêté, tracé qui évite la Charente, nous nous sommes ralliés à l'intérêt régional, mais seulement après avoir recherché et obtenu un certain nombre de promesses parmi lesquelles celle de porter la R. N. 10 à deux fois deux voies, entre Poitiers et Angoulême, avant 1978, et entre Angoulême et Bordeaux avant 1980.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Hardy.

M. Francis Hardy. Monsieur le président, mon intervention est très importante pour mon département. Je vous demande de m'accorder encore quelques minutes.

M. le président. Mon cher collègue, l'intervention de chaque orateur est évidemment importante.

M. Francis Hardy. Or si certains travaux ont été effectués en ce sens depuis 1974, nous sommes encore bien loin de la réalisation complète à deux fois deux voies. Au rythme actuel des autorisations de programme, il faudra vraisemblablement au moins vingt ans pour que Poitiers, Angoulême et Bordeaux soient reliées par une route à quatre voies.

Notre déception est grande de voir que les promesses faites à maintes reprises n'ont pas été tenues. C'est pourquoi j'en appelle à vous de cette tribune, monsieur le ministre, pour vous demander de tout faire pour débloquer cette situation et obtenir l'accélération de la mise à quatre voies de la R. N. 10, qui est une priorité vitale pour la Charente.

Cependant, le développement des infrastructures ne contribuera à réduire les disparités régionales que s'il s'accompagne d'une politique de rééquilibrage industriel du pays en faveur de l'Ouest.

Un effort certain a été tenté en ce sens par les pouvoirs publics depuis une quinzaine d'années, parfois même avec succès. Mais il faut bien voir que ces succès, ou plutôt ce qu'on pourrait appeler la « non-aggravation de la situation antérieure », ont été obtenus dans une période favorable de forte croissance, ce qui en fixe les limites.

Celles-ci risquent d'être trop étroites pour faire face à la situation nouvelle créée par l'après-crise dans l'Ouest. C'est pourquoi le Gouvernement se doit d'engager une politique visant à amplifier vers les régions atlantiques le mouvement de localisation de l'appareil national de production. La nécessité pour l'Ouest en est évidente, compte tenu des déséquilibres présents et futurs qui défavorisent cette partie de la France.

Réorientation industrielle, amélioration de la situation de l'emploi, développement des infrastructures routières, tous ces facteurs qui régissent et s'influencent entre eux font du problème de l'Ouest beaucoup plus qu'un simple problème régional. C'est la nation tout entière qui doit bénéficier des atouts de cette région, de sa puissance démographique et de sa remarquable capacité à se reconverter à un rythme rapide.

A aucun moment, il ne faut perdre de vue que c'est la nation tout entière qui peut être menacée non seulement en termes d'unité politique, mais aussi d'économie, par l'insuffisance chronique des moyens industriels de l'Ouest atlantique. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Marc Masson. Mesdames, messieurs, en dépit du renforcement de la législation contre l'alcoolisme au volant et de l'installation, depuis plusieurs années, de la limitation de vitesse, le nombre des accidents ne cesse d'augmenter. Pour les quatre premiers mois de 1977 par rapport à la même période de 1976 l'augmentation serait de 2,8 p. 100. Ce n'est pas négligeable.

Face à cette situation, il faut réagir. Des progrès peuvent encore être réalisés dans deux domaines.

D'abord la signalisation. Il existe encore, même sur des routes nationales, des carrefours qui ne sont pas signalisés. Il convient non seulement d'améliorer la signalisation existante mais aussi de la mettre en place là où elle n'existe pas. Je suggère aussi la pose de miroirs aux intersections sans visibilité. On a en effet constaté que cet aménagement se traduisait aussitôt par une diminution du nombre des accidents.

On peut aussi réduire le nombre des accidents par un meilleur entretien du réseau routier. Dans ce domaine, la situation est loin d'être satisfaisante, et l'un des rapporteurs prétend

même qu'elle se dégrade. Qui pourrait nier cependant l'intérêt de mener avec la plus grande vigueur une action préventive contre les accidents ?

L'année 1972 a vu le déclassement de routes nationales en routes départementales. Or la subvention de l'Etat aux départements est insuffisante. Elle progresse moins vite que le coût des travaux d'entretien de la voirie. La reconduction en 1978 de la subvention de 1977, que propose le projet de budget, aboutirait en fait à une réduction de celle-ci.

En ce qui concerne l'urbanisme, je voudrais exprimer mon inquiétude devant la diminution des avances consenties aux collectivités locales pour leur permettre d'acquérir les emplacements réservés aux établissements publics dans les plans d'occupation des sols.

Ces avances sont absolument indispensables, comme l'ont prouvé nos débats sur la loi foncière et la loi portant sur la réforme de l'urbanisme. Nous avons tous souhaité, y compris le Gouvernement, un urbanisme plus humain, « à la française », différent de celui qui avait été pratiqué après la guerre.

La réforme donne notamment la possibilité aux collectivités locales de réserver des terrains pour de futurs espaces verts et des équipements publics. Mais les propriétaires dont les terrains sont gelés peuvent mettre en demeure les collectivités locales de les acquérir. Pour ce faire, les collectivités locales doivent recevoir des avances de l'Etat.

A quoi servirait-il donc d'établir aujourd'hui des plans d'occupation des sols si demain, les collectivités locales, faute de disposer des moyens financiers nécessaires, sont obligées de renoncer aux acquisitions qu'implique la politique foncière qu'elles ont choisie ?

Monsieur le ministre, la réforme de l'urbanisme a fait naître de légitimes espoirs. Il appartient donc à l'Etat d'inscrire au projet de budget des avances suffisantes pour permettre aux collectivités locales de faire face rapidement aux mises en demeure qui peuvent leur être opposées. Telle est l'une des conditions fondamentales de l'urbanisme humain et social dont les Français souhaitent la mise en œuvre. (Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, 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. Madrelle.

M. Philippe Madrelle. Monsieur le ministre, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et compte tenu de la dégradation du contexte économique qui remet en cause les schémas imaginés ou mis au point, je suis conduit à vous poser la question suivante : « Quel avenir envisagez-vous pour l'Aquitaine ? »

M. Lecanuet, alors ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, avait déclaré en octobre 1976 : « L'Aquitaine constitue indiscutablement une région prioritaire au regard de la politique d'aménagement du territoire ».

Cette affirmation ne s'est jamais concrétisée et n'a même pas commencé de l'être. Aucune action de rééquilibrage en faveur du Sud-Ouest n'a été entreprise.

Le projet industriel, cette Arlésienne, n'a jamais vraiment pris corps en Aquitaine. Aujourd'hui, l'Aquitaine fait ses comptes. Il lui manque au moins 40 000 emplois industriels par rapport aux prévisions du VI^e Plan. Les activités traditionnelles, le textile, l'habillement, la chaussure, le bois, le bâtiment et même l'industrie agro-alimentaire — ce qui est paradoxal dans une région si riche en produits de qualité — sont en déclin. Par ailleurs, la diminution de la population active agricole, si elle se confirmait, mettrait en péril l'équilibre socio-économique de nombreuses zones.

L'entrée de l'Espagne dans la Communauté économique européenne découplera ces difficultés et aboutira à terme à l'asphyxie de l'Aquitaine si des solutions novatrices n'interviennent pas.

Pendant longtemps, on s'est gargarisé de la vocation pétrochimique de notre région. Tous les espoirs sont aujourd'hui évanouis. Après l'éclipse du groupe Dow Chemical, qui prétendait s'installer au Verdon, ce fut l'arrêt, il y a quelques mois, de l'unité de distillation de la raffinerie Elf à Ambès qui a entraîné la suppression de 200 emplois et l'exil des travailleurs dont la totalité n'est pas encore réemployée ou reclassée. A cet égard, où en sont les engagements pris en juin par le Gouvernement en vue de compenser cette grave diminution d'activité à Ambès ?

Je pourrais trouver d'autres exemples, hélas trop nombreux, qui prouveraient le dépérissement de notre région déjà sous-industrialisée et sous-équipée.

Quant au secteur tertiaire, il reste trop souvent d'un niveau insuffisant.

Que l'on prenne enfin conscience, à Paris, que l'Aquitaine est loin d'être désenclavée puisqu'il faudra attendre au minimum quatre ans, à condition que les prévisions soient respectées, pour que l'axe autoroutier Paris—Bordeaux soit terminé ! Cette course de lenteur a été et est toujours très préjudiciable au développement économique de l'Aquitaine en la tenant à l'écart des échanges européens.

Seule une véritable politique d'aménagement du territoire, que les gouvernements au pouvoir depuis vingt ans ont été incapables de mettre en œuvre, pourra inverser ce triste destin. Seul un gouvernement de gauche pourra réaliser cette politique en rompant le cercle vicieux de la concentration industrielle et de l'urbanisation dans les zones les plus favorisées.

M. Hector Rolland. Restons sérieux !

M. Philippe Madrelle. Une véritable politique d'aménagement du territoire devrait avoir pour but principal de répartir harmonieusement sur le territoire la production des richesses. Elle devrait corriger les graves déséquilibres qui se produisent d'une région à l'autre. Elle devrait viser surtout à résoudre les problèmes de l'emploi.

Si nous procédons à un examen — et le débat en démontre l'utilité — nous constatons que c'est exactement le contraire qui se produit actuellement : la production des richesses est souvent mal répartie, les déséquilibres s'aggravent et, si quelque chose est planifié, c'est bien le chômage.

Vous refusez de vous en prendre aux gâchis évidents, aux dépenses improductives, aux profits fabuleux qui sont les sources réelles de l'inflation. En freinant la consommation, en réduisant le pouvoir d'achat des travailleurs, vous entravez en même temps la production et vous contribuez par là même à accroître le chômage. En fait, vous êtes enfermé dans un cycle infernal.

On parle toujours du cadre de vie exceptionnel qu'offre l'Aquitaine. Encore faut-il, pour en profiter, trouver un emploi permettant de rester sur place. Faut de quoi, comme l'a écrit pertinemment un journaliste girondin : « L'Aquitaine aurait tendance à devenir une réserve de nature pour citadins fatigués ».

Les gens de chez nous ne vivent pas de promesses. Ils veulent travailler et vivre au pays, vivre dans une région qui mérite un meilleur sort que celui que vous lui réservez. C'est dans une France nouvelle, dotée d'un plan démocratique grâce à la gauche, que cette région connaîtra un juste et légitime épanouissement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

M. Hector Rolland. Avec quelle gauche, mon cher collègue ? (Sourires.)

M. Charles Josselin. La bonne ! (Nouveaux sourires.)

M. Hector Rolland. Nous pourrions avancer avec la nôtre, mais pas avec votre droite !

M. le président. Vous n'avez ni demandé ni obtenu la parole, mon cher collègue.

M. Hector Rolland. Je ne l'ai pas prise !

M. le président. Vous l'avez « empruntée » !

La parole est à M. Guermeur.

M. Guy Guermeur. Mesdames, messieurs, ce n'est plus en qualité de rapporteur mais à titre personnel que je voudrais revenir sur le problème des constructions en zone rurale qui a fait l'unanimité de la commission de la production et des échanges.

Vous nous avez donné, monsieur le ministre, quelques assurances sur ce point. Néanmoins, il est bon que vous soyez parfaitement informé de l'application qui est faite des instructions ministérielles en matière de permis de construire et de certificat d'urbanisme dans les zones rurales.

Dans la région que je représente, on redoute surtout le « mitage » de la zone agricole. Construire n'importe quoi, n'importe où, c'est pour la collectivité locale une source de dépenses supplémentaires car elle doit aménager les réseaux de voirie et réparer les chemins ruraux usés prématurément ; c'est aussi limiter la surface agricole mise à la disposition des exploitants et gêner ceux-ci dans leur activité.

Nous ne voulons donc pas revenir à la situation antérieure qui avait si fortement préoccupé les agriculteurs. Mais nous ne voulons pas non plus de l'excès inverse, à savoir la confusion entre la parcelle cultivable et celle qui est seulement située en zone rurale.

Il est inadmissible que l'on refuse un permis de construire à un agriculteur qui souhaite céder à ses enfants une parcelle incultivable, en friche, sur un terrain à pente abrupte, que l'on oblige cet enfant à quitter la zone rurale, pour aller s'établir dans une banlieue quelconque. Il est inadmissible aussi que l'on refuse un permis de construire à un candidat constructeur qui a acquis une parcelle au prix du terrain à bâtir sur la foi d'un certificat d'urbanisme favorable. Les conséquences de ces excès peuvent être graves pour la sauvegarde de la zone rurale.

Il est tout à fait contradictoire d'accorder un contrat de pays pour freiner l'exode et la dévitalisation de la campagne et d'éliminer, dans le même temps, ceux-là mêmes qui sont issus de la zone rurale. Les maires sont préoccupés de cette situation dont les conséquences peuvent être lourdes pour les artisans du bâtiment en une période de sous-emploi.

A travers un choix entre l'habitat concentrationnaire à la campagne et l'exode vers une ville ou une banlieue, c'est l'équilibre vital entre les exploitants agricoles et les autres habitants qui pourrait être remis en cause.

Une campagne équilibrée est celle où l'harmonie existe entre l'activité agricole, qui doit être respectée, protégée, admise par tous — je pense là aux contraintes excessives qui pèsent sur les agriculteurs du fait du périmètre de protection contre l'épandage du lisier — et l'activité rurale, celle des commerçants, des employés des services, des salariés fils d'agriculteurs qui reviennent chaque soir vivre dans le cadre de leur famille. C'est l'équilibre entre agriculteurs et ruraux qu'il faut sauvegarder. Ceux-ci comme ceux-là contribuent à faire vivre les communes et à les animer par leurs dépenses, par les impôts qu'ils versent, par le soin qu'ils prennent de l'environnement.

Je crois, monsieur le ministre, que toute réglementation vaut ce que vaut son adaptation aux réalités.

Je vous remercie d'avoir bien voulu m'assurer tout à l'heure de votre souci d'assouplir les règles d'urbanisme en zone rurale. Je souhaite vivement que cet assouplissement procède aussi d'un travail de bonne foi réalisé par les élus locaux et départementaux en vue de fournir à l'administration une base de connaissances techniques, sociologiques, psychologiques, sans lesquelles la règle la meilleure peut devenir une odieuse contrainte dont certains groupes de pression ne manqueraient pas, je dois le dire, de se servir à des fins discutables. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

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

M. Claude Delorme. Monsieur le ministre, je ne pouvais laisser passer ce débat sans intervenir, en dépit de l'heure tardive.

Je vous poserai plusieurs questions qui ont trait aux programmes d'action prioritaires et à la situation des départements des Alpes du Sud que vous connaissez bien.

Le vote de la loi du 5 janvier 1955 avait redonné l'espoir au val de Durance. Jusqu'en 1975 E. D. F. procéda à l'un des plus grands aménagements hydro-électriques et construisit seize usines sur la Durance et sur le Verdon. Lorsque ces travaux prirent fin, la DATAR eut l'idée de lancer une opération de sauvetage en instituant un comité de programme du val de Durance.

Or vos prédécesseurs, monsieur le ministre, n'ont pas répondu aux questions que nous nous posions dès 1975.

Le comité de programme a effectivement été mis en place sous la présidence du préfet de région, présidence qui est maintenant assurée par votre serviteur. De toutes parts, les bonnes volontés se sont manifestées : chambres de commerce, chambres d'agriculture, élus appartenant à toutes les formations politiques, tous ont apporté leur concours et nous avons travaillé pendant deux ans.

Je dois dire que notre espoir était d'autant plus grand que la DATAR déléguait à chacune de nos réunions un fonctionnaire particulièrement qualifié. C'est ainsi que, de Briançon à Aix-en-Provence, nous avons tenu quatorze séances. Et tout cela pour aboutir à quoi ? A un P. A. P., un plan d'action prioritaire.

On nous a fait des communications sur la préparation des programmes d'action prioritaires, puis un rapport sur les programmes d'action prioritaires et sur le plan de développement et d'aménagement, enfin on nous a communiqué un avant-projet de programme d'action prioritaire pour la revalorisation de l'arrière-pays Provence-Alpes-Côte d'Azur. Je l'ai dit : l'espoir était alors profond.

La suite du roman, vous la connaissez, monsieur le ministre, puisque vous êtes l'élu d'une circonscription voisine de la mienne.

Entre-temps — nous étions en octobre 1976 — était arrivé un contrat de « pays » qui a déçu celui qui en a été le bénéficiaire.

Au mois d'octobre 1976, je me suis rendu à l'audience que m'avait fixée M. Lecanuel. Ce 24 novembre, je lui ai laissé une note. Objet : PAPIR — revitalisation de l'arrière-pays Provence-Alpes-Côte d'Azur. Je précisais : « Il n'est pas nécessaire de rappeler que les Alpes du Sud sont en voie de destruction économique et sociale. Pour réagir contre cette situation, le Gouvernement nous a demandé un schéma d'orientation et d'aménagement des Alpes du Sud. Nous l'avons réalisé. »

Je terminais en demandant au ministre de nous donner des précisions sur le PAPIR envisagé. En effet, notre PAP était devenu un PAPIR (*Sourires*) un programme d'action prioritaire d'intérêt régional.

Le PAPIR a ensuite accouché d'un PAPIN (*Rires*), c'est-à-dire d'un programme d'action prioritaire d'intérêt national. Celui-ci a d'ailleurs été suivi de réalisations à Valbonne et dans le département voisin du mien, la Drôme, plus particulièrement dans le Tricastin. Mais, chez nous, il est resté sans effet.

C'est ainsi que de PAP en PAPIR puis en PAPIN, nous nous retrouvons aujourd'hui Gros-Jean comme devant, attendant d'être fixés sur notre avenir.

Vous avez maintenant trouvé une nouvelle formule, monsieur le ministre : nous avons reçu, il y a quinze jours, un état-major de l'O. R. E. A. M. qui, pour remplacer le défunt PAPIR nous a proposé un schéma de massif. Nous vous avons pris au mot, monsieur le ministre, et, après l'avoir étudié, nous avons accepté ce schéma. Maintenant, nous attendons, et je crains que ce ne soit pour longtemps.

Vos prédécesseurs ont laissé à notre charge 716 kilomètres de routes nationales à entretenir sur les 926 kilomètres de routes nationales que comportait notre réseau. On nous a promis une autoroute Aix-en-Provence—Sisteron—Gap et la réalisation du tunnel de L'Échelle. Nous attendons aussi une liaison qui vous tient certainement à cœur, monsieur le ministre, celle qui reliera Nice à Digne, Grenoble et Genève. Et pourquoi la nationale 100, qui est restée dans le réseau national d'Avignon jusqu'à sa liaison avec le val de Durance, devient-elle une route départementale lorsqu'elle atteint la frontière italienne ? Il s'agit, d'une route internationale et, monsieur le ministre, j'espère que vous nous donnerez des apaisements en reclassant dans le réseau national la liaison de Digne à Barcelonnette puis à Cuneo, en Italie.

Maintenant que nous n'avons plus ni PAP ni PAPIR que pouvons-nous espérer de ce schéma de massif ?

M. Pierre Mauger. Rien !

M. Claude Delorme. L'écho de la droite est bon : rien hélas !

Et pourtant 700 chômeurs de Manosque attendent du travail. Or 700 chômeurs, pour une ville de 19 000 habitants, c'est plus important qu'une affaire comme celle de Titan-Coder pour la ville de Marseille.

A quoi serviront toutes les mesures que vous prétendez prendre en faveur des départements de montagne — prime à la vache tondeuse ; décrets Poniatowski, inapplicables au demeurant, car les critères sont tels qu'aucune prime n'a été octroyée dans mon département — si plus rien n'est fait ?

Nous attendons donc votre réponse avec impatience, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Rolland pour cinq minutes. Qu'il en profite vite !

M. Hector Rolland. Mon prédécesseur a parlé neuf minutes et demie, monsieur le président !

M. le président. Non, sept minutes, j'ai un très bon chronomètre !

M. Hector Rolland. M. le Président de la République, en juillet à Orléans, a annoncé la mise à l'étude d'une réforme expérimentale concernant le logement.

Celle-ci ne devait être généralisée qu'après essai judicieux dans plusieurs départements. Or, peu de temps après cette déclaration, au mois d'août, il a été annoncé par vos services qu'elle serait généralisée au 1^{er} janvier 1978.

Autant les organismes d'H. L. M. applaudissaient à la déclaration de juillet, autant ils sont consternés de constater la précipitation, la hâte excessive, la contrainte auxquelles ils vont être soumis si cette perspective devient réalité.

Actuellement, le dossier est incomplet et les données manquant relèvent du domaine social. Il semblerait donc que, si cette réforme était décidée à la date du 1^{er} janvier, elle permettrait de loger essentiellement les plus aisés.

En voulant aller vite, encore une fois, on ira trop vite. Une telle précipitation conduira à une expérience pleine d'aléas et, le cas échéant, suivie de déboires.

Encore une fois, verrons-nous une réforme, que les offices d'H. L. M. estiment bonne, défigurée par une application précipitée. L'erreur, certes, est humaine, mais quand elle se répète elle n'engendre que découragement et critiques.

Or il faut bien avoir présent à l'esprit que cette réforme court un grand risque. Si, de la simple expérience prévue, on doit passer, du jour au lendemain, à 300 000 logements aidés par an, il faudra revoir le dossier pendant qu'il en est temps, reprendre certains aspects et en compléter d'autres.

Pour ce faire, les organismes d'H. L. M. des départements pilotes pourraient apporter leur contribution. Accélérer l'expérimentation oui, encourager oui, mais tout bousculer hâtivement n'est pas indispensable.

Je vous demande, monsieur le ministre, au nom du bon sens, de réexaminer la décision d'application générale qui semble devoir être prise.

Restant dans le domaine du logement, je voudrais évoquer les difficultés que rencontrent les offices d'H. L. M., notamment en ce qui concerne les loyers.

Certes, l'Etat a pour rôle de limiter les charges locatives, mais il a également le devoir d'aider les offices d'H. L. M. à faire face à leurs charges financières. En effet, il est indispensable que l'Etat supporte le poids de sa politique quand les offices d'H. L. M. ont du mal à équilibrer leur budget ou lorsqu'ils enregistrent des déficits.

Une telle politique conduit les offices d'H. L. M. à cesser d'entretenir leurs immeubles ou à annuler des projets de modernisation. Une telle politique, il faut bien le dire, étrangle les organismes d'H. L. M. Il ne suffit pas de prodiguer de bonnes paroles ; il convient de sauvegarder le patrimoine social et national que constituent ces immeubles H. L. M.

Après quatre années de blocage et de limitation de la hausse des loyers, le Gouvernement prévoit une hausse de 3 p. 100 en février 1978, alors que personne n'ignore que l'augmentation du prix de la construction a été très supérieure. L'attitude du Gouvernement, monsieur le ministre, mène à la ruine les offices d'H. L. M. C'est donc à l'Etat qu'il incombe de prendre à sa charge les déficits.

C'est au prix de cet effort que le patrimoine pourra être entretenu décentement et sauvegardé.

Dans un autre domaine, je suis très inquiet de la décision qui a été prise en ce qui concerne l'autoroute A 71. Cette décision est en effet totalement contraire au bon sens. Alors que 3 000 voitures passent quotidiennement par Montluçon, et 15 000 par Moulins, il était logique que les projets initiaux prévoient le passage de l'autoroute par cette dernière ville. Or voici que d'un coup de baguette magique, sans que les plans aient été étudiés, on a pris la décision de faire passer l'autoroute A 71 par Montluçon.

L'autoroute passant par Montluçon comptera 40 kilomètres de plus que si elle passait par Moulins et elle ne desservira qu'une zone d'à peine plus de 100 000 habitants, contre 700 000 à 800 000 pour l'autre tracé.

Aussi longtemps que je vivrai je me poserais cette question : qui a pris cette décision contraire à la logique ?

M. Pierre Mauger. Et à l'intérêt général !

M. Hector Rolland. Au demeurant, qu'elle passe par Moulins ou par Montluçon, cette autoroute est inutile. En effet, pour désenclaver l'Auvergne par Moulins et par Montluçon, il suffirait d'élargir les routes et de mettre en place les déviations nécessaires.

L'orateur qui va me succéder, et qui est député de Montluçon, tiendra certainement un autre langage. Mais lorsque je rencontre les députés de Roanne, de Nevers et de Clermont-Ferrand, je constate qu'ils sont tous d'accord avec moi. La seule différence, c'est qu'ils ne le disent pas tout haut. Je suis donc ici leur porte-parole, ainsi que des populations qui pensent de même.

Alors que la situation économique de la France est difficile et devrait inciter aux économies, voici qu'on va construire une autoroute contre nature. De grâce, que l'on songe à l'autoroute de l'Est où aucune voiture ne passe, et qu'on en tire les conséquences pour l'A 71 !

On a creusé le canal de Panama et celui de Suez, mais au moins y avait-il des bateaux pour les utiliser. A Montluçon et à Moulins, croyez-moi, il ne passe pas assez de voitures pour justifier la construction d'une autoroute.

Qu'on réalise les déviations de Briare, Montargis, Nevers, Cosne-sur-Loire et Moulins ! Cela permettra de réaliser une économie très importante dans le moment difficile que traverse notre pays sur le plan économique. (*Applaudissements sur divers bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

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

M. Maurice Brun. M. le Président de la République, en annonçant au Puy, le 29 septembre 1975, un plan de développement pour le Massif Central, a mis l'accent sur le nécessaire désenclavement de cette région, par la construction d'axes routiers Nord-Est et Est-Ouest.

Si l'élargissement à trois ou quatre voies des routes nationales n° 7 et 9 permet une traversée du Val d'Allier et une percée vers le Midi, le relief et le site ne permettent pas d'aménager ainsi les routes nationales n° 144 et 143.

Pour une vaste région naturelle, qui comprend une partie du Berry, du Puy-de-Dôme, de la Creuse et le Val de Cher, l'autoroute A 71 Paris—Clermont-Ferrand par Bourges et Montluçon est le seul espoir de redresser une situation économique difficile ; c'est la condition première d'un nouvel essor.

Contrairement à ce que vient d'affirmer M. le député de Moulins — je note d'ailleurs que le hasard fait bien les choses, puisqu'il me place dans la discussion entre le député de Moulins et celui de Roanne — la décision prise en ce sens par votre prédécesseur a été lucide et courageuse.

M. Hector Rolland. Oh !

M. Maurice Brun. Tirant les conclusions logiques d'études longuement menées, cette décision témoigne d'une volonté réfléchie d'aménagement du territoire et elle a redonné confiance à une population qui était au bord du découragement. Je suis toujours étonné d'entendre certains élus nier la nécessité d'une autoroute pour la seule raison qu'elle ne traverse pas leur circonscription.

M. Hector Rolland. Il faut lui couper la tête ! (*Rires.*)

M. Maurice Brun. Ils me rappellent cette femme qui, réclamant au roi Salomon un enfant qu'elle disait être son fils, préférerait le voir mort plutôt que remis à sa voisine. Depuis lors, on loue la sagesse du roi qui reconnut à ce signe que cette femme n'était pas la vraie mère et qu'elle ne méritait pas de retenir son attention.

L'autoroute permettra d'aller de Montluçon — première ville de l'Allier, deuxième ville d'Auvergne — à Clermont-Ferrand, capitale régionale, en moins d'une heure. La rencontre de l'autoroute A 71 et de l'axe Centre-Europe—Atlantique assurera enfin le désenclavement de Montluçon, évitera la paralysie du centre de cette ville et supprimera un bouchon qui nuit actuellement à l'efficacité de la liaison Bourges—Clermont-Ferrand par Saint-Amand-Montrond, Saint-Eloi-les-Mines et Riom.

Les parlementaires de toutes tendances, les élus locaux, les élus consulaires, les responsables économiques sont unanimes sur ce point.

M. Edmond Vacant. Sauf Hector Rolland !

M. Maurice Brun. Les études sur le terrain sont commencées. Laisser entendre qu'il est possible de remettre en cause une décision gouvernementale prise au plus haut niveau est un comportement regrettable et peu responsable.

Nous attendons de vous, monsieur le ministre, que vous confirmiez que, membre du même Gouvernement, vous êtes solidaire de votre prédécesseur. Je suis persuadé que l'agitation artificielle entretenue s'arrêtera alors aussitôt.

M. Hector Rolland. Puis-je vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Maurice Brun. Je vous en prie.

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

M. Hector Rolland. Mon cher collègue, je voudrais vous rappeler que tous les élus ne sont pas d'accord. Les plus nombreux partagent mon point de vue.

M. Edmond Vacant. Pas tous !

M. Hector Rolland. Je rappellerai à mon collègue Vacant, qui était tout à l'heure à mes côtés à la buvette (*Rires*), que la plupart de ses collègues socialistes lui ont indiqué qu'ils étaient de mon avis.

De plus, le Conseil d'Etat qui, lui, ne fait pas de politique, et qui adopte toujours des positions de bon sens, a déconseillé la construction de cette autoroute par Montluçon.

M. Maurice Brun. C'est absolument faux !

L'avis du Conseil d'Etat vise le tracé Orléans—Bourges. En tout cas, les conseils régionaux d'Auvergne et du Limousin ont voté à l'unanimité en faveur du tracé par Montluçon.

M. Hector Rolland. Non, j'ai voté contre !

M. Edmond Vacant. Vous n'êtes pas le Messie !

M. Maurice Brun. J'en viens maintenant à un point sur lequel je serai très bref puisque d'autres orateurs en ont fort bien traité.

Par une circulaire du 16 mars 1977, votre prédécesseur, monsieur le ministre, s'est très opportunément efforcé d'orienter l'urbanisation en zone rurale et de sauvegarder les espaces ruraux et naturels en mettant un terme à ce que l'on appelle le « mitage ».

Mais l'application trop rigide de ce texte, sans concertation suffisante avec les collectivités locales, conduit à des abus contre lesquels les maires s'élèvent avec vigueur.

M. Guy Guerneur, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aménagement du territoire. Très bien !

M. Maurice Brun. Comment faire admettre à un père de famille qui, pour édifier sa mission, s'est rendu acquéreur d'un terrain constructible, que le permis de construire lui est maintenant refusé en application de cette circulaire, alors qu'un voisin a été autorisé à bâtir l'an dernier ou même au début de cette année ?

Comment faire admettre à un maire dont la commune se dépeuple, dont l'école va fermer, que le lotissement dans lequel il plaçait tous ses espoirs lui est refusé parce que le fonctionnaire compétent de l'équipement estime sa localisation inopportune ?

Qui, des élus municipaux ou de vos services, monsieur le ministre, doit décider où l'on construit dans la commune ? Le sort des terrains sera-t-il lié à l'humeur changeante de fonctionnaires ou à la durée de leur carrière locale ?

Les élus locaux sont très sensibles à cette forme nouvelle de tutelle qu'ils supportent de plus en plus mal et ils apprécieraient que vous donniez à vos services une instruction très ferme pour qu'ils appliquent vos directives de façon souple en tenant très largement compte de l'avis des maires qui, en la circonstance, sont les premiers intéressés. (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et sur plusieurs bancs du rassemblement pour la république et du groupe républicain.)

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

M. Alain Terrenoire. Mesdames, messieurs, il n'est probablement ni facile ni confortable d'être ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire en période de crise !

Présenter un projet de budget, comme vous le faites aujourd'hui, monsieur le ministre, devant l'Assemblée, c'est, évidemment, courir le risque de s'attirer de nombreuses critiques.

Ces critiques s'appuient tout autant sur un bilan particulièrement médiocre que sur des prévisions peu encourageantes.

Je comprends bien que le Gouvernement n'a guère la possibilité de favoriser les équipements collectifs, quand il doit prioritairement lutter contre l'inflation. Je comprends bien que le Gouvernement ne peut guère faciliter l'implantation d'industries nouvelles, quand les industries existantes ont plutôt tendance à licencier. J'approuve, par ailleurs, la politique de rigueur financière, condition première du redressement économique.

Il n'empêche, monsieur le ministre, que les résultats pratiques de ce choix sont actuellement désastreux pour l'emploi et l'équipement. Pour bien vous le faire sentir d'une manière concrète, il me suffira, tout simplement, de vous décrire les difficultés que nous rencontrons dans ma région dans les secteurs qui relèvent de votre compétence.

Je vous parlerai, d'abord, des problèmes routiers et autoroutiers.

Quatrième en importance par la population avant Valence, Chambéry, Annecy et Bourg, l'agglomération roannaise est et restera la seule de la région Rhône-Alpes à ne pas être desservie par une autoroute. Je ne veux pas, aujourd'hui, contester les choix effectués. J'approuve, bien sûr, la nécessité d'un axe Nord-Sud par les vallées de la Saône et du Rhône. J'approuve, bien sûr, la nécessité d'une percée autoroutière alpine. Comment n'approuverais-je pas aussi le désenclavement de l'agglomération stéphanoise, n'est-ce pas monsieur Neuwirth ?

M. Lucien Neuwirth. Merci !

M. Alain Terrenoire. Mais j'apprécierais beaucoup mieux toutes ces liaisons si elles étaient, en même temps, accompagnées de meilleures relations routières entre Lyon et Roanne, d'une part, entre Roanne et Paris, d'autre part.

M. Lucien Neuwirth. Très bien !

M. Alain Terrenoire. Pour la liaison Lyon—Roanne, nous devons arracher, année par année, les crédits nécessaires, qui ne sont accordés qu'au compte-gouttes et qui, à chaque fois, ne nous permettent d'améliorer que quelques malheureux kilomètres !

Ainsi, pour le seul tronçon entre le col du Pin Bouchain, à la limite du Rhône et de la Loire, et la ville de Tarare, ce sont plusieurs dizaines de « nids de poule » et d'affaissements des bas-côtés que les véhicules doivent supporter.

Il s'agit pourtant de la fameuse nationale 7, qu'en tant que Niçois, monsieur le ministre, vous devez connaître et apprécier.

A Roanne, au cœur d'une agglomération de 90 000 habitants, il n'y a toujours qu'un seul pont pour le franchissement de la Loire. Mais un de vos prédécesseurs ayant eu l'excellente idée pour les finances de l'Etat de demander aux collectivités locales de préfinancer la réalisation d'une déviation autoroutière avec un nouveau pont, j'espère que l'une de vos premières décisions en tant que ministre permettra le démarrage prochain de cette opération.

J'ajoute que vos services ayant eu l'heureuse initiative de faire passer l'itinéraire vert de délestage de l'autoroute A6 par Roanne, nous avons eu la chance, cet été, de faire la connaissance de « Bison futé » et de ses kilomètres d'encombrements.

Au nord de Roanne, dans un relief moins tourmenté, la nationale 7 n'a pourtant pas été mieux favorisée. Trop souvent à deux voies, elle est engorgée dans des traversées de communes ; les véhicules circulent lentement et difficilement et rendent la vie de plus en plus insupportable aux riverains.

Cette liaison Roanne—Paris s'intègre, en fait, dans l'importante liaison Paris—Massif central. C'est là que je me dois de dénoncer une décision aberrante prise par votre prédécesseur, M. Fourcade.

M. Hector Rolland. Très bien !

M. Alain Terrenoire. En effet, celui-ci a décidé, contre toute logique et contre toute attente — mais avec la bénédiction de M. Brun — que l'autoroute A71 passerait par Montluçon plutôt que par Nevers et Moulins.

La nationale 7 draine actuellement cinq fois plus de circulation que la route Montluçon—Bourges, et il ne faut pas s'attendre que les automobilistes venant du sud de l'Allier, de la Loire, du Rhône et même, en réalité, du sud-est de la France, acceptent d'effectuer cent kilomètres de plus pour rejoindre le nord-ouest du pays. En sens inverse, le raisonnement reste valable.

Si vous commettez l'erreur de gardez le tracé de l'A 71 choisi par M. Fourcade, attendez-vous à connaître des bouchons sur la nationale 7 et un déficit d'exploitation entre Bourges et Clermont-Ferrand.

Permettez-moi d'espérer, monsieur le ministre, qu'un nouvel examen de ce dossier, avec le concours des élus concernés, vous permettra de faire un choix plus conforme à l'intérêt général et au bon investissement des fonds publics.

Pourtant insatisfait des lenteurs et des erreurs commises par votre ministère, le Roannais a des raisons de croire en son développement futur. En effet, avec le concours des départements et des établissements publics régionaux, ma région voit s'améliorer ses relations avec le Nord-Est par une liaison avec la voie express Paray-le-Monial—Chalon-sur-Saône et avec l'Auvergne par une liaison avec la future autoroute Clermont-Ferrand—Saint-Etienne.

M. Edmond Vacant. Et pendant ce temps, la Creuse peut mourir !

M. Alain Terrenoire. Directement dépendante de la politique d'équipement du Gouvernement, la politique d'aménagement du territoire de votre département ministériel a provoqué dans ma région plus d'impatiences que de satisfactions.

L'installation à Roanne d'une usine Michelin, il y a quatre ans, est la seule action marquante de la D. A. T. A. R. dans cette région. Des entreprises ont pu tout de même, ces dernières années, obtenir des primes de développement régional. Ainsi plusieurs centaines d'emplois nouveaux ont été effectivement créés.

Je feral, néanmoins, quelques remarques sur les activités de la D. A. T. A. R. au vu de mon expérience régionale.

Je constate, tout d'abord, que, jusqu'à maintenant, on s'est refusé à envisager aussi sérieusement la nécessaire reconversion de l'industrie textile que l'on avait fait face, ailleurs, à la reconversion des houillères. Et pourtant, chacun sait que dans le textile on a perdu, on perd et on risque de perdre de nombreux emplois. Chacun sait que les mesures prises, tant au niveau national qu'au niveau communautaire, pour enrayer la chute libre du textile français, ne sont que des palliatifs.

J'attends donc des pouvoirs publics qu'ils prennent à bras-le-corps le problème de l'indispensable reconversion industrielle de toutes les régions textiles et permettez-moi de citer, en particulier, la région roannaise qui emploie dans cette industrie près de vingt mille personnes.

Je garderai pour moi — afin de respecter mon temps de parole, monsieur le président — les quelques remarques que je comptais faire sur le fonctionnement administratif de la D. A. T. A. R.

En conclusion, j'évoquerai le barrage de Villerest auquel un de mes prédécesseurs à cette tribune a fait allusion. Ce barrage, réclamé par d'autres régions que la mienne, peut effectivement, à l'échelon national, présenter un intérêt que je ne contesterais pas. Mais ses conséquences sur l'environnement local de l'agglomération de Roanne sont trop sérieuses pour que cette opération soit réalisée avant qu'une étude beaucoup plus approfondie n'ait été entreprise. Je vous demande donc instamment de faire en sorte que vos services n'entament les travaux définitifs qu'après l'étude que je vous réclame avec insistance...

M. Lucien Neuwirth. Très bien !

M. Alain Terrenoire. ... et qu'après avoir pris soin de contacter l'ensemble des élus concernés pour qu'une décision soit prise en conformité non seulement avec l'intérêt national mais aussi avec l'intérêt régional qui ne devrait pas une fois encore dans notre région être laissé pour compte. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. Pierre Caurier. Je voudrais évoquer, à mon tour, monsieur le ministre, les problèmes routiers. L'augmentation du trafic, les charges toujours plus lourdes, l'encombrement des engins agricoles modernes les rendent de jour en jour plus difficiles à résoudre.

Combien de communes rurales doivent réserver à l'entretien de leur voirie vicinale la presque totalité de leur budget ! Nombreuses sont celles qui n'ont pas la possibilité de réaliser leurs traverses, pourtant indispensables à la qualité de la vie.

Sur le plan départemental, vous savez que la voirie représente la part la plus importante de la section d'investissement. Or la charge des départements a été sensiblement accrue lorsqu'ils ont accepté le transfert de la voirie nationale dite « secondaire ». Certes, ils reçoivent de l'Etat ce que j'appellerai « une indemnité kilométrique ». Mais si l'on tient compte de l'inflation, et plus encore de l'augmentation considérable du coût des travaux routiers, vous reconnaîtrez avec moi que l'apport de l'Etat s'amenuise en valeur d'année en année.

Du moins pouvait-on espérer qu'il serait soucieux d'améliorer la voirie nationale, ainsi raccourcie, dont il avait conservé la charge. Hélas, nous sommes nombreux dans cette assemblée à regretter la modicité des crédits en ce domaine. Je prendrai pour exemple le département de la Marne que je connais bien, et plus spécialement la route nationale 4, problème particulier sans doute, qui n'aurait pas sa place dans le cadre de la discussion du budget de la nation s'il n'intéressait à la fois la région parisienne, la Champagne, la Lorraine, l'Alsace. Il ne s'agit donc pas d'un problème local.

La route nationale 4 était, et est encore, la plus fréquentée des routes qui relient Paris à l'Est de la France, et tous ses riverains avaient demandé depuis fort longtemps sa mise à quatre voies. Nous avions été inquiets lorsque fut décidée la construction de l'autoroute A4, dont le tracé fut fixé très loin au Nord de la nationale. M. Guichard nous avait rassurés en nous promettant que, simultanément à la construction de l'autoroute, serait poursuivie la mise à quatre voies de la route nationale 4. La promesse n'a pas été tenue.

Présidée par M. le sénateur maire de Nancy, une association pour l'aménagement de la route nationale 4 a été créée dont faisaient partie les élus des quatre régions concernées. Grâce à elle, sans doute, ont été réalisées la mise à quatre voies de

Toul à Nancy et la déviation de Ligny-en-Barrois, mais rien, absolument rien n'a été entrepris entre la banlieue parisienne et l'extrémité Ouest du département de la Marne.

Voici quelques chiffres : 12 000 véhicules, dont un tiers de poids lourds, circulent chaque jour sur cet axe. Le nombre des accidents y est considérable et beaucoup, hélas, sont graves, puisque l'on a dénombré cinquante-six morts au cours des trois dernières années dans le sud du département de la Marne. Ne doit-on pas, là aussi, faire progresser la sécurité routière ?

On nous avait annoncé que l'autoroute soulagerait grandement le trafic de la route nationale, mais on sait ce qu'il en est advenu : l'autoroute est déserte et la société autoroutière veut dénoncer le contrat qui la lie à l'Etat.

Vous êtes également, monsieur le ministre, chargé de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement, conscient de la faute très grave que constitue une urbanisation démesurée, a lancé les opérations « villes moyennes » et les contrats de pays. Je viens plaider pour le Sud-Ouest marnais que je représente.

Certes, cette région ne peut être considérée comme zone déprimée car l'agriculture y est prospère, mais elle est démographiquement pauvre. La population, en un siècle, a diminué de 40 p. 100. Veut-on, entre la vallée de la Marne et celle de la Seine, créer une sorte de *no man's land* où les Parisiens viendraient en week-end occuper les maisons abandonnées par une jeunesse qui ne trouve pas sur place les emplois qu'elle recherche ?

Parce que le département de la Marne est considéré comme riche, cette région anémiée ne peut bénéficier de l'aide apportée par l'Etat au titre de la décentralisation industrielle. Toutes les voies ferrées ayant été supprimées, seule une route aménagée la mettant à une heure de trajet de la capitale serait attractive pour les industriels.

Aide-toi, le ciel t'aidera, dit un vieux proverbe. Nous sommes prêts à nous aider nous-mêmes, et le conseil régional unanime a décidé de participer à un fonds de concours pour activer cette réalisation.

Le ciel, en l'occurrence, c'est l'Etat, plus particulièrement le ministère de l'équipement. Certes, je le sais, tout n'est pas possible, mais que rien ne soit fait est inadmissible. Les travaux prévus au VI^e Plan en Seine-et-Marne et dans la Marne ont été différés *sine die*. Qu'est-il prévu pour le VII^e Plan ?

Pourrez-vous m'assurer, monsieur le ministre, que j'ai été entendu, compris, et, étant le dernier orateur, que je serai peut-être exaucé ? (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

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

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je répondrai simultanément aux observations des commissions et aux interventions de ceux qui ont bien voulu apporter leur contribution à ce débat.

Pour plus de clarté, je diviserai mon propos en trois parties : la première sera relative à l'aménagement du territoire, la deuxième aux travaux publics — routes, voies navigables, ports maritimes — et la troisième aux problèmes d'urbanisme.

Pour ce qui concerne l'aménagement du territoire les observations de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan et celles de la commission de la production et des échanges me paraissent très voisines. Elles ont unanimement regretté l'insuffisance des crédits de la D. A. T. A. R.

Vous vous êtes plus particulièrement demandé, monsieur Guermeur, si les difficultés de l'heure ne risquaient pas de nous conduire à privilégier le court terme en matière d'aménagement du territoire. C'est là un véritable écueil, mais je crois que nous avons su l'éviter pour 1978 : j'en veux pour preuve la priorité qui a été donnée à l'exécution du Plan et du programme autoroutier. Je ne veux cependant pas engager un débat sur des chiffres à cette heure tardive, car il est d'ailleurs impossible de déterminer un objectif idéal en ce domaine.

L'effort en faveur d'un meilleur aménagement du territoire ne se traduit pas uniquement dans les dotations budgétaires affectées à l'aménagement du territoire. La plupart des actions de l'Etat contribuent à cet aménagement. La D. A. T. A. R. n'a jamais été conçue comme devant regrouper l'ensemble de ces moyens mais comme une administration de mission dont les crédits relevaient plus d'une action d'incitation que d'une gestion permanente et exhaustive. D'ailleurs, monsieur Guermeur, vous l'avez vous-même souligné.

La commission de la production et des échanges a déploré l'excessive dispersion des crédits de l'aménagement du territoire. Je prends bonne note de ses observations. J'engagerai une réflexion en liaison avec le ministère de l'économie et des finances, dans le cadre de la préparation du budget de 1979.

Enfin, la commission des finances, par la voix de son rapporteur, M. Sallé, a regretté que le Gouvernement n'ait pas procédé à une plus forte actualisation des primes de développement régional afin de mieux tenir compte de la concurrence des mécanismes d'aide institués par d'autres pays européens.

En fait, cher monsieur Sallé, le régime d'aides au développement régional a été modifié en 1976, en fonction de deux grands impératifs : premièrement, orienter plus nettement l'effort vers les régions les plus défavorisées, le décalage des métropoles régionales semblant un fait acquis ; deuxièmement, définir le niveau des primes en fonction directe du nombre des emplois à créer, puisque le problème de l'emploi est désormais l'une des principales difficultés de notre pays.

A cette occasion, il a été également procédé à une mise à niveau des aides. Mais le Gouvernement refuse de s'engager dans une véritable compétition avec d'autres Etats dans ce domaine. Une telle concurrence serait ruineuse et inopérante.

La commission des finances s'est également interrogée au sujet des critères d'attribution de l'aide spéciale rurale, système mis en place par le décret du 24 août 1976 et qui a commencé à fonctionner en 1977. En dépit du caractère encore fragmentaire des statistiques dont nous disposons, je puis vous fournir quelques indications.

Au 30 juin 1977, les 1 502 demandes d'aide spéciale rurale reçues correspondaient ensemble à la création de 5 851 emplois salariés. A la même date, 461 aides spéciales rurales avaient été accordées, pour un total de 27 millions de francs, correspondant à la création de 1 617 emplois.

Le décret créant l'aide spéciale rurale n'est applicable que jusqu'au 31 décembre car il ne s'agissait que d'une expérience. Les résultats satisfaisants de celle-ci nous incitent à poursuivre l'effort. Cette réponse devrait, je le pense, vous satisfaire.

L'aide spéciale rurale vise à permettre la création en milieu rural d'activités non agricoles à côté des activités agricoles. Celles-ci, c'est exact, sont donc écartées, en toute logique, du bénéfice de cette aide, mais elles peuvent prétendre à d'autres aides spécifiques définies dans le cadre de la politique agricole. Je songe notamment à la dotation d'installation en faveur des jeunes agriculteurs, à l'indemnité spéciale de montagnard, à l'aide aux bâtiments d'élevage, aux divers prêts bonifiés octroyés par le Crédit agricole ou, enfin, aux aides du fonds forestier national — j'en oublie sans doute.

Néanmoins, dans le cadre de cette réglementation bien délimitée, les pouvoirs publics souhaitent que l'aide spéciale rurale puisse profiter sans restriction à tous les actifs non agricoles susceptibles d'y prétendre. Tel est l'esprit qui a présidé à la rédaction du décret du 24 août 1976.

Mais du fait que la circulaire d'application a retenu l'inscription à la mutualité sociale agricole pour préciser la notion d'actif agricole — celui-ci n'a pas droit, je le répète, à l'aide spéciale rurale — une difficulté est apparue. Aussi des instructions ont-elles été données pour adapter la circulaire et permettre l'extension du texte dans ce cas précis.

L'effort accompli en faveur des zones rurales devrait apaiser les inquiétudes, d'ailleurs parfaitement légitimes de M. Sallé sur l'avenir des zones défavorisées. De surcroît, il aura pu constater que la dotation du fonds de rénovation rurale avait été augmentée.

Je profite de cette occasion pour répondre à certaines critiques portées contre le régime — qui serait trop centralisé — des aides mises en œuvre par la D. A. T. A. R.

D'abord, le seuil de déconcentration des décisions d'octroi de primes a été fortement relevé en 1976, de sorte que plus des trois quarts des dossiers sont actuellement traités au niveau départemental.

Ensuite, la possibilité offerte aux établissements publics régionaux par un décret du mois de juillet 1977 n'a rien à voir avec le système des aides régionales relevant de la D. A. T. A. R. Il s'agit, en effet, d'une aide à la création d'entreprises, valable pour tout le territoire. Elle ne concerne que des projets qui, dans leur grande majorité, sont trop modestes pour bénéficier des aides au développement régional.

Certains d'entre vous ont évoqué des problèmes ponctuels concernant l'emploi. En réponse aux préoccupations de M. Madrelle, peut-être exprimées avec quelque excès, je rappelle

que deux implantations sont en cours à Ambès : d'une part, Bordeaux-Oléagineux, qui représente deux cents emplois, et, d'autre part, Vertagri.

Voilà qui me paraît résoudre le problème quantitatif posé par la fermeture de la raffinerie d'Elf-Aquitaine. De toute façon, il n'y aura aucun licenciement, puisque Elf offre des postes dans ses autres raffineries. Par ailleurs, les efforts continuent pour essayer d'implanter de nouvelles activités en Gironde.

En outre, vous vous êtes montré inquiet, monsieur le rapporteur spécial, au sujet de l'avenir des missions touristiques Corse, Aquitaine et Languedoc-Roussillon, en insistant sur l'impact de leur action pour le niveau de l'emploi dans les régions concernées.

Il s'agit, je tiens à vous le confirmer, d'opérations très importantes. Aussi les dotations seront-elles suffisantes pour permettre aux missions de poursuivre leur action. Néanmoins, il convient que les opérations s'insèrent mieux dans le milieu régional et que la greffe prenne au profit de l'ensemble de la région. C'est ainsi qu'un effort de réorientation en faveur de l'arrière-pays du Languedoc-Roussillon a été engagé en 1977. Il sera poursuivi vigoureusement en 1978.

Enfin, le déroulement du programme impose une évolution différente selon les cas. Ainsi, l'essentiel des travaux d'infrastructure touristique en Languedoc-Roussillon est maintenant achevé, alors que l'effort doit être accru en Aquitaine et, évidemment, en Corse.

Je saisis cette occasion pour annoncer que la dotation interministérielle consacrée à la Corse sera relevée pour atteindre au moins son niveau de l'an dernier. Cela devrait vous donner satisfaction, monsieur Sallé.

MM. Sallé, Guermeur et Montagne m'ont confié leurs craintes en ce qui concerne la politique contractuelle en faveur des villes moyennes et des « pays ». Ils se sont demandé si le nombre des contrats ne risquait pas d'être réduit à l'avenir. Or, les contrats avec les quatre-vingts villes moyennes retenues pour ces procédures seront signés dès qu'ils auront été mis au point et acceptés par les municipalités intéressées. Je vous le confirme. Aucun problème budgétaire ne se pose à cet égard.

S'agissant des contrats de pays, nous avons démarré très vite, puisque 140 contrats sont déjà lancés. L'effort continuera au même rythme.

Je ne traiterai pas très brièvement du plafond des ressources fiscales des établissements publics régionaux, question posée par M. Guermeur.

Le plafond de ressources fiscales des établissements publics régionaux, prévu par l'article 18 de la loi de 1972 sur les régions, a été initialement fixé à 15 francs par habitant. Il a été ensuite relevé à 25 francs, puis, par la dernière loi de finances, à 35 francs.

Est-il souhaitable d'aller au-delà dès maintenant ? Je constate que la plupart des régions n'ont pas encore atteint le plafond autorisé. En moyenne, leurs ressources fiscales se situent assez nettement au-dessous de 30 francs par habitant. Au fond, dans l'immédiat, il ne s'agit que d'une question de principe. Mon sentiment est partagé, je crois, par les autres membres du Gouvernement.

Si nous relevons le plafond, je crains que nous n'assistions à la naissance d'une nouvelle fiscalité que nous aurions, et que vous auriez, monsieur Guermeur, beaucoup de mal à maîtriser ensuite. Je vous demande d'y réfléchir. Je me permets de conseiller, en la circonstance, la plus grande prudence.

Je répondrai ensuite à certaines préoccupations exprimées par M. Guermeur et par M. Royer relatives à la politique régionale européenne. Le fonctionnement du fameux FEDER reste soumis à des règles empiriques car la politique régionale européenne, esquissée en 1975 seulement, présente encore un caractère expérimental.

La principale de ces règles est que les concours de ce fonds sont attribués à chaque Etat représenté par son Gouvernement. Celui-ci dispose d'un quota et il doit soumettre des projets de valeur suffisante pour obtenir du FEDER le montant de son quota. Pour la France, le quota a été fixé à 15 p. 100 de la dotation du fonds.

Les demandes de concours sont présentées par les Etats membres et les concours sont attribués par référence à des investissements déjà réalisés, sur la base de la règle du service fait.

Les crédits attendus en remboursement du FEDER sont pris en compte lors de la fixation des dotations budgétaires des départements ministériels concernés par le développement régional.

Par ailleurs, le FEDER arrivera en 1978 au terme de sa période triennale de fonctionnement, fixée en 1975. La négociation entre les Etats membres en vue de son renouvellement est en cours. Des propositions ont d'ores et déjà fait l'objet de discussions qui devront aboutir — avant la fin de l'année — à la présentation d'un projet de règlement en conseil des ministres.

Dans cette négociation, la France vise un triple objectif.

D'abord, préserver l'acquis communautaire : il convient de poursuivre l'expérience actuelle en renouvelant le fonds pour deux ou trois ans.

Ensuite, réaliser les nécessaires adaptations : la répartition des nouveaux quotas entre les différents Etats s'inscrit dans un contexte économique et politique très différent de celui qui avait marqué la négociation de 1975. La France avait alors accepté de ne recevoir qu'un quota relativement modeste de 15 p. 100, mais les circonstances ont évolué et le Gouvernement français souhaite qu'il en soit tenu compte. Il demandera donc un relèvement de son quota.

Enfin, sauvegarder le principe de la décentralisation de la politique régionale européenne : il importe de bien marquer que celle-ci ne saurait se substituer ou même interférer, de manière négative, avec les politiques de développement régional conduites par les Etats membres. Une politique d'aménagement du territoire se conduit d'abord au niveau national en concertation avec les milieux régionaux et locaux intéressés. La politique régionale européenne doit donc être située à son juste niveau et viser moins l'intervention directe et détaillée que la coordination des actions conduites par les différents Etats membres. Si nous n'y prenions garde, nous nous trouverions en présence d'une supercentralisation dont nous ne voulons pas.

Monsieur Hardy, sans méconnaître les difficultés de l'Ouest de la France, je tiens à vous indiquer que pendant l'année 1976 on a assisté à un nouveau « démarrage » des créations d'emplois. Vous m'offrez l'occasion de faire le point et de vous donner certaines informations qui, sans nul doute, vous intéresseront. Le nombre des emplois salariés aura augmenté en 1976 de 8 400 en Bretagne, de 8 500 dans la région Poitou-Charentes, et de 19 600 dans les pays de la Loire. Il faut continuer dans cette voie. Vous pouvez compter sur moi pour rééquilibrer l'industrie vers l'Ouest ou faire en sorte qu'il en soit ainsi.

Monsieur Desanlis, la réforme du régime des aides, en 1976, a permis à la décentralisation du tertiaire de commencer réellement. De quelques dossiers qui existaient en 1975, nous passerons à quarante en 1977.

Monsieur Delorme, vous éprouvez manifestement quelques inquiétudes, que vous avez traduites de manière humoristique, au sujet de la « promenade » des P.A.P. en P.A.P.I.R. et en P.A.P.I.N. Désormais, c'est fini : nous nous attaquons à l'aménagement du val de Durance. Il en sera traité lors du prochain comité d'aménagement du territoire, dans les tout prochains jours. A cette occasion, je compte proposer au Gouvernement la prise en compte du schéma des Alpes du Sud, qui comportera une série de mesures importantes, en matière d'économie montagnarde. Pour le val de Durance, je vous annonce le déblocage par le F. I. A. T. d'un crédit de 3 millions de francs, destiné à désenclaver cette région. Il s'agit, en l'occurrence, de transports collectifs. C'est bien ce programme qui avait été proposé par le comité de programme que vous avez présidé, monsieur Delorme.

D'ailleurs, je fais étudier par mes services un maillage routier structurant qui relierait le val de Durance à la vallée du Var ; voilà qui devrait vous intéresser hautement.

J'en viens aux interventions sur les travaux publics.

Je répondrai d'abord aux observations de la commission des finances, présentées par M. Maurice Plantier. La première est relative à la nécessité de fixer à un niveau convenable la subvention aux départements pour la prise en charge du réseau national déclassé.

D'autres orateurs, dont M. Masson, ont également évoqué ce sujet.

Le Gouvernement, je le crois, a respecté ses engagements puisque la subvention a augmenté plus rapidement que le budget routier sur lequel elle s'appuie. Depuis 1974, elle est passée de 325 millions à 395 millions de francs. Comme en 1978, le budget des routes diminue légèrement par rapport à l'année précédente, je considère donc que le maintien du niveau atteint l'an dernier par cette subvention représente un effort de notre part.

Toutefois, pour tenir compte de l'observation de votre commission, je suis disposé à envisager un effort supplémentaire, monsieur Plantier.

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour l'équipement. Je vous en remercie.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je viens de déposer un amendement en ce sens : mais, vous vous en doutez, le supplément de crédits est modéré, compte tenu des contraintes qui pèsent sur l'ensemble de mon budget.

La commission a souhaité que la subvention fasse l'objet d'une inscription individualisée au budget du ministère de l'intérieur. Je proposerai au Gouvernement de donner suite à cette observation dans le projet de loi de finances pour 1979. Je ne peux pas évidemment vous en dire plus.

La deuxième observation de la commission des finances concerne le programme d'action prioritaire n° 6 relatif à la liaison mer du Nord—Méditerranée. Des préoccupations analogues ont été exprimées par d'autres orateurs, et notamment par M. Boudet.

Nous prévoyons de continuer l'an prochain un effort important en faveur de ce programme auquel nous affectons au total 165 millions de francs. Nous pouvons ainsi poursuivre l'aménagement à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Auxonne. En 1978 sera engagée la déviation de Mâcon. L'achèvement des travaux sur la Saône est prévu pour 1980.

L'aménagement du Rhône devrait prendre fin vers 1982. Nous étudions également, vous le savez, la liaison entre le Rhône et le port de Fos. Nous essayons aussi d'obtenir de nos partenaires allemands l'achèvement des travaux poursuivis en commun sur le Rhin, ce qui suppose que soit commencé l'aménagement de la chute de Neuhurgweier. Nos partenaires hésitent mais nous remplissons nos obligations et nous versons la totalité de notre participation.

Enfin, pour le franchissement du seuil entre la Saône et le Rhin, la déclaration d'utilité publique va être publiée prochainement. Le projet de budget de 1978 prévoit les crédits nécessaires à la poursuite des études et à l'engagement des acquisitions foncières. Il n'en est pas moins vrai que nous sommes en retard par rapport aux prévisions du VII^e Plan, ainsi que les rapporteurs l'ont souligné. Ce retard — vous l'avez dit — ne pourra pas être rattrapé en 1979 et 1980 dans le cadre du budget des voies navigables.

Mais avant de s'atteler à la solution de ce problème, il faudra en avoir résolu trois autres.

D'abord, et selon un avis du Conseil d'Etat, le statut de l'organisme aménageur, qui devra faire l'objet d'un projet de loi, et donc être soumis à l'approbation du Parlement.

Ensuite, la participation financière des autres pays européens intéressés, qui me paraît essentielle.

Enfin, la participation des régions et des collectivités locales concernées. A l'évidence, celle-ci doit atteindre un niveau significatif. Je rappelle, à cet égard, que dans la quasi-totalité des opérations d'aménagement des voies navigables en cours, les participations locales s'échelonnent de 23 à 45 p. 100.

La troisième observation de votre commission, sur les voies navigables, avait trait à la détérioration des berges, dont les collectivités riveraines ne seraient plus capables d'assumer les charges d'entretien, votre commission souhaite que l'Etat assure le financement de ces travaux, qui concernent une activité d'intérêt national. A cette proposition, qui est formulée depuis des décennies, on peut répondre qu'en application de l'article 33 de la loi du 16 décembre 1807, la remise en état des berges des cours d'eau, qu'elles soient érodées par l'usure naturelle de l'eau ou par une cause artificielle, n'incombe pas à l'Etat, mais aux propriétaires riverains, le plus souvent groupés au sein d'associations syndicales.

L'importance des travaux risquant toutefois d'excéder leurs possibilités, la maîtrise de l'ouvrage peut être assurée par la commune, le département ou encore par un syndicat mixte, dans les conditions fixées par la loi du 10 juillet 1973 relative à la défense contre les eaux.

Pour le financement de ces travaux, le maître d'ouvrage est susceptible de bénéficier de subventions, soit au titre de la protection des lieux habités, au taux maximum de 30 p. 100, cette subvention provenant du ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire ; soit au titre de la protection des terrains agricoles au taux maximum, et plus favorable, de 50 p. 100, auquel cas les crédits proviennent du ministère de l'agriculture.

Les travaux de protection contre les eaux étant classés dans les investissements de catégorie II, c'est au préfet de région qu'il appartient, s'il le juge utile, d'accorder de telles subventions à partir de l'enveloppe qui est mise annuellement à sa disposition, à cet effet.

Les enquêtes effectuées auprès des services de navigation ont, d'ailleurs, révélé que les effets de la navigation fluviale sont pratiquement négligeables sur l'érosion des berges, et que la cause essentielle en est l'action des courants et des crues. Pour quoi, dès lors, l'Etat devrait-il prendre en charge la totalité de ces travaux de protection ?

La quatrième observation de votre commission concerne les incidences de la conjoncture sur les travaux publics. De nombreux intervenants, dont MM. Boudet et Josselin, s'en sont également préoccupés.

Le seul examen du projet de loi de finances pour 1978 justifie ces inquiétudes puisque le volume de commandes des travaux publics sera légèrement inférieur à celui de 1977. Mais, et il me semblait l'avoir clairement indiqué dans mon intervention liminaire, sachez que le déblocage du fonds d'action conjoncturelle fera principalement sentir ses effets l'an prochain. En outre, je le rappelle aussi, la disponibilité de crédits de paiement suffisants garantit l'engagement effectif et rapide du programme pour 1978.

La cinquième observation, enfin, intéresse ceux des agents qui sont rémunérés sur les fonds de concours départementaux. Ils doivent, comme vous l'avez souligné, bénéficier de la même situation que leurs collègues rémunérés sur les crédits d'Etat. Mais ce problème ne pourra être résolu que progressivement et sur plusieurs années. J'ai l'intention de le soumettre à nouveau l'an prochain au Premier ministre, afin de parvenir à une décision de principe et à une première traduction de mesures dans le prochain projet de budget.

Je crois avoir répondu de façon complète aux préoccupations exprimées par le rapporteur spécial de la commission des finances. Je vais maintenant répondre plus particulièrement aux observations de la commission de la production et des échanges.

Cette commission a adopté un amendement déposé par son rapporteur pour avis, M. Valleix, tendant à la suppression de dix millions de francs d'autorisations de programme au chapitre 53-21. Ces autorisations de programme sont réservées aux études et aux acquisitions foncières concernant le franchissement du seuil qui sépare le Rhin et la Saône.

Je crois avoir déjà répondu aux préoccupations qu'avait exprimées sur ce point la commission des finances. Je rappelle mes conclusions, monsieur Valleix.

Si nous voulons réaliser ce franchissement du seuil au rythme prévu par le Plan, il faudra, c'est vrai, trouver des crédits autres que ceux qui sont affectés aux voies navigables. Mais il serait excessif d'en déduire pour autant que les crédits destinés à la liaison mer du Nord—Méditerranée ne doivent plus figurer à ce budget des voies navigables.

Or c'est à cette situation que nous parviendrons logiquement, si cet amendement était retenu. En outre, il serait trop rapide — et je crois l'avoir démontré — de considérer que le seul problème à résoudre est celui du financement de la part incombant à l'Etat. Le moment venu, je demanderai donc à l'Assemblée de ne pas adopter cet amendement.

D'ailleurs, monsieur le rapporteur pour avis, votre intention, comme celle de la commission, était de mettre en lumière un véritable problème.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Exactement !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. J'en ai reconnu l'ampleur. Cette réponse de ma part vous conduira sans doute à ne pas maintenir cet amendement.

Vous vous êtes également préoccupé de l'évolution des crédits portuaires. En effet, elle n'est pas favorable, depuis quelques années, comparée à la période du VI^e Plan. Mais tous les crédits de tous les ministères ne peuvent pas toujours augmenter fortement. Un effort très marqué avait permis naguère une adaptation de nos infrastructures portuaires. C'est ainsi qu'on a construit un vaste nouvel avant-port à Dunkerque ; une grande écluse et le nouveau port d'Antifer au Havre ; un port également nouveau à Fos. Ces réalisations ambitieuses et nécessaires ne sont pas encore, j'en conviens, utilisées à plein. C'est tout à fait normal, car il s'est agi là d'investissements à long terme.

Le problème, aujourd'hui, dans ces grands ports, c'est l'adaptation des moyens de traitement des marchandises diverses. Le programme d'action prioritaire n° 9 y pourvoit. A la fin de 1978, son exécution aura été menée à bien à hauteur de 52 p. 100. Il s'agit, évidemment, d'opérations moins coûteuses que les énormes infrastructures réalisées auparavant.

Notre effort porte maintenant sur la façade atlantique et les ports moyens, dont le trafic a bien souvent connu une expansion remarquable au cours des dernières années. Des réalisations très importantes sont en cours à Nantes-Saint-Nazaire,

à Bordeaux-Le Verdon, à Sète, et nous prévoyons également de réaliser des quais à conteneurs à la Martinique et en Guadeloupe.

Je crois donc pouvoir affirmer que notre politique d'équipement portuaire se poursuit dans des conditions satisfaisantes.

M. Valleix a évoqué les problèmes relatifs aux renforcements coordonnés et à l'évolution de la subvention aux départements afin d'assurer l'entretien du réseau national déclassé. J'ai déjà répondu sur ce point. Il a également parlé de l'harmonisation des péages sur les autoroutes, point qui peut paraître simple, si l'on s'en tient à la proposition sommaire de M. Josselin, lequel demande leur suppression pure et simple. Cette simplicité n'est qu'apparente.

Trois facteurs, en effet, jouent simultanément en sens contraire et compliquent la situation. D'abord, les réactions des usagers et les préoccupations de l'aménagement du territoire ; ensuite, le fait que le péage est le prix que l'on paye pour un service et non un impôt : lorsque le prix de revient d'un tronçon est plus cher qu'un autre, il n'est pas anormal que le péage soit plus élevé ; enfin, les dix sociétés concessionnaires sont indépendantes les unes des autres : les tarifs varient selon la situation financière de chacune.

Sans doute, une harmonisation progressive des tarifs pratiqués par une même société sera-t-elle possible. En revanche, je ne pense pas que nous parviendrons jamais à un taux de péage unique.

La fourchette des tarifs est de l'ordre de un à trois. Nous devons essayer de la réduire progressivement. A titre d'exemple, une augmentation de 8 p. 100 par an pendant dix ans des tarifs les plus bas, jumelée avec une augmentation annuelle de 5 p. 100 des tarifs les plus élevés, conduirait à une fourchette de 1 à 2,2. Il ne faut donc pas s'attendre à des miracles. Il s'agit cependant d'un problème qui nous préoccupe et nous attendons les résultats d'une enquête actuellement entreprise.

Vous nous avez fait part, monsieur Valleix, des craintes que vous inspire la situation financière de certains concessionnaires d'autoroutes.

Pour la société AREA, je vous rassure : les difficultés ont été résolues voilà un an déjà. Les observations de la Cour des comptes avaient donné lieu à une réponse de mon prédécesseur à l'Assemblée : vous êtes censé en avoir eu connaissance. Je n'y reviendrai pas.

Vous avez aussi signalé les difficultés financières de la société d'autoroute Paris-Est—Lorraine. Avant de m'expliquer plus complètement à ce sujet, je ferai un rapide retour en arrière.

C'est en 1972 que le Président Pompidou avait annoncé la réalisation accélérée de la liaison Paris—Metz—Strasbourg. L'échéance qu'il avait fixée, 1976, était fort ambitieuse. Elle exigeait de tous, de l'administration comme des deux sociétés concernées, un effort exceptionnel. Le pari a été gagné, grâce à l'activité de mes prédécesseurs, et aussi, il faut le reconnaître, à la diligence des deux concessionnaires. La nouvelle autoroute n'est pas simplement un axe de grande importance économique destiné à irriguer les régions d'Ile-de-France, de Champagne, de Lorraine et d'Alsace, c'est aussi, comme le soulignait le Président de la République en novembre 1976 lors de son inauguration, une autoroute pour l'Europe, un trait d'union entre la France et l'Allemagne.

Il est vrai que l'autoroute est maintenant en service et que les engagements pris ont été respectés. Mais il est non moins certain que le trafic ne répond pas aux espérances. Sur la section concédée à la société des autoroutes Paris-Est—Lorraine entre Noisy-le-Grand et Metz, il a en effet commencé très bas — moins de 5 000 véhicules par jour en décembre et janvier dernier. Il frôle seulement aujourd'hui les 7 000 véhicules par jour.

C'est là, incontestablement, un résultat décevant mais auquel il ne faudrait pas prêter une signification exagérée car le trafic est toujours long à s'accroître sur les autoroutes nouvelles.

On entend, parfois, incriminer les tarifs du péage. Certes ils sont relativement élevés. Il ne pouvait pas en être autrement, compte tenu de la lourdeur des charges à couvrir. Mais les études que j'ai demandé à mes services d'entreprendre ont d'ores et déjà démontré que l'incidence des tarifs ne pouvait être que secondaire.

En fait le problème n'est pas là. Une grande partie du trafic des autoroutes correspond à des besoins nouveaux. Ce trafic induit, qui peut représenter jusqu'à la moitié du trafic total, met entre cinq et dix ans à atteindre son volume normal. Je suis donc confiant dans l'avenir de l'autoroute de l'Est. On ne construit pas une autoroute pour quelques mois seulement, mais, pourrait-on dire, pour toujours : après tout, comme chacun sait, nos routes ne sont souvent que d'anciennes voies romaines !

Cependant, il est indubitable que cette insuffisance provisoire du trafic place le concessionnaire dans une position très critique. D'une façon générale, une concession d'autoroute connaît une période difficile dans les premières années qui suivent sa mise en service. Les charges financières atteignent en effet leur maximum, tandis que le trafic, et par conséquent les recettes, sont au plus bas.

Il faudra donc observer attentivement l'évolution du trafic sur la base constituée par les douze premiers mois d'ouverture. Si, comme nous le prévoyons, et comme cela s'est toujours produit, cette évolution est favorable, la situation de la société concessionnaire se rétablira.

Vous vous êtes demandé, monsieur Valleix, si les crédits réservés à l'entretien courant, aux renforcements coordonnés et à la voirie urbaine étaient suffisants. Pour les premiers, soyez pleinement rassuré. Mon prédécesseur, sur la proposition qui lui en avait été faite par le directeur des routes, s'est refusé à toute dégradation du patrimoine existant. En revanche, j'admets bien volontiers qu'il aurait été souhaitable de poursuivre, à un rythme plus élevé, les travaux de renforcement coordonnés ainsi que la réalisation de certaines liaisons urbaines. Mais à l'intérieur du budget dont nous disposons, il a fallu faire des choix, principalement en faveur du réseau d'autoroutes. Ces choix sont les bons, j'en suis profondément convaincu. Ils nous permettent, au demeurant, de rattraper le retard considérable qui était le nôtre par rapport à nos partenaires européens.

Enfin, vous vous êtes préoccupé de la conjoncture dans le bâtiment et les travaux publics. J'ai déjà répondu sur ce point à M. Plantier. Il n'est pas nécessaire que j'y revienne.

Je voudrais cependant fournir une précision car vous avez émis un doute à ce sujet. Les crédits de paiement seront suffisants l'an prochain, même si l'on prend en compte le déblocage du fonds d'action conjoncturelle.

Les crédits de paiement complémentaires correspondant au deuxième déblocage figurent dans le projet de collectif de la fin de l'année 1977, que l'Assemblée sera prochainement appelée à examiner.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. C'est rassurant !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Vous avez le sentiment que le Gouvernement utilise le bâtiment et les travaux publics comme le principal amortisseur des phénomènes conjoncturels.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. C'est vrai.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Ce n'est pourtant pas le cas car ce secteur ne réagit que lentement aux inflexions. En retournant une formule célèbre, je dirai que « quand tout va, le bâtiment va ».

- M. Henry Canacos. C'est pour cela que tout va mal !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Le bâtiment et les travaux publics sont très sensibles à la conjoncture.

De plus, les commandes de l'Etat ne représentent que le cinquième de l'activité des travaux publics en métropole ; la construction de logements neufs, le tiers. Pour le reste, ces secteurs sont tributaires de la demande qui leur est adressée par l'ensemble des agents économiques.

C'est pourquoi le Premier ministre a décidé cette année de débloquer le fonds d'action conjoncturelle ; la demande émanant, en particulier, des entreprises privées était, en effet, légèrement inférieure aux prévisions.

Je ne reviendrai pas sur les raisons économiques qui ont conduit mon prédécesseur à ne pas s'opposer au projet de la Compagnie générale maritime. Ce projet visant à moderniser le transport de la banane sur la ligne des Antilles par la conteneurisation ; ce débat — vous en avez d'ailleurs convenu — a déjà eu lieu.

En revanche, je rappellerai les dispositions qui ont été prises, ou qui vont l'être, à la demande, notamment, des élus et de vous-même, pour compenser les conséquences de cette décision pour le port de Dieppe.

Le Gouvernement a demandé à la C.G.M. de rechercher de nouveaux trafics pour le port de Dieppe. Le transfert envisagé de la ligne France—U.R.S.S. est un premier élément. En 1978, nous prévoyons de financer à hauteur de 12 millions de francs la deuxième passerelle qui aidera au développement du trafic trans-Manche et le déplacement des ateliers du service maritime. Dans un autre domaine, la ville de Dieppe bénéficie, depuis le mois de juin 1977, de la prime de dévelop-

pement régional au taux de 15 000 francs par emploi. Une dotation de 4 millions de francs a été ouverte au F.A.C. pour accélérer l'amélioration de la R. N. 27 entre Rouen et Dieppe.

En ce qui concerne l'emploi, outre les mesures indiquées ci-dessus, des études précises sont en cours pour réduire au strict minimum les conséquences sociales de cette évolution. L'ensemble de ces mesures devrait produire ses conséquences favorables dans un délai rapide, de façon à compenser en temps utile la perte de trafic qui vous préoccupe. Les indices actuels relatifs au port de Dieppe sont favorables puisque le trafic portuaire, non compris celui de la banane, a progressé de 44 p. 100 du premier semestre de 1976 au premier semestre de 1977.

Je remercie M. Neuwirth de l'analyse très constructive et très poétique qu'il a faite tout à l'heure du problème général des « deux-roues ». Je peux l'assurer qu'à l'intérieur de mon département ministériel, conscient de tout l'intérêt que représente ce mode de locomotion, je ne laisserai rien dans l'ombre qui puisse entraver la promotion légitime de ces véhicules. La réforme déjà envisagée par mes prédécesseurs se développe selon trois directions principales. Tout d'abord, la réglementation, tant au niveau des logements sociaux que de l'urbanisme, devra prendre en compte plus nettement le phénomène « deux-roues ». Ensuite, une campagne d'incitation sera parallèlement menée auprès des différents responsables locaux, comme auprès des techniciens et projeteurs. Le but de cette campagne sera d'informer les gens de ce qu'ils peuvent faire en leur montrant des exemples simples d'opérations déjà réalisées.

M. Lucien Neuwirth. Très bien !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Enfin, pour ce qui touche aux investissements, plusieurs possibilités sont ouvertes au titre de différents programmes, notamment dans le cadre des opérations ponctuelles de sécurité, de l'aménagement des villes nouvelles, des plans de circulation et d'un programme de catégorie I au titre duquel vingt-cinq kilomètres de pistes cyclables ont été financés sur les dotations de 1977, ce qui représente un investissement total de près de 12 millions de francs. Je puis assurer que cet effort sera poursuivi, voire amplifié, au cours des prochaines années en fonction des demandes locales.

M. Royer et M. Terrenoire ont parlé des projets de construction des barrages de Villerest et de Naussac. Ils ont souligné la nécessité de soutenir le débit d'étiage de la Loire et de mieux maîtriser les crues de ce fleuve, qui risquent d'entraîner des dégâts considérables.

Le barrage de Villerest est appelé à régulariser le cours de la Loire, d'une part, en soutenant l'étiage et, d'autre part, en écrétant les crues. La construction de ce barrage a été déclarée d'utilité publique au mois d'avril dernier et le chantier sera ouvert au premier semestre de 1978. Le ministre de l'équipement participe à cette réalisation aux côtés du ministre de la culture et de l'environnement et de l'agence de bassin. Le projet de budget qui vous est soumis prévoit, s'agissant de mon ministère, les crédits nécessaires. Pour 1978 et 1979 il faudra, bien entendu, inscrire les crédits permettant de poursuivre normalement les travaux. En ce qui me concerne, je m'y engage. J'ai tout lieu de penser que, pour sa part, mon collègue chargé de la culture et de l'environnement y veillera de son côté. Le barrage doit être opérationnel avant la fin du VII^e Plan.

J'en viens au barrage de Naussac. Bien que mon département ministériel ne soit pas financièrement concerné par cette réalisation à laquelle il ne participe pas, je puis vous dire que les travaux de la première tranche sont commencés. Mais, à ce sujet, je donnerai par écrit de plus amples détails à M. Royer.

M. Josselin, intervenant longuement sur les problèmes autoroutiers, a affirmé des choses que je conteste, et d'abord que la politique autoroutière ne sert pas à l'aménagement du territoire. Comment peut-il l'affirmer ? C'est oublier le plan d'action prioritaire n° 5 qui a pour objectif de réensclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central. C'est oublier la liaison Bordeaux—Narbonne qui sera achevée en 1980 et la liaison Poitiers—Bordeaux, prévue pour 1981...

M. Charles Josselin. Avec dix ans de retard !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. ...avec une accélération et un raccourcissement du délai de réalisation de deux ans ! Que viennent faire ces « dix ans » ?

Monsieur Josselin, vous avez critiqué le principe du péage. Quelle solution crédible avez-vous proposée à la place ? Vous avez formulé des slogans. Le recours à la concession à des sociétés d'économie mixte ou à des sociétés privées a permis de réaliser en dix ans à peine un réseau de plus de 3 000 kilomètres. C'est indéniable, car c'est une réalité. L'Ouest bénéficie aussi de

l'autofinancement des concessionnaires. La S. A. S. F. construit Bordeaux—Narbonne et construira Poitiers—Bordeaux. C'est ainsi que les bénéfices des grandes sociétés concernées permettront de réaliser des investissements dans d'autres régions du territoire.

M. Charles Josselin. Attendez-vous que ces sociétés vous demandent de l'argent !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Enfin, monsieur Josselin, vous préférez la route à deux fois deux voies à l'autoroute. Je m'en réjouis, car c'est le genre de voie que nous réalisons actuellement en Bretagne. Mais je vous signale que ces routes coûtent bien plus cher au budget de l'Etat que les autoroutes qui, elles, sont financées aux trois quarts par des emprunts ou des capitaux privés. Quoique vous en disiez, je vous crois parfaitement conscient de l'effort consenti par l'Etat en faveur de la Bretagne et je suis certain que les 250 millions de francs qui lui sont accordés par an ne vous paraissent pas une bagatelle. Bien d'autres régions de France seraient désireuses de bénéficier d'une telle dotation.

Je rappelle que, pour la première fois depuis un siècle, le solde migratoire de l'Ouest a été positif entre 1968 et 1975 ; les arrivées ayant été plus nombreuses que les départs.

M. Charles Josselin. Ce sont surtout des retraités qui arrivent !

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je regrette l'absence de modération qui marque vos propos et à laquelle vous ne m'aviez pas habitué. Je pense néanmoins vous avoir convaincu que l'Ouest est toutefois assez bien traité.

M. Valleix, M. Hardy, M. Josselin et M. Rigout ont parlé de l'axe Centre Europe—Atlantique. Je suis personnellement conscient de l'intérêt de cet axe routier, composé de quatre itinéraires transversaux. Des efforts considérables ont déjà été consentis sur cet axe qui complète efficacement le schéma autoroutier. Au cours du VI^e Plan, près de 800 millions de francs ont été dépensés sur des sections de cet axe pour les améliorer. A cela ont été ajoutés, en 1976 et 1977, 165 millions de francs, et ces chiffres ne comprennent pas les quelque 500 millions de francs qui ont permis de renforcer, dans le cadre des programmes de renforcements coordonnés, des sections complètes de cet axe. Je puis vous assurer que l'effort sera poursuivi en 1978 et au-delà.

Je dirai à M. Hardy et à M. Desanlis que l'aménagement de la RN 10 demeure l'une de nos principales priorités. Mais une telle entreprise nécessite des investissements considérables, ce qui implique un certain étalement dans le temps. Par ailleurs, nous avons dû faire un certain nombre de choix. En ce qui concerne le Loir-et-Cher, et plus particulièrement la ville de Vendôme, dont les bouchons très importants sont encore dans toutes les mémoires, il m'est agréable de faire connaître que, pour compléter la déviation propre de Vendôme mise en service à la fin de l'année 1976, a été dégagée, sur la deuxième tranche du fonds d'action conjoncturelle, la dotation nécessaire pour réaliser la mise à deux fois deux voies de la jonction entre cette déviation et la RN 10, ce qui permettra d'éliminer le dernier obstacle à un écoulement fluide du trafic routier dans ce secteur. Je pense que cette nouvelle sera agréable à M. Desanlis. En ce qui concerne la région Poitou-Charentes, c'est au total 655 millions de francs qui auront été consacrés à cet axe en 1977.

M. Hector Rolland m'a parlé du tracé de l'autoroute A 71, en disant qu'il regrettrait la décision prise par mon prédécesseur, concernant le tracé de cette voie, notamment entre Bourges et Clermont-Ferrand.

Il m'a semblé, monsieur Hector Rolland, que M. Brun n'était pas tout à fait de votre avis. Il est donc opportun de vous réunir, en ma présence, pour que nous convenions d'une solution et d'un choix. Vous voyez — et je réponds en même temps à M. Terrenoire et à M. Boivinillers — combien il est difficile de décider d'un tracé. Mais, comme, avec vos deux collègues, vous devez me rencontrer mardi prochain, nous pourrons, cartes en mains et en présence d'un certain nombre de mes techniciens, débattre complètement de cette question.

M. Poperen m'a posé des questions si particulières que je lui répondrai par écrit.

M. Masson a parlé des problèmes de la sécurité routière, notamment aux carrefours. Puisque l'occasion m'en est donnée, je rappellerai les chiffres cités ce matin devant le conseil des ministres, au cours duquel a été dressé le bilan de la politique de sécurité routière en France : en cinq ans, le nombre des tués sur la route a diminué de 20 p. 100, et ce, malgré une augmentation de trafic de 30 p. 100 ; au cours des douze derniers mois, le nombre des tués est descendu au niveau de celui de 1965. Ce résultat n'a pu être atteint que grâce à l'effort consi-

dérable entrepris pour adapter le réseau routier, effort combiné avec les mesures réglementaires qui ont été prises pendant ces mêmes années. Nous devons néanmoins poursuivre l'effort.

M. Caurier m'a entretenu de la R.N. 4 dans la Marne. La modernisation de cette route sur la totalité de son parcours de Paris à Strasbourg, par Vitry-le-François, Saint-Dizier, Toul et Nancy, a été décidée par le Gouvernement et demeure l'une de nos priorités nationales. Mais une telle entreprise nécessite, à l'évidence, des investissements considérables, ce qui implique, comme je l'ai déjà dit pour d'autres réalisations, un certain étalement dans le temps. C'est pourquoi l'effort entrepris pour réaliser progressivement la mise à deux fois deux voies de ce grand itinéraire a tout naturellement porté jusqu'à présent sur les sections les plus sensibles, situées pour la plupart en Lorraine, région où de très importantes opérations ont été réalisées ou sont actuellement en cours de réalisation, en particulier le contournement de Toul, qui coûte 130 millions de francs. Cet effort sera poursuivi en priorité dans les prochaines années avec tout l'esprit de continuité désirable et au rythme le plus élevé que permettront les dotations budgétaires réservées aux investissements routiers. Toutefois, compte tenu de l'importance des crédits à mettre en place en Lorraine au cours des prochaines années, aucun aménagement n'est actuellement envisagé dans la Marne. En effet, aucune des opérations dont l'inscription était proposée n'a pu être retenue en raison de leur coût élevé. Il s'agit notamment de la mise à deux fois deux voies de la déviation de Sézanne qui coûte 15 millions de francs, de celle de Connantre, qui coûte 15,5 millions de francs, de celle de Fère-Champenoise, qui en coûte 30, et de celle de Vitry-le-François, qui en coûte 48.

J'en viens aux crédits d'urbanisme.

J'ai écouté avec une particulière attention les observations de vos rapporteurs et de chacun des orateurs, car de l'urbanisme dépend le cadre de vie auquel nos concitoyens sont de plus en plus sensibles. Or ce problème si essentiel est le terrain d'élection de l'inévitable conflit entre le libre arbitre des individus et les contraintes de la vie en société. Chacun entend construire comme il veut et empêcher ensuite son voisin d'en faire autant.

Je répondrai d'abord aux observations du rapporteur apécial de la commission des finances.

Comme M. Montagne, je regrette la fâcheuse habitude de désigner par des sigles des réalités qui ont des noms bien précis. Je regrette, comme lui, les sigles en « z » et j'avoue avoir souvent besoin d'un lexique.

Ainsi que je l'ai déclaré en présentant mon budget, je compte orienter l'action de mon administration vers un souci très grand de l'usager, afin que celui-ci cesse de voir dans l'urbanisme une gestion administrative obscure, donc inquiétante. L'usager doit pouvoir progressivement mieux comprendre les raisons de cette nécessaire discipline à laquelle il est soumis. L'administration doit comprendre les préoccupations de l'usager et y répondre dans un langage clair. Vous avez souhaité un lexique des sigles, monsieur Montagne. Il en existe un et je vous le ferai parvenir. Je compte par ailleurs faire diffuser, d'ici deux à trois mois, à destination des maires, un véritable manuel de l'urbanisme, traitant des problèmes pratiques d'application du code de l'urbanisme.

Cela dit, la commission des finances a fait quatre observations sur mon budget. Tout en reconnaissant que le ralentissement de la croissance démographique et urbaine pouvait trouver sa traduction dans les crédits affectés aux réserves foncières, la commission, comme plusieurs orateurs, notamment M. Masson, a noté que le développement de la maison individuelle nécessitait des surfaces accrues de terrain. J'en suis d'accord, mais nous poursuivons l'effort tendant à la constitution de réserves foncières. En effet, si l'on considère l'ensemble constitué par les autorisations de programme et les enveloppes de la caisse des dépôts et consignations et de la C. A. E. C. L., on atteint un total de 1 650 millions de francs contre 1 273 millions cette année. Il s'agit donc d'une augmentation considérable et non d'une réduction.

S'agissant des espaces verts, la commission a estimé que les efforts consentis étaient insuffisants. Nous avons de très nombreuses demandes de subvention à satisfaire ; mais les 30 millions de francs dégagés cette année au titre du fonds d'action conjoncturelle doivent s'ajouter aux 50 millions de francs prévus dans le projet de budget pour 1978. On arrive alors au chiffre de 80 millions de francs, soit le double de la dotation réservée aux espaces verts, dans le budget initial pour 1977.

Quant à la coordination avec le ministère de la culture et de l'environnement, je rappelle que celui-ci peut utiliser des crédits de subvention émanant du F. I. A. N. E. et classés en catégorie I, qui sont destinés à favoriser les actions à caractère expérimental et exemplaire, quelle que soit la nature des espaces

verts considérés ou des aménagements envisagés. Le ministère de l'équipement, au contraire, dispose des crédits du chapitre 65-40, classés en catégorie II, mis à la disposition des préfets de région et destinés à aider les collectivités locales à acquérir et à aménager des espaces verts publics. Une coordination étroite existe entre les deux ministères, pour les opérations importantes et intervient dans le cadre d'un plan vert dont le fonds d'intervention et d'aménagement pour la nature et l'environnement, le F.I.A.N.E., finance les deux premières opérations, alors que le ministère de l'équipement prend en charge les suivantes. Inversement, la répartition des crédits du chapitre 65-40, se faisant au niveau régional sur décision du préfet de région, il est normal que le ministère de la culture et de l'environnement ne connaisse pas le détail de l'utilisation des crédits d'équipement s'agissant de crédits déconcentrés.

La commission des finances a ensuite regretté la limitation à quatre-vingts du nombre des contrats de villes moyennes, car elle redoute que les crédits d'aménagement ne soient ensuite absorbés par les grandes agglomérations.

Ce serait commettre un contresens que de penser que le Gouvernement ralentit son effort en faveur des villes moyennes.

Cette procédure expérimentale, qui a fait appel au volontariat des villes, permet la mise en œuvre efficace des crédits pour toute la rénovation urbaine, la restauration immobilière, l'aménagement urbain.

Le fonds d'aménagement urbain, maintenant opérationnel, prend d'ores et déjà en charge des projets dans les villes moyennes dans des proportions très supérieures à ce qu'il était auparavant la répartition des crédits entre la région parisienne et la province, les métropoles d'équilibre et les villes petites et moyennes.

En 1978, la ligne budgétaire spécialisée pour les villes moyennes est dotée de manière à permettre de donner satisfaction aux dernières des quatre-vingt-deux villes volontaires, à des taux de l'ordre de 30 p. 100. Mais le relais pris par le fonds d'aménagement urbain à des taux de 35 p. 100 en général et de 50 p. 100 pour les acquisitions foncières est en réalité avantageux : il est moins contraignant pour les villes — les projets peuvent être moins ambitieux que ceux de la procédure des villes moyennes — et son taux est un plus intéressant.

Je note en outre que le fonds d'aménagement urbain peut prendre en charge le dossier des petites villes, voire des très petites villes.

Pour prendre un autre exemple, j'ajoute que, pour la première fois, les crédits de subvention au développement des transports collectifs en province dépassent ceux de la région parisienne, avec 415 millions de francs contre 345 millions de francs. C'est un tournant. Une bonne partie de ces crédits ira à la nouvelle formule des contrats de développement des transports en commun qui s'adresse précisément aux agglomérations de moindre importance.

Enfin, votre commission s'est interrogée sur les problèmes que vont poser les villes nouvelles, et en particulier le surdimensionnement de certains équipements, puisque les objectifs démographiques ont été réduits.

La conjoncture économique et démographique a conduit à réexaminer le rythme de réalisation des villes nouvelles. Il est apparu, en effet, que les objectifs très ambitieux qui avaient été envisagés dans une période de haute conjoncture ne correspondaient pas aux possibilités et aux besoins du moment.

Il n'est pas possible, aujourd'hui, dans ce domaine, de faire des prévisions sérieuses à l'horizon de l'an 2000. Il s'agit donc de revoir les prévisions à moyen terme et de définir le rythme de construction pour les prochaines années. Cela a été fait pour les villes nouvelles de la région parisienne et mon prédécesseur a indiqué qu'il retenait un objectif de 15 000 logements par an.

Les modalités de réalisation de ce programme font actuellement l'objet d'une procédure de concertation avec l'établissement public régional. La même action est engagée pour les villes nouvelles de province afin de définir les rythmes de réalisation souhaitables.

Mes préoccupations, pour l'avenir, sont tout d'abord d'assurer une adaptation constante de l'urbanisme et des opérations de construction aux besoins des Français, notamment dans le cadre des directives du Président de la République sur l'architecture. Cela implique que soit poursuivi l'effort entrepris pour accroître la part de la maison individuelle et créer des quartiers urbains agréables autour d'un réseau de rues et de places.

Il s'agit ensuite, par un effort accru de rigueur financière, et à un rythme régulier de construction, d'assurer les conditions d'un bon équilibre financier de ces opérations, tant au niveau des établissements publics d'aménagement que des collectivités

locales. La situation actuelle, contrairement à ce qui a été dit, n'est pas mauvaise, bien qu'elle puisse justifier certaines préoccupations.

Enfin, monsieur Montagne, vous avez évoqué la nécessité d'unifier les organismes de planification urbaine et d'envisager la suppression des OREAM — organismes d'études et d'aménagement des aires métropolitaines.

Vous m'obligez, sur ce point, à faire un bref rappel historique.

A l'origine, le Gouvernement, dans le souci de mettre en œuvre la politique des métropoles d'équilibre, a créé à cet effet les OREAM. Il les a mises en place progressivement et en a supprimé certaines dont l'utilité n'était plus évidente. En effet, l'adaptation doit être permanente.

C'est pourquoi, lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 1^{er} mars dernier, il a été décidé : premièrement, qu'en application des articles 8 et 14 de la loi de 1972 sur la région, les programmes et résultats des études des OREAM seront présentés au conseil régional et au comité économique et social de la région ; deuxièmement, que le contrôle et l'adaptation des missions des OREAM seront améliorés grâce à la mise en place de comités des programmes, où siègeront notamment, s'ils le souhaitent, les représentants de l'établissement public régional et des collectivités locales intéressées.

Par ailleurs, les OREAM doivent voir leurs missions s'infléchir dans le domaine du développement économique, qui est de plus en plus indissociable de l'aménagement planifié.

Ainsi, les OREAM conservent encore aujourd'hui leur utilité. Pas partout, d'ailleurs, car elles ne constituent pas des structures permanentes de l'administration et elles sont appelées, dans leur implantation, dans leur dimension et dans leur nombre même, à évoluer en fonction des besoins et des services rendus. Cette précision me semble répondre à l'une de vos préoccupations, monsieur Montagne.

J'en viens aux observations de la commission de la production et des échanges qui a demandé une application plus souple des instructions relatives à l'attribution des permis de construire en zone rurale. M. Guermeur est intervenu, une deuxième fois, pour reprendre les mêmes observations à titre personnel. Je crois que cette intervention visait principalement la circulaire du 16 mars dernier relative à la sauvegarde des espaces ruraux et naturels.

L'objectif de cette instruction était d'éviter une diffusion excessive des constructions dans le paysage rural, au hasard des chemins, des canalisations et des ventes de terrains. Il s'agit donc d'éviter ce que l'on a appelé le « mitage » du paysage et l'occupation désordonnée de l'espace agricole. En outre, cette dispersion de constructions peut compromettre l'équilibre des finances communales en accroissant les charges afférentes aux réseaux de distribution d'eau et d'électricité.

Vous constatez, monsieur Guermeur, que mon analyse rejoint la vôtre. Il ne s'agit pas d'interdire partout en zone rurale les constructions nouvelles. Il n'en a jamais été question. Je prends donc bonne note des observations qui m'ont été faites par la commission de la production et des échanges et je vais demander à mes inspecteurs généraux de me faire un rapport sur la manière dont ces instructions ont été appliquées sur le terrain.

Il faut, bien entendu, que la pratique de l'urbanisme local résulte d'une action concertée ; c'est pourquoi il convient d'accélérer la sortie des plans d'occupation des sols qui permettent de fixer pour chaque zone les conditions de constructibilité.

Pour les petites communes rurales, la loi a en outre prévu un instrument spécifique dont la procédure de mise en œuvre est plus légère. Il s'agit de la zone d'environnement protégé.

A ce propos, votre commission s'est émue du retard intervenu dans l'établissement des nouveaux documents d'urbanisme. Ce retard est tout relatif. Je voudrais vous donner les derniers chiffres arrêtés au 30 septembre dernier : 410 schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les S. D. A. U., avaient été délimités et 113 approuvés ; 8 264 plans d'occupation des sols avaient été prescrits et 2 331 concernant 2 794 communes avaient été rendus publics ; 42,5 millions d'habitants vivent dans des communes dans lesquelles un plan d'occupation des sols a été prescrit, 17 millions dans des communes où un plan d'occupation des sols a été rendu public.

Nous devons chercher à accélérer le mouvement et à rendre public le plus grand nombre possible de plans d'occupation des sols au cours de l'an prochain. Mais, je le souligne, il n'est pas question pour autant de ne pas réaliser sérieusement ces travaux.

C'est pour cela, et pour inciter tous les participants à travailler le mieux et le plus vite possible, que nous avons décidé de ne pas vous proposer de proroger, une fois de plus, la date limite de validité des anciens documents d'urbanisme. Cette validité

expirera donc le 1^{er} janvier 1978 ce qui ne bloquera pas la délivrance des permis de construire puisque le règlement national d'urbanisme sera applicable partout où il n'y aura pas de plans d'occupation des sols.

Toutefois cela fera apparaître clairement l'intérêt qu'il y a à ce que les P. O. S. soient rendus publics le plus rapidement possible.

M. Bernard a soulevé un problème très particulier et limité, mais dont je reconnais l'importance.

Dans les quelques communes disposant d'un plan d'urbanisme qui ont décidé de délimiter une zone d'intervention foncière, on peut regretter la coexistence de celle-ci en même temps que le plan d'urbanisme, peut-être pour quelques mois seulement, le temps de faire aboutir un P. O. S.

Je pense que nous pouvons raisonnablement trouver une solution à ce problème, par exemple au Sénat, sans pour cela prolonger encore la validité des plans d'urbanisme, point sur lequel je me suis déjà expliqué et auquel j'attache du prix : la loi est compliquée et de ce fait mal comprise, ne reculons pas quand arrive le moment de la simplification.

Je crois avoir répondu aux observations des commissions et je répondrai maintenant à divers intervenants ainsi qu'à un certain nombre d'observations présentées par le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, M. Canacos. Il n'a pas été suivi par la commission, mais je tiens à répondre aux critiques qu'il a formulées et dont il a fait part à l'Assemblée dans son intervention.

Monsieur Canacos, vous avez contesté les conditions dans lesquelles est appliquée la circulaire du 16 mars 1977 sur la limitation des hauteurs.

Cette circulaire a pour objet de recommander aux maires, dans le cadre de leur plan d'occupation des sols, de proscrire les immeubles d'habitation de taille disproportionnée aux constructions existantes et, en règle générale, de ne pas dépasser six étages dans les grandes villes et quatre dans les villes petites et moyennes.

Il va de soi que ces nouvelles dispositions ne pouvaient s'appliquer aux constructions en cours. La circulaire elle-même avait prévu une période transitoire. Un certain nombre de cas particuliers ont été, en outre, prévus, qui permettent de l'appliquer avec souplesse.

Mais je vous indique que je n'envisage pas de revenir sur ces instructions, car je crois qu'elles correspondent à la fois au souhait de nos concitoyens et aux exigences d'un urbanisme plus humain.

Vous vous êtes interrogé, monsieur Canacos, sur la manière dont sont définis les besoins en espaces verts. Ils le sont à partir d'objectifs techniques et de critères administratifs.

Les premiers visent à doter les grandes agglomérations de dix mètres carrés d'espaces verts par habitant.

Les seconds réservent l'octroi des subventions à l'acquisition et à l'aménagement d'espaces verts publiés d'une superficie minimum de cinq mille mètres carrés situés à l'intérieur d'une agglomération ou à des jardins d'une superficie inférieure mais dont l'usage est spécialement réservé aux enfants. Ces subventions peuvent également être destinées à des créations d'espaces verts péri-urbains directement limitrophes des agglomérations concernées.

Ces subventions ne peuvent être attribuées qu'aux départements et aux communes de plus de 20 000 habitants et sont distribuées par la région car elles relèvent de la catégorie II des crédits d'Etat.

Mais surtout, monsieur Canacos, vous estimez que l'Etat se désengage sur le plan financier tout en réduisant les compétences des collectivités locales. Ces critiques, manifestement excessives, relèvent du genre « roman noir », mais je vous répondrai néanmoins point par point.

En matière d'aménagement foncier et d'urbanisme, nous décentralisons progressivement en transférant simultanément compétences et moyens financiers aux collectivités locales.

Je prendrai deux exemples dont le premier est celui du financement des acquisitions foncières.

Les moyens mis à la disposition des collectivités locales passent de 637 millions de francs en 1977 à plus de 700 millions en 1978. Cette enveloppe comprend un nouveau système de prêts de la C. A. E. C. L., largement déconcentré, qui laisse les collectivités locales seules maîtresses de leur politique et leur en donne les moyens et qui, par ailleurs, évite de soumettre l'octroi des financements à des procédures réglementaires — Z. A. D., Z. I. F. ou P. O. S. — qui ne sauraient recouvrir toutes les opportunités foncières.

L'importance des demandes recueillies durant l'expérimentation de cette nouvelle formule démontre que nous répondons à l'attente des maires.

Je crois donc avoir ainsi également donné satisfaction à M. Masson.

Le second exemple portera sur les agences d'urbanisme. Ces agences étaient partiellement financées sur crédits d'Etat. Ce même financement est désormais accordé sous forme de subventions, pour marquer qu'il s'agit d'affaires d'intérêt local.

Vous affirmez, monsieur Canacos, que nous refusons d'élargir les compétences des maires en matière de permis de construire. C'est le contraire qui est vrai.

Pour ce qui est de l'instruction des demandes de permis de construire par les communes de plus de 50 000 habitants, l'article R. 421-22 du code de l'urbanisme prévoit la possibilité de conférer au maire, au lieu et place du directeur départemental de l'équipement, le pouvoir d'instruire les demandes de permis de construire lorsque les conditions suivantes sont simultanément remplies : population de la commune supérieure à 50 000 habitants ; commune pourvue d'un plan d'urbanisme approuvé ou d'un plan d'occupation des sols publié ou approuvé ; commune dotée soit par elle-même, soit par l'intermédiaire d'un établissement public administratif, d'une organisation technique suffisante.

Le préfet peut, lorsque ces conditions sont remplies, conférer au maire, soit sur sa demande ou après son accord, le pouvoir d'instruire les demandes de permis de construire sauf pour quelques cas particuliers.

Actuellement, cinquante-cinq villes remplissent les conditions fixées ; dix-huit villes ont ou vont avoir un maire habilité à instruire les demandes de permis de construire, mais le ministère n'a pas d'indication sur les raisons pour lesquelles les autres villes n'ont pas bénéficié de ces dispositions. Il s'agit en effet de questions qui se traitent au niveau départemental.

Je puis toutefois vous indiquer que les directions départementales de l'équipement ont proposé à vingt villes de bénéficier de ces dispositions et que deux seulement s'y sont montrées favorables.

Enfin, vous nous avez parlé, monsieur Canacos, du problème de la prolongation de la durée des Z. A. D.

La loi a fixé la durée de l'exercice du droit de préemption dans les Z. A. D. à quatorze ans. Elle ne prévoit pas de prolongation.

A mon avis, et cette opinion doit être partagée par de nombreux membres de cette assemblée, le délai de préemption de quatorze ans devrait être suffisamment long pour permettre au titulaire du droit de préemption de mener à bien ses projets d'aménagement. Si des cas particuliers se posent, la création de nouvelles Z. A. D. pour des terrains non préemptés pourra être envisagée.

M. Deprez et M. Barbet ont parlé de l'aménagement du quartier de la Défense. M. Deprez, d'ailleurs, m'en avait déjà longuement entretenu au ministère et il m'a apporté à l'occasion de son intervention un certain nombre de détails dont je le remercie.

La situation financière de l'établissement public de l'aménagement de la Défense s'est détériorée depuis 1974 du fait de l'arrêt des cessions de charges foncières pour l'implantation d'immeubles de bureaux. Le redressement de cette situation ne peut être envisagé qu'à moyen terme. Une diminution des dépenses de fonctionnement a été obtenue. Le report de certaines dépenses d'investissement a été décidé. Il paraît difficile maintenant d'aller plus loin dans cette voie. Les habitants et les sociétés installées sur place réclament l'exécution des programmes d'équipement prévus. Je suis d'accord avec vous sur ce point.

Au-delà de la consolidation de la situation financière de l'E. P. A. D., j'envisage les décisions suivantes : autoriser, dans le cadre des contraintes résultant de la politique d'aménagement du territoire, les entreprises qui le souhaitent à s'installer à la Défense ; échelonner les travaux supplémentaires en fonction de la commercialisation des droits de construire ; mettre en œuvre sans attendre un programme de travaux d'amélioration et de finition et d'espaces verts.

En ce qui concerne le prolongement de l'autoroute A. 14, ainsi que vous le savez, le génie civil des tunnels est achevé. Les travaux qui restent à réaliser concernent essentiellement : un reliquat de travaux de génie civil pour le raccordement de la R. N. 13 à la R. N. 192 ; les travaux de ventilation, particulièrement importants, compte tenu des contraintes techniques imposées par le site ; les travaux de construction des chaussées et de mise en place de l'éclairage.

Je pense que, dans l'équipement de ces tunnels, il faudra donner la priorité au sens Paris-province.

M. Charles Deprez. Je suis d'accord avec vous sur ce point, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Ces travaux seront menés à bien le plus rapidement possible, en liaison avec l'établissement public.

Je partage tout à fait le sentiment des élus sur le caractère indispensable de l'achèvement de ces ouvrages. Mais les contraintes budgétaires exigent un certain étalement dans la réalisation en raison du coût très élevé.

J'aurai l'occasion de répondre par écrit à M. Mesmin, à M. Franceschi et à M. Boudet qui a toutefois traité de la taxe professionnelle, sujet qui ne relève pas de ma compétence.

Monsieur Rigout, vous avez souligné l'insuffisance des effectifs de mes services au regard de l'accroissement des tâches qui leur sont confiées. J'en conviens. Mais des emplois nouveaux sont prévus pour répondre aux besoins les plus urgents. La rigueur budgétaire nous oblige à comprimer le plus possible nos dépenses de fonctionnement afin de réserver la plus grande part de nos crédits aux dépenses d'équipement, et je pense que vous approuverez cette façon de voir les choses.

La titularisation, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, n'a pas été oubliée. Mon intention est de la développer en fonction, bien entendu, de nos possibilités.

Quant aux agents des travaux, leur sécurité est sans cesse accrue grâce à la mécanisation des moyens mis à leur disposition. Leurs perspectives de carrière ont été récemment améliorées par la création d'un nouveau grade de chef d'équipe.

Mesdames, messieurs, j'espère avoir répondu de façon satisfaisante à tous les orateurs. Peut-être l'ai-je fait tantôt trop brièvement, tantôt trop longuement. Quoi qu'il en soit, je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu m'accorder. *(Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, du rassemblement pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

M. le président. Les crédits de l'équipement et de l'urbanisme seront mis aux voix avec ceux du logement; et les crédits de l'aménagement du territoire avec ceux des services généraux du Premier ministre.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, j'appelle dès maintenant l'amendement n° 225, de la commission de la production, qui porte sur le titre V.

Article 36.

ETAT C. — TITRE V

M. le président. Je donne lecture de la ligne concernée du titre V de l'état C :

ETAT C

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

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 1 386 622 000 francs. »

L'amendement n° 225, présenté par M. Valleix, est ainsi rédigé :

« Au titre V de l'état C, réduire les autorisations de programme de 10 000 000 de francs. »

La parole est à M. Valleix, rapporteur pour avis.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je m'efforcerai d'être bref, d'autant que, par avance, vous avez répondu, pour partie, au souci traduit par l'amendement de notre commission.

Faut-il voir dans cet amendement une tentative de remise en cause de la liaison mer du Nord-Méditerranée ? Telle n'est évidemment pas l'intention de la commission. Comme vous l'avez souligné devant elle, monsieur le ministre, ce projet est un grand dessein national dont l'intérêt est reconnu depuis longtemps.

En novembre 1961, le général de Gaulle déclarait d'ailleurs : « La communication Rhin-Rhône est la clé de voûte d'une grande réorganisation nécessaire du point de vue national et européen. »

Quatorze ans après, le 24 novembre 1975, l'actuel Président de la République s'exprimait ainsi à Dijon :

« Dès à présent, il apparaît que l'effort général entrepris par le pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être significativement augmenté. Aussi, et sans négliger

d'autres travaux de même nature dont l'utilité a également été mise en évidence, me paraît-il possible d'inviter le Gouvernement à prendre, dès maintenant, en ce qui concerne l'achèvement du canal du Rhône au Rhin, deux décisions engageant concrètement et définitivement la réalisation de cet ouvrage. »

Le Parlement a ratifié ce choix, et un programme d'action prioritaire du VII^e Plan est consacré à cette liaison.

Il n'est pas question, encore une fois, de remettre en cause ce choix, bien au contraire.

Mais M. le directeur des ports maritimes et des voies navigables n'affirmait-il pas lui-même en avril 1975, devant l'association de la navigation fluviale : « Engager les travaux du canal à grand gabarit Rhin—Rhône exigerait un doublement de l'effort financier actuel pour les voies navigables ? »

Alors, de quoi s'agit-il ?

La tâche est effectivement de taille, mes chers collègues. Il s'agit, au sens propre, de déplacer des montagnes : 75 millions de mètres cubes de terre devront être retirés et le coût du canal était évalué, en janvier 1975, à 5 600 millions de francs.

Or, que constatons-nous ?

Le budget d'investissement des voies navigables s'élevait à 362 millions de francs en 1976 et à 364 millions en 1977. Le projet de budget pour 1978 fait état de 357 millions.

Le budget en cause accuse donc en deux ans une réduction de plus d'un cinquième en francs constants.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

L'enveloppe d'autorisations de programme — 165 millions — réservée au programme d'action prioritaire, bien qu'elle accuse une diminution de 7,6 p. 100 par rapport à 1977, opère, comme les années précédentes, une ponction considérable sur le budget des voies navigables : elle absorbe 47,6 p. 100 du total des autorisations de programme inscrites à ce budget.

Pour le canal Saône—Rhin, les choses paraissent au point mort. C'est ainsi que, sur un total de 393,5 millions de francs — en francs 1975 — d'acquisitions de terrains nécessaires pour l'implantation du canal Saône—Rhin, les acquisitions de terrains déjà réalisées représentent 13,2 millions de francs, en francs courants 1977, soit moins de 3 p. 100 du total, alors que le Plan prévoit la réalisation, d'ici à 1980, des trois quarts des acquisitions foncières.

Où allons-nous ?

Pour réaliser le P. A. P. avant la fin du VII^e Plan, il faudrait pouvoir dégager, pour les deux années 1979 et 1980, 1 131,5 millions de francs, en francs 1975, d'autorisations de programme. C'est une perspective tout à fait irréaliste.

Cela vaut pour l'ensemble du programme mer du Nord—Méditerranée.

Si l'on s'attache au seul franchissement de seuil, pour lequel le programme d'action prioritaire prévoit des autorisations de programme d'un montant de 760 millions de francs, on s'aperçoit qu'en 1979 et 1980, compte tenu du faible taux d'engagement de cette partie du programme — 11 millions de francs d'autorisations de programme pour 1976 et 1977 — et à défaut d'un doublement du budget, hypothèse à écarter, la quasi-totalité des dotations d'équipement des voies navigables devrait être affectée au franchissement du seuil.

Une telle situation, qui conduirait à sacrifier le reste de notre réseau, ne serait pas acceptable.

La commission de la production et des échanges a, à plusieurs reprises, tiré la sonnette d'alarme et indiqué que les crédits nécessaires à une opération de cette envergure ne devraient pas être prélevés sur le modique budget des voies navigables.

En outre, et vous-même, monsieur le ministre, l'avez rappelé tout à l'heure à la tribune, le Conseil d'Etat serait favorable à la création d'un établissement public spécifique pour la gestion de cette opération. Le Parlement devrait alors être saisi, peut-être dès le printemps prochain, d'un projet de loi, ce qui ajoute encore au besoin d'information de notre assemblée.

L'an passé, votre prédécesseur, M. Fourcade, avait déclaré : « Imputer les travaux du canal... » — il s'agit du canal Rhin—Rhône — « ...sur le budget actuel des voies navigables limiterait par trop tout le reste. Il faut donc imaginer une méthode de financement particulière que je proposerai pour 1978. »

Malheureusement, encore une fois, le budget se caractérise par sa rigueur. Ce problème n'est donc pas réglé. Les perspectives de mise en service de la liaison Rhin—Rhône s'estompent dans un avenir de plus en plus lointain.

Dans ces conditions, différer la réalisation de l'axe Rhin—Rhône, c'est prendre aussi le risque de voir notre pays irréversiblement écarté de l'axe Rotterdam—Suez et figurer ainsi comme une sorte de région périphérique, péninsule de l'Europe.

C'est pour éviter ce risque, monsieur le ministre, que nous souhaitons qu'une telle opération soit exclue du maigre budget des voies navigables et que nous vous demandons de concrétiser les assurances qui nous avaient été données par votre prédécesseur que serait prévu, pour 1978 — en tout cas il faut pousser les études que vous avez engagées dans cette voie — un mode de financement particulier pour le canal Rhin—Rhône.

Tel est le sens de l'amendement de la commission de la production et des échanges, dont la formulation traduit les contraintes de la rigueur de la procédure parlementaire.

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

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement. Elle n'a donc pas émis d'avis.

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

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Je crois vous avoir répondu par anticipation et avoir fait appel implicitement à votre compréhension. En réalité je voulais vous demander de retirer votre amendement.

Vous avez voulu attirer l'attention du Gouvernement sur ce problème; vous y êtes pleinement parvenu puisque nous en avons longuement débattu. Il doit être abordé avec le souci de trouver une solution.

Vous avez dit que j'engageais des études. En réalité, ce sont des négociations que nous engagerons. Sur le plan technique, les études sont en cours. Mais le plus difficile en la circonstance, ce ne sont ni les études ni la réalisation technique, mais plutôt la mise en place d'un système de financement. Et celle-ci dépend de certaines négociations.

Personnellement, je vois parfaitement de quelle façon ces négociations doivent s'engager et je crois pouvoir vous dire qu'elles vont avoir lieu incessamment. Mais l'affaire est délicate; il faudra donc que vous fassiez preuve d'une certaine patience.

Si vous voulez bien accepter de retirer votre amendement — si vous en avez la possibilité — je vous en serai très reconnaissant.

M. le président. La parole est à M. Valleix, rapporteur pour avis.

M. Jean Valleix, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces précisions.

J'en retiens qu'au-delà de vos trois sujets de préoccupation en la matière — financement régional, financement européen et part de l'Etat — vous avez eu le souci de faire en sorte que cette part de l'Etat, une fois mieux définie dans le cadre des négociations tripartites poursuivies aux niveaux régional, européen et national, vous permette de mieux assurer l'équilibre financier de l'opération.

Cela dit, je vous demande de retenir, notamment si un débat doit s'instaurer au printemps sur la définition de l'organisme gestionnaire de l'opération, que la commission considère que, dans l'intérêt de l'ensemble de l'équipement fluvial de la France, cette budgétisation nationale doit être conçue autrement qu'elle l'a été au cours des dernières années.

En définitive, après vos déclarations, et puisque la commission m'y a autorisé, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 225 est retiré.

En accord avec la commission des finances, je vais appeler maintenant successivement deux amendements qui tendent à insérer des articles additionnels.

Après l'article 70.

M. le président. M. Boyer a présenté un amendement n° 230 ainsi rédigé :

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

« Le huitième alinéa de l'article L. 142-2 du code de l'urbanisme est modifié comme suit :

« Le conseil général peut exonérer de la taxe départementale d'espaces verts les offices et les sociétés anonymes d'H. L. M. de la même manière que le conseil municipal en matière de taxe locale d'équipement. Le conseil général devra majorer le taux de la taxe à due concurrence des exonérations accordées. »

Sur cet amendement le Gouvernement a présenté deux sous-amendements, n° 238 et 239.

Le sous-amendement n° 238 est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'amendement n° 230, substituer aux mots : « les offices et les sociétés anonymes », les mots : « les organismes ».

Le sous-amendement n° 239 est ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière phrase de l'amendement n° 230. »

L'amendement n'est pas soutenu et les sous-amendements deviennent sans objet.

Après l'article 78.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 237 ainsi rédigé :

« Après l'article 78, insérer le nouvel article suivant :

« La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1978, à 400 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire prévu par ce texte. »

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

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Cet amendement porte à 400 millions de francs le montant de la subvention destinée au réseau national secondaire, c'est-à-dire au réseau dit déclassé. Il a pour objet de répondre à la sollicitation du rapporteur spécial, M. Plantier.

Je pense que la commission sera d'accord sur cet amendement.

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

M. Maurice Plantier, rapporteur spécial. Après les propos qui ont été tenus à la tribune, je rappellerai très brièvement que la commission des finances et le rapporteur spécial que je suis sont parfaitement d'accord sur le transfert aux départements de ce réseau national secondaire.

Il s'agit là d'un acte de participation et de bonne décentralisation. En effet, les départements sont mieux à même que Paris de décider des travaux à effectuer sur cette voirie.

Nous ne pouvons donc que nous réjouir de ce transfert à la condition bien entendu que soient transférés en même temps les crédits nécessaires pour l'entretien de ladite voirie, ce qui est en partie le cas.

Mais, à propos de cette subvention, je formulerai deux brèves remarques, l'une de forme et l'autre de fond.

En ce qui concerne la forme, monsieur le ministre, je rappelle d'abord que la commission des finances tient essentiellement à ce que cette subvention figure au budget de façon isolée et très lisible: elle pourrait faire l'objet d'un article, comme cela était le cas auparavant, ou — et ce serait plus logique — d'une ligne budgétaire spéciale.

Vous nous avez promis de transmettre cette demande instante au Gouvernement, et nous vous en savons gré.

Ensuite, nous trouverions beaucoup plus logique que cette subvention soit directement affectée par le ministère de l'intérieur, puisque celui-ci est le ministère de tutelle des collectivités locales et que, de toute façon, c'est à lui que vous la retransmettez, ce qui entraîne des retards.

Quant au fond, il est bien évident que la subvention, qui, à l'origine, il y a quelque cinq ou six ans était de 300 millions de francs, devait suivre l'augmentation des prix. Le Gouvernement avait même fixé un critère qui, logiquement, ne peut pas être totalement retenu; mais il serait illogique qu'il n'y ait aucune majoration. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, accéder à notre demande, et nous vous en sommes d'autant plus reconnaissants que vous prenez sur la substance même du budget de votre département et de l'Etat. Vous marquez là votre souci de plaire aux départements et aux collectivités locales, ce dont la commission des finances, par ma voix, vous remercie infiniment. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 237.

(L'amendement est adopté.)

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

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant intégration des fonctionnaires du cadre de complément de la police de Nouvelle-Calédonie dans la police nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 3218, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Cressard un rapport fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur le projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de prix (n° 3147).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 3215 et distribué.

J'ai reçu de M. Régis un rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de loi de M. Foyer, modifiant et complétant la loi n° 68-1 du 2 janvier 1968, tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention (n° 2902).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 3217 et distribué.

— 4 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI
ADOPTÉ PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par le Sénat relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 3216, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à dix heures, première séance publique.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1978, n° 3120 (rapport n° 3131 de M. Mauriee Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) ;

Logement et articles 55 à 57 :

(Annexe n° 18. — M. Torre, rapporteur spécial ; avis n° 3152, tome XIII, de M. Weisenhorn, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 3148, tome VIII [Problème social], de M. Maurice Andrieu, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Transports terrestres :

(Annexe n° 20. — M. Pierre Cornet, rapporteur spécial ; avis n° 3152, tome XX [Transports terrestres] de M. Boudet, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Aviation civile et météorologie :

(Annexe n° 21. — M. Baudis, rapporteur spécial ; avis n° 3152, tome XXI, de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Marine marchande :

(Annexe n° 22. — M. Rohel, rapporteur spécial ; avis n° 3152, tome XXII, de M. Duroméa, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 17 novembre, à deux heures trente.)

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

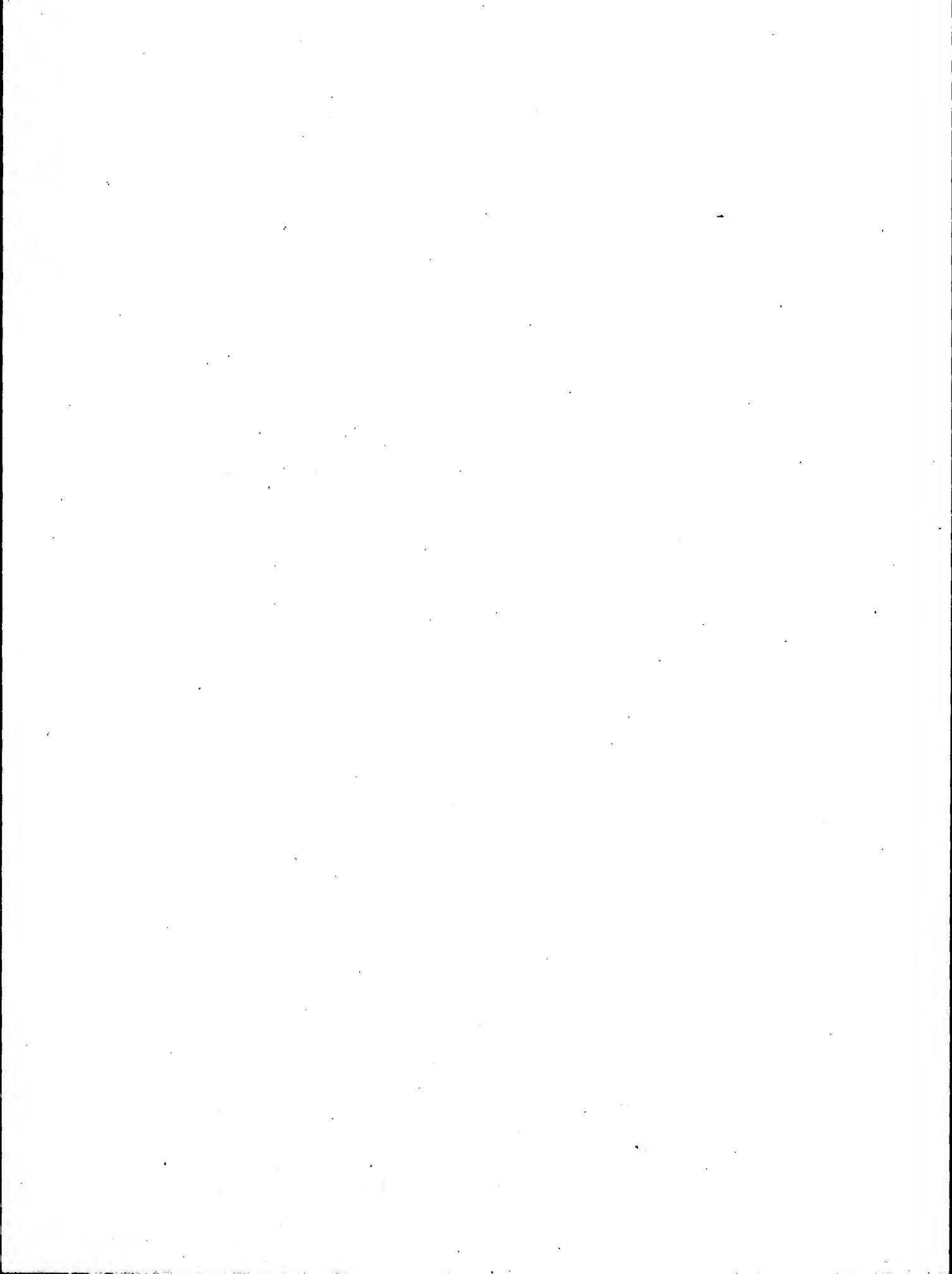
JACQUES RAYMOND TEMIN.

Erratum.

*Au compte rendu intégral de la 1^{re} séance
du 8 novembre 1977.*

Page 7131, 2^e colonne, 8^e alinéa, 4^e ligne :

Remplacer les mots : « madame le secrétaire d'Etat »,
Par les mots : « mes chers collègues ».



QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

(Art. 133, 134, 136 et 137 du règlement.)

Enseignement technique (difficultés rencontrées dans l'exécution de la mission des lycées d'enseignement professionnel).

42258. — 17 novembre 1977. — **M. Guerin** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** les difficultés que rencontrent dans l'exécution de leur mission les lycées d'enseignements professionnels (anciens C. E. T.) et les graves inquiétudes qu'elles inspirent aux personnels de ces établissements à tous les niveaux. Il lui demande ce qu'il compte faire pour résoudre dans les meilleurs délais les problèmes les plus graves qui se posent à eux.

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Article 139 du règlement :

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

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

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

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

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

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

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

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Construction (modalités d'application de certaines dispositions de la loi du 3 janvier 1977 sur l'architecture).

42254. — 17 novembre 1977. — **M. Darnis** appelle l'attention de **M. le ministre de la culture et de l'environnement** sur les modalités d'application de certaines dispositions de la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture. Il lui rappelle que, depuis la promulgation de l'ordonnance instituant les groupements d'intérêt

économique, les pouvoirs publics, les chambres de métiers et les organisations professionnelles ont largement incité les artisans du bâtiment à se regrouper afin d'aborder dans de meilleures conditions les marchés qui pourraient être offerts, notamment dans la construction individuelle. Antérieurement s'étaient créées des coopératives artisanales poursuivant le même but. Groupements d'intérêt économique ou coopératives ont dû se structurer techniquement et administrativement pour mener à bien leurs fonctions et la plupart se sont dotés de bureaux d'études qui, pour être modestes quant aux effectifs employés, n'en accomplissent pas moins les tâches habituelles : plans, métrés, devis et autres formalités. Nombreux sont les groupements actuellement en mesure de proposer divers types de pavillons avec variantes qui ont déjà été réalisés en plusieurs exemplaires après obtention, bien évidemment, des permis de construire. Certains de ces groupements qui comprennent jusqu'à vingt entreprises de tous corps de métiers ont, depuis dix ans, assuré une moyenne annuelle de cinquante constructions, à la plus grande satisfaction de leur clientèle et dans des conditions de prix très concurrentielles. Désormais, le recours à un architecte leur est rendu obligatoire, même s'il s'agit de dossiers élaborés avant application de la loi sur l'architecture car il est exclu, par les textes, que l'agrément puisse être obtenu par les groupements puisqu'il ne s'agit pas de personnes physiques et que l'activité n'est pas exercée de façon libérale. Les conséquences de ces mesures vont être que : les prix proposés aux clients seront augmentés du montant des honoraires de l'architecte, si toutefois il s'en trouve un pour avaliser les dossiers déjà établis ; les études devront être revues en fonction d'une nouvelle conception du projet par l'architecte, entraînant ainsi retard et révision des projets ; les techniciens employés par les groupements n'auront plus, pour la plupart, leur raison d'être, les études et les plans ne pouvant être réalisés que par les services de l'architecte en assurant la maîtrise ; un processus de « complaisance » risque de s'amorcer entre certains architectes et des auteurs de projet, sans pour autant apporter les garanties recherchées par la loi. **M. Darnis** demande en conséquence à **M. le ministre de la culture et de l'environnement** s'il ne lui semble pas nécessaire que des aménagements aux textes actuels interviennent en ce qui concerne : l'article 5, pour la commercialisation de modèles types ayant été réalisés avant la promulgation de la loi ; l'article 37, définissant les personnes susceptibles d'obtenir l'agrément (le délai de six mois qui venait à expiration le 3 juillet 1977 devant de ce fait être repoussé en raison de la révision pouvant intervenir) et en particulier en reconnaissant cette qualité à certaines personnes morales en fonction de l'antériorité des conceptions architecturales réalisées.

Personnel hospitalier (statut et protection sanitaire et sociale).

42255. — 17 novembre 1977. — **M. La Combe** demande à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** : 1° si les dispositions de l'article 22 (8°) de la loi du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière qui ont été explicitées par la circulaire ministérielle du 3 décembre 1973 sont applicables à la création, la suppression ou la transformation des services de médecine préventive du personnel hospitalier comme il semble résulter du texte de la loi comme de celui de la circulaire ; 2° si les dispositions de l'article 7 de l'arrêté interministériel du 29 juin 1960, dont le fondement est le dernier alinéa de l'article L. 93 du code de la santé publique, qui n'a jamais été lui-même modifié, sont toujours en vigueur comme tendrait à le laisser penser le fait que ces dispositions figurent toujours sous la même forme dans les éditions successives de la brochure n° 1054 éditée par les Journaux officiels, qui concerne en outre le personnel des établissements à caractère social.

Résistants

(prise en compte pour la retraite des services de Résistance).

42256. — 17 novembre 1977. — **M. Vailleux** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** où en sont les textes d'application de l'article 2 du décret n° 75-725 du 6 août 1975 qu'une réponse à une précédente question écrite présentait, le 10 janvier 1976, comme « en cours d'élaboration ». En l'état actuel des choses, la prise en compte pour la retraite des périodes de Résistance reste très incomplète, alors que la réponse précitée indiquait que « les titulaires de l'attestation de services de Résistance pourront faire compter pour leur retraite (fonction publique ou régime général) le temps de Résistance ainsi établi » et qu'une autre réponse à une question écrite (parue au *Journal officiel*, Débats A. N., du 21 février 1976) précisait que l'attestation permettrait de « faire prendre en compte cette durée pour l'application de la loi n° 73-1051 du 21 novembre 1973. »

Droits d'enregistrement (dommages-intérêts octroyés à la veuve d'un expert comptable dépossédée par l'assistant de son mari d'une partie de sa clientèle).

42257. — 17 novembre 1977. — **M. La Combe** expose à **M. le Premier ministre (Economie et finances)** qu'aux termes de l'article 720 du code général des impôts, les droits d'enregistrement sont dus sur les mutations de propriété à titre onéreux de clientèle. Cette disposition est étendue à toute convention à titre onéreux ayant pour effet de permettre à une personne d'exercer une profession, une fonction ou un emploi occupé par un précédent titulaire, même lorsque ladite convention conclue avec ce titulaire ou ses ayants cause ne s'accompagne pas d'une cession de clientèle. Les droits sont exigibles sur toutes les sommes dont le paiement est imposé du chef de la convention, sous quelque dénomination que ce soit, au successeur, ainsi que sur toutes les charges lui incombant. Il lui demande de bien vouloir préciser si ces dispositions sont applicables à l'indemnité qualifiée de dommages-intérêts fixée d'un commun accord avec les parties, par le conseil de l'ordre, octroyée à la veuve d'un expert comptable qui s'est trouvée dépossédée par l'assistant de son mari d'une partie importante de la clientèle de ce dernier. Il est précisé que les clients ont été mis devant le fait accompli. Dans la négative, il serait contraire à l'équité que l'indemnité versée puisse, en l'absence d'un accord contractuel de cession de clientèle, échapper aux droits susvisés.

Sports: uniformisation et généralisation des autorisations exceptionnelles d'absence accordées aux athlètes salariés.

42259. — 17 novembre 1977. — **M. Sainte-Marie** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports** sur le problème posé par les autorisations exceptionnelles d'absence dont peuvent bénéficier certains personnels à rémunération mensuelle. A l'époque où la représentation de la France dans les différentes disciplines sportives inquiète les autorités responsables, il lui fait remarquer que les athlètes salariés éprouvent souvent de nombreuses difficultés à participer aux épreuves d'entraînement, de sélection ou de compétition. Pour ne citer qu'un exemple, il l'informe qu'un ouvrier mensualisé du ministère de la défense nationale, employé à l'atelier Industriel de l'aéronautique de Bordeaux, s'est vu dans l'obligation de « poser un congé sans solde de deux jours » de manière à honorer son stage de préparation aux championnats du monde de lutte libre. Son administration ne lui accordait que deux jours exceptionnels, alors que la compétition se déroulait à Paris, pendant six jours. Par ailleurs, le règlement du ministère des armées (direction des personnels civils des armées, n° 38872 MA/DPC/CRG), prévoit au chapitre A, 6°, l'imputation de six jours de congés exceptionnels à cet effet. Ces autorisations sont donc actuellement laissées à la discrétion des employeurs ou bien enserrées dans les lignes des règlements intérieurs propres à chaque administration. L'égalité des chances des participants n'est donc absolument pas respectée, dans un domaine où justement elle devrait être la règle. Il lui rappelle la nécessité reconnue de redorer le blason de la France dans le domaine de la compétition sportive, et c'est la raison pour laquelle il lui demande de bien vouloir préciser ses intentions dans le but d'uniformiser et de généraliser, par voie de règlement, ce type d'autorisation.

Taxe sur les salaires: exonération des bureaux d'aide sociale pour les salaires versés aux aides ménagères.

42260. — 17 novembre 1977. — **M. André Laurant** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sur le rôle des bureaux d'aide sociale dans le domaine du service d'aide ménagère à domicile qu'ils ont pu instituer dans leur commune. Alors

que les communes sont exonérées de la taxe sur les salaires, cet impôt est réclamé aux bureaux d'aide sociale pour les salaires payés aux aides ménagères. Il est indubitable que l'action sociale des bureaux d'aide sociale des petites communes n'est possible que grâce au financement communal par le biais des subventions. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour supprimer cette iniquité et donner ainsi aux administrateurs des bureaux d'aide sociale des moyens d'action sociale accrus.

Industrie textile: mesures tendant à préserver l'emploi dans les usines de la Société Gillet-Thaon à Genay et à Villefranche-sur-Saône (Rhône).

42261. — 17 novembre 1977. — La situation à la Société Gillet-Thaon, société d'ennoblissement textile, suscite la plus vive inquiétude dans le Nord du département du Rhône où elle possède deux établissements, l'un à Genay, près de Neuville-sur-Saône, l'autre à Villefranche-sur-Saône, route de Frans. L'établissement de Genay, ultra-moderne, ferme ses portes le 10 novembre prochain, congédiant ainsi 211 salariés en l'espace d'un an. L'établissement de la route de Frans a réduit ses activités, supprimant en particulier son service de recherche et documentation, unique en France, et assurant une assistance technique à toutes les usines de la Société Gillet-Thaon en France et à l'étranger. **M. Poutissou** demande à **M. le ministre du travail** quelles solutions il propose pour que cesse cette série de licenciements et pour que soient reclassés l'ensemble des travailleurs.

Industrie textile: mesure tendant à préserver l'emploi dans les usines de la Société Gillet-Thaon à Genay et à Villefranche-sur-Saône (Rhône).

42262. — 17 novembre 1977. — La situation à la Société Gillet-Thaon, société d'ennoblissement textile, suscite la plus vive inquiétude dans le Nord du département du Rhône où elle possède deux établissements, l'un à Genay, l'autre à Villefranche-sur-Saône. L'établissement de Genay, ultra-moderne, ferme ses portes le 10 novembre prochain, congédiant ainsi 211 salariés en l'espace d'un an. L'établissement de Villefranche-sur-Saône a réduit ses activités, supprimant en particulier son service de recherche et documentation, unique en France et assurant une assistance technique à toutes les usines de la Société Gillet-Thaon en France et à l'étranger. **M. Poutissou** demande à **M. le ministre de l'Industrie, du commerce et de l'artisanat** s'il entend intervenir et sous quelles formes pour que soit trouvée une solution au problème de l'industrie textile dans cette région.

Etablissements scolaires: amélioration des conditions matérielles de fonctionnement des établissements français en Allemagne.

42263. — 17 novembre 1977. — **M. Souzède** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des familles des militaires stationnés en Allemagne et dont les enfants fréquentent les établissements scolaires mis par la France à la disposition de nos unités. Il lui fait observer que ces familles doivent supporter de nombreux frais de scolarisation qui n'existent pas en France et notamment en ce qui concerne l'achat des livres pour l'enseignement primaire. En outre, dans le cas de l'école de Villingen, le directeur reçoit une dotation annuelle à peine supérieure à 1 000 francs pour acquiescer le petit matériel nécessaire à la garderie maternelle et aux diverses classes du cours préparatoire jusqu'au C M 2, et se trouve dans l'impossibilité d'acheter les menus objets et jouets nécessaires notamment aux classes enfantines. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles mesures il compte prendre pour améliorer les conditions matérielles de fonctionnement des établissements français en Allemagne et pour assurer aux familles un traitement égal à celui dont elles bénéficieraient si elles étaient en France.

Impôts locaux: aménagement des conditions de l'assujettissement d'un ménage dont la femme est invalide de seconde catégorie.

42264. — 17 novembre 1977. — **M. Planeix** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sur la situation d'une personne invalide de seconde catégorie qui perçoit une pension de 450 francs par mois et dont le mari dispose d'un salaire modeste de sorte que le ménage n'est pas imposable sur le revenu. Il lui fait observer que les intéressés sont toutefois assujettis aux impôts locaux alors que si la situation était inversée et que le chef de famille soit invalide, aucun impôt local ne leur serait réclamé. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son opinion sur cette différence de traitement et quelles mesures il compte prendre pour y remédier.

Education physique et sportive : mortalités de remboursement des frais de déplacement des conseillers pédagogiques.

42265. — 17 novembre 1977. — **M. Le Pensec** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports** que les conseillers pédagogiques en E. P. S. sont en principe remboursés de leurs frais de déplacements par le secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports. Actuellement les conseillers pédagogiques de circonscription font un grand nombre de kilomètres par semaine pour leur travail dans les écoles. Or, en Finistère par exemple, si le nombre de conseillers pédagogiques et le taux des indemnités kilométriques ont augmenté par contre l'enveloppe globale a diminué. Les intéressés se trouvent donc rapidement dans l'impossibilité d'effectuer leur travail et l'étalement des déplacements sur toute l'année en fonction du crédit disponible ne peut constituer qu'une apparence de solution. En conséquence il lui demande quelles mesures il entend prendre pour permettre aux conseillers pédagogiques de remplir réellement leur rôle.

Education physique et sportive : création de postes de professeurs d'E. P. S.

42266. — 17 novembre 1977. — **M. Pignion** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports** sur l'enseignement sportif et sur le peu de temps dont disposent réellement les élèves, faute de professeurs et d'équipements, pour la pratique du sport. Il cite en exemple le lycée de Saint-Pol-sur-Ternoise : vingt-neuf classes n'ont que deux heures d'E. P. S., il manque vingt-neuf heures pour assurer au moins trois heures à toutes les classes, et il en faudrait quatre-vingt-sept supplémentaires pour assurer les cinq heures hebdomadaires prévues. Il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour recruter un nombre suffisant de professeurs d'éducation physique.

Etablissements secondaires (attribution de l'indemnité « de responsabilité de direction » aux sous-directeurs des lycées et collèges).

42267. — 17 novembre 1977. — **M. Pignion** demande à **M. le ministre de l'éducation** pour quelles raisons les sous-directeurs de lycées et collèges ne bénéficient pas également de l'indemnité « responsabilité de direction », récemment attribuée aux directeurs, alors qu'ils partagent ces responsabilités. Il lui demande s'il ne lui semble pas équitable d'accorder une indemnité identique aux sous-directeurs.

Téléphone (remise gracieuse des sommes encore dues par les personnes âgées au titre de la taxe de raccordement).

42268. — 17 novembre 1977. — **M. Sénés** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que depuis le 10 octobre 1977 les personnes âgées bénéficiant de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité ont priorité pour obtenir le téléphone. Elles sont exonérées du versement de la taxe de raccordement dont le montant actuel est de 800 francs payables : 500 francs au bout de deux mois après l'installation et cinq bimestres de 60 francs. Or, il lui précise que de nombreuses personnes âgées répondant aux conditions requises ont demandé et obtenu le téléphone en 1977 et certaines, depuis peu de temps, n'ont pas encore acquitté la totalité du montant de la taxe de raccordement. On leur demande bien entendu de la régler intégralement. Celles-ci ressentent un sentiment d'injustice. Il lui demande s'il ne pourrait pas envisager pour ces cas particuliers une remise gracieuse des sommes encore dues.

Trésor public (allongement des délais de paiement avant amende des sommes dues aux administrateurs et services publics).

42269. — 17 novembre 1977. — **M. Laurisergues** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sur la durée, souvent trop courte, du délai laissé pour le paiement des sommes dues aux administrations et services publics, avant amende. Certaines personnes risquent ainsi la pénalisation si elles sont en déplacement, en vacances, en cure, etc. Il lui demande s'il n'est pas possible d'allonger les délais avant amende.

Apprentissage (convention unique pour les centres de formation d'apprentis).

42270. — 17 novembre 1977. — **M. Laurisergues** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat** sur la situation des C. F. A. qui peuvent dépendre, depuis la loi du 16 juillet 1971 sur l'apprentissage, de plusieurs formes d'associations, telles que les chambres de commerce, chambres de métiers, comité central de coordination de l'apprentissage des métiers du bâtiment et des travaux publics, les municipalités. Ceci les amène à avoir des statuts et des conditions de travail très différents les uns par rapport aux autres. Ne pense-t-il pas qu'il serait bon pour éviter des tensions inutiles provenant de distorsions trop grandes de les regrouper sous une seule direction, ou tout du moins, de les faire dépendre de la même convention ?

Apprentissage (statut des personnels enseignants des centres de formation d'apprentis).

42271. — 17 novembre 1977. — **M. Laurisergues** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat** sur le fait qu'il a été prévu, en vue de régler les problèmes posés par l'application du statut des chambres de métiers aux personnels enseignants embauchés avant 1974, un groupe de travail sous la direction de son ministère. Il souhaiterait connaître le nombre de réunions tenues, par ce groupe, depuis sa constitution et les moyens mis en œuvre pour résoudre la situation difficile de ces personnels. Il lui demande s'il ne serait pas possible de rattacher, à ce groupe de travail, l'ensemble des personnels embauchés dans le cadre des évolutions de structures, survenues depuis le développement des C. F. A. ; par exemple, les cuisiniers, personnels de service, les éducateurs et surveillants des foyers gérés par les chambres de métiers.

Successions (régime fiscal applicable aux biens résultant d'une donation-partage).

42272. — 17 novembre 1977. — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sa question n° 41070 du 4 octobre 1977 exposant la situation suivante : par une donation-partage, deux époux ont donné à leurs trois enfants divers immeubles qui leur ont été attribués, à chacun pour un tiers indivis. Ces immeubles ont été vendus par les enfants coindivisaires, et d'autres immeubles ont été acquis en remploi des fonds, avec stipulation de déclaration de remploi, par les indivisaires, par un tiers indivis pour chacun. A la suite du décès du dernier des époux, les enfants indivisaires d'origine désirent se partager les immeubles acquis en remploi, en indivision entre eux. Le projet de partage prévoit deux soultes à la charge de deux cohéritiers envers le troisième. Pour cette situation, le dictionnaire des droits d'enregistrement de **M. Castellerin (Société d'éditions documentaires et fiscales)** ne prévoit en son n° 27 778 a (Cas particuliers) que les deux situations suivantes : partage de biens indivis reçus par voie de donation-partage ; partage de biens acquis en remploi dépendant d'une succession, ou d'une communauté conjugale. En l'occurrence, le régime de faveur, prévu pour les partages de succession (l. p. 100) s'applique-t-il à des biens acquis par les indivisaires d'origine en indivision entre eux, en remploi de biens reçus par donation-partage, les biens donnés ayant pour origine la communauté conjugale ou la succession propre de l'un des père et mère.

Successions (régime fiscal applicable à des biens reçus par donation en paiement du prix d'un immeuble dépendant d'une indivision).

42273. — 17 novembre 1977. — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sa question écrite n° 41071 du 4 octobre exposant la situation suivante : en 1970, trois héritiers indivisaires ont vendu un immeuble recueilli dans la succession de leur mère moyennant, en paiement de la valeur de cet immeuble, « l'obligation de faire » consistant en la remise par la société acquéreur d'un ensemble de locaux dont elle devait entreprendre la construction sur le terrain vendu et d'autres terrains adjacents. En 1974, la société acquéreur a remis à ses vendeurs les locaux promis en exécution de l'obligation contractée aux termes de l'acte précité. Cette remise a été constatée par un acte authentique. Aujourd'hui, les mêmes indivisaires d'origine envisagent de partager leurs autres immeubles recueillis également dans la succession de leur mère, et les divers locaux qui leur ont été ainsi remis. Le partage projeté comportera deux soultes. Les lots grevés des soultes comporteront à la fois des biens recueillis directement dans la succession de la mère et des biens remis en paiement de la valeur de l'immeuble cédé en 1970. Dans cette situation, le régime fiscal institué

par l'article 748 du code général des impôts est-il applicable à la totalité de la soule en application de l'instruction du 19 février 1973 (B. O. D. G. I., 7 F, 1.73) ou au contraire la fraction de la soule afférente aux biens reçus en paiement sera-t-elle considérée comme translatrice. En d'autres termes, le régime de faveur prévu pour les partages de succession (1 p. 100) s'applique-t-il à des biens reçus par datation en paiement du prix d'un immeuble dépendant d'une indivision d'origine successorale.

Boissons (cherté des boissons sans alcool).

42274. — 17 novembre 1977. — **M. Bertrand Denis** expose à **M. le Premier ministre (Economie et finances)** qu'à l'heure actuelle les boissons sans alcool sont pratiquement plus chères pour le consommateur que les boissons alcoolisées alors que leur diffusion paraît indispensable, et lui demande quelles mesures il entend prendre pour remédier à cet état de chose.

Conseillers d'éducation (proportion de titularisation des maîtres auxiliaires faisant fonction par rapport aux postes à pourvoir).

42275. — 17 novembre 1977. — **M. Robert Fabre** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le fait que le décret interministériel n° 77-85 du 28 janvier 1977 a été promulgué pour permettre la titularisation des maîtres auxiliaires exerçant dans les fonctions d'éducation (l'auxiliarat atteint 35 p. 100 dans ce secteur). Dans ce décret il est prévu que « le nombre de places offert chaque année à ce concours est fixé par le ministre de l'éducation dans la limite de 50 p. 100 du nombre de postes de conseillers d'éducation non pourvus par des conseillers d'éducation au 31 décembre de l'année précédente ». Or, par arrêté du 5 octobre 1977 (*Journal officiel* n° 156 [N. C.] du 9 octobre 1977, p. 6513), le nombre de places offertes au concours spécial a été fixé à 360, ce qui pourrait laisser croire qu'il y avait 720 postes non pourvus en 1976. En conséquence, il lui demande pourquoi ce nombre n'a pas été de 448, ce qui correspondrait à 50 p. 100 des 896 postes budgétaires vacants (ces 896 postes étant d'ailleurs tous pourvus par des maîtres auxiliaires) décomptés par les commissions paritaires à l'aide des documents préparatoires aux commissions fournis par les services du ministère aux représentants de ces personnels. Un rectificatif à l'arrêté du 5 octobre 1977 serait par ailleurs tout à fait conforme à l'esprit dans lequel le décret précité a été rédigé.

Ouvriers de l'Etat (amélioration de la carrière des ouvriers professionnels du ministère de l'économie et des finances).

42276. — 17 novembre 1977. — **M. Robert Fabre** attire l'attention de **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sur la situation de carrière des ouvriers professionnels du ministère de l'économie et des finances. Il lui demande de bien vouloir lui exposer les mesures qu'il compte prendre pour aligner la situation de ces personnels sur celle des ouvriers du secteur public ou nationalisé.

Agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer (titularisation des personnels auxiliaires).

42277. — 17 novembre 1977. — **M. Robert Fabre** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation des personnels de l'Agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer. Il lui demande de bien vouloir lui exposer les mesures qu'il entend prendre pour titulariser les personnels auxiliaires, et s'il pense les intégrer dans la fonction publique, et quelles garanties des droits acquis il compte leur assurer.

Etablissements secondaires (insuffisance des effectifs de personnel administratif et enseignant au C. E. S. Romain-Rolland de Tremblay-lès-Gonnesse (Seine-Saint-Denis)).

42278. — 17 novembre 1977. — **M. Robert Fabre** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui exposer les mesures qu'il compte prendre d'urgence pour assurer un fonctionnement administratif et pédagogique normal au C. E. S. Romain-Rolland de Tremblay-lès-Gonnesse, 93410 Vaujours.

Travailleuses familiales rurales (prise en charge par l'Etat d'une part de la charge financière représentée par ces prestations).

42279. — 17 novembre 1977. — **M. Gravelle** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que l'aide apportée aux mères de famille, dans certaines circonstances difficiles de leur vie, par les travailleuses familiales rurales, ainsi que l'aide aux personnes

âgées répondent à des besoins réels de notre temps et suscitent, grâce à des concours bénévoles, une animation sociale bénéfique au milieu rural. Il note cependant que la charge financière croissante imposée aux caisses de mutualité agricole par la subvention de ces interventions pèse sur leur fonds d'action sanitaire et sociale, en ce qui concerne leurs ressortissants, au détriment des autres actions sociales qui les sollicitent. Il déplore aussi que le régime agricole ne bénéficie pas, comme les caisses d'allocations familiales du régime général, de la « prestation de service » qui permet à ces dernières de récupérer au profit de leurs fonds d'action sanitaire et sociale, 30 p. 100 des sommes qu'elles ont avancées. Il lui demande si elle envisage de reconnaître l'aide à domicile aux familles, comme partie intégrante d'une action familiale véritable et l'aide aux personnes âgées comme un devoir de la nation, à l'égard des gens du troisième âge et quelles dispositions elle compte prendre pour ne pas laisser à la charge entière de l'action sanitaire et sociale des caisses de mutualité agricole des dépenses qui concourent à la couverture d'un risque dans le cadre de la protection sociale.

Rapatriés (conditions d'indemnisation des Français expulsés d'Algérie et spoliés).

42280. — 17 novembre 1977. — **M. Cornut-Gentille** expose à **M. le Premier ministre** que des Français, propriétaires en Algérie de biens plus ou moins importants, se conformant aux instructions du Gouvernement français, sont restés sur place en 1962, mais ont ensuite vu leurs biens réquisitionnés. Il lui demande en conséquence si, compte tenu des circonstances du départ de cette catégorie de personnes, l'indemnisation ne devrait pas prévoir une revalorisation du montant des biens spoliés et la prise en compte du manque à gagner subi depuis l'expulsion.

Fruits et légumes (écarts considérables entre les prix d'achat aux producteurs et les prix officiels de détail).

42281. — 17 novembre 1977. — **M. Hamel** attire l'attention de **M. le Premier ministre (Economie et finances)** sur les écarts considérables entre les prix d'achat aux agriculteurs du Rhône de leurs légumes et les prix indiqués le même jour par le Bulletin officiel des marchés-gares de Lyon. Il lui signale notamment, à titre d'exemple, que le 17 octobre 1977, un colis de vingt-quatre scaroles était acheté au producteur 5 francs le colis, soit 20 centimes la tête de salade, duquel il fut déduit sur le revenu de l'agriculteur les frais de manutention, de location de la place, de déchargement et les commissions prélevées par le commissionnaire, soit 12 p. 100. Or le même jour, la scarole achetée 5 francs le colis de dix kilogrammes au producteur était cotée à la mercerie officielle du ministère de l'agriculture pour le marché-gare de Lyon 1,50 franc à 2 francs le kilogramme, soit une hausse de 300 p. 100 à 400 p. 100 à la minute entre le prix payé au producteur et le prix fixé par le revendeur à son demi-grossiste ou détaillant. Il lui demande quelles directives il entend donner et à quels services afin d'éviter : 1° aux agriculteurs la frustration d'être si mal payé de leur dur labeur et de vendre souvent à perte ; 2° aux consommateurs de ne tirer aucun avantage de la baisse du cours à la production ; 3° aux commerçants détaillants d'être considérés à tort par l'opinion publique comme profitant d'une situation dont eux, détaillants, ne sont le plus souvent pas responsables.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

CULTURE ET ENVIRONNEMENT

Bibliothèques (rétablissement de la subvention promise à la commune de Levallois-Perret pour la construction d'une bibliothèque municipale).

40508. — 3 septembre 1977. — Le 17 mai 1976, la commune de Levallois-Perret (Hauts-de-Seine) a adopté une délibération sollicitant une subvention au titre de l'ameublement et de l'équipement d'une nouvelle bibliothèque municipale. Le 8 décembre 1976, un arrêté préfectoral apprenait à cette commune l'attribution d'une subvention de 108 400 francs, qui devait être imputée sur les crédits ouverts au chapitre 66-20, article 60, du budget du secrétariat d'Etat à la culture pour 1976. Le 10 mars 1977, un nouvel arrêté préfectoral rapportait l'arrêté du 8 décembre 1976 attribuant la subvention de 108 400 francs et décidait l'attribution d'une nouvelle subvention de 108 400 francs imputée cette fois sur les crédits ouverts au chapitre 66-70, article 60, du budget du secrétariat d'Etat aux universités pour 1977. Le 6 juin 1977, un nouvel arrêté préfectoral

rapportait l'arrêté préfectoral du 10 mars 1977 purement et simplement, donc sans subvention. La commune, au vu de la première signification, a lancé les travaux après s'être assurée d'avoir répondu à toutes les règles administratives exigées pour l'obtention de la subvention; or les travaux touchent à leur fin et la subvention, de certaine à deux reprises, est maintenant compromise. **M. Jans** demande à **M. le ministre de la culture et de l'environnement** s'il ne pense pas qu'une telle situation est apte à décourager les communes qui agissent en faveur de la culture et quelle décision il compte prendre pour rétablir ladite commune dans ses droits à subvention.

Réponse. — La ville de Levallois-Perret a bénéficié en 1976, pour l'équipement mobilier d'une annexe de sa bibliothèque municipale, d'une autorisation de programme de 108 400 francs, prélevée sur un reliquat de crédits disponible à la préfecture des Hauts-de-Seine, par suite de l'annulation, au début de 1976, d'une autorisation de programme ouverte en 1974 sur le budget du secrétariat d'Etat aux universités au profit d'une autre commune du département. Les attributions du secrétaire d'Etat aux universités en matière de bibliothèques publiques ayant été transférées au ministre chargé de la culture en 1976, certaines erreurs ont été commises au niveau départemental; elles ont entraîné, après imputations successives sur les deux budgets et retrait d'autorisation de programme, l'annulation définitive de l'autorisation de programme en juin 1977. Les services préfectoraux viennent de remettre à la disposition du secrétariat d'Etat aux universités le reliquat d'autorisation de programme dont ils disposaient, en vue de son transfert sur le budget du ministère de la culture et de l'environnement et du réengagement de l'opération. En raison du délai nécessaire aux opérations de transfert de crédits d'un ministère à l'autre et afin de ne pas retarder davantage l'ouverture de cet équipement de quartier, il vient d'être décidé d'anticiper sur ce transfert et de réengager dès le mois d'octobre une autorisation de programme de 108 400 francs, au bénéfice de la ville de Levallois-Perret.

EDUCATION

Enseignement (licenciement d'un maître auxiliaire du lycée de Vernon [Eure]).

36102. — 26 février 1977. — **M. Leroy** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le cas d'une enseignante du lycée de Vernon. En effet, à la suite d'un avis de la commission médicale académique le recteur de l'académie de Rouen a pris la décision de licenciement cette personne alors qu'elle attendait sa titularisation. La maigreur et le ton de la voix sont les seuls motifs invoqués. Tandis que ses collègues manifestaient à Rouen leur indignation, la maîtresse auxiliaire était reçue par le recteur mardi 22 février. Celui-ci lui signifiait alors qu'elle pourrait se présenter de nouveau devant la commission médicale de l'Eure mais que cela ne suspendrait en rien la décision de licenciement dont elle fait l'objet. Ces faits montrent clairement qu'au moment où le pays a besoin de nombreux professeurs, tous les motifs sont bons pour contraindre des enseignants à quitter la profession à laquelle ils s'étaient destinés pour venir grossir les rangs des chômeurs. C'est donc l'austérité qui est une nouvelle fois en cause. Cet événement met également en lumière la précarité du statut des maîtres auxiliaires remplaçables à tout moment selon la volonté des représentants du pouvoir. Il lui demande donc de tout faire pour la réintégration immédiate de cette enseignante de trente ans, en parfaite santé, qui, de plus, est mère de famille. Il lui demande également quelles mesures il compte prendre pour la résorption complète de l'auxiliaariat.

Réponse. — En ce qui concerne la résorption de l'auxiliaariat deux catégories de mesures sont en cours d'application: a) Des mesures exceptionnelles d'accès aux corps de P. E. G. C. en faveur de certains personnels enseignants ont été fixées par le décret n° 75-1006 du 31 octobre 1975 et doivent porter sur une période de cinq ans à compter de la rentrée scolaire de 1975. « Ces mesures intéressent les instituteurs titulaires, les instituteurs remplaçants et d'autres personnels enseignants », c'est-à-dire principalement les maîtres auxiliaires. Les personnels de cette dernière catégorie doivent justifier de quatre années de service d'enseignement dans un établissement public d'enseignement du second degré et de la possession d'un titre sanctionnant la première année d'enseignement supérieur. Les candidats au bénéfice de ces mesures sont, après inscription sur une liste d'aptitude, nommés P. E. G. C. stagiaires. Au cours du stage qui dure un an, ils subissent des épreuves pratiques, leur titularisation étant subordonnée à leur succès à ces épreuves. Il n'a pas été établi de « plan chiffré » de titularisation à intervenir au titre de ce décret. Le contingent de nomination est fixé chaque année en tenant compte de la situation des postes P.E.G.C. et du nombre de maîtres auxiliaires exerçant sur ces postes. Pour les années 1975 et 1976, le nombre de nominations autorisées a été de 3 700 au total. Ont bénéficié de ces nominations, 1 818 maîtres

auxiliaires en 1975 et 1 820 en 1976. Les nominations à intervenir en 1977 devraient toucher 1 750 maîtres auxiliaires. Les mesures d'application de ce texte ont concerné les personnels en fonctions en métropole, dans les départements d'outre-mer. Les mesures exceptionnelles d'accès aux corps de P. E. G. C. s'adresseront également pour compter de la rentrée 1976 aux instituteurs détachés et à certains personnels non titulaires en fonctions à l'étranger selon les modalités fixées dans le décret n° 77-359 du 28 mars 1977. b) Deux séries de mesure ont été prises pour favoriser la stagiarisation et la titularisation des instituteurs remplaçants de la liste « collèges ». D'une part, la circulaire du 3 mars 1976 a permis de stagiariser puis de titulariser ces personnels sur les postes vacants d'instituteurs spécialisés et de professeurs d'enseignement général de collège; d'autre part, 1 300 traitements d'instituteurs remplaçants ont été transformés en postes budgétaires du chapitre 31-33 au bénéfice des remplaçants « collèges » à compter de la rentrée scolaire 1976. Tous les instituteurs remplaçants stagiarisables au plus tard le 1^{er} octobre 1970 ont ainsi bénéficié de ces mesures de résorption. S'agissant du cas particulier de l'enseignante du lycée de Vernon évoqué par l'honorable parlementaire, l'administration n'a jamais entendu la contraindre à quitter l'enseignement. Elle s'est seulement conformée à l'avis de la commission médicale en mettant fin à ses fonctions tout en l'invitant à demander l'examen de son dossier par le comité médical départemental. Celui-ci l'ayant déclaré apte lors de sa réunion du 1^{er} juillet 1977, l'intéressée a été réintégréée P. E. G. C. stagiaire au C. N. T. E. à compter de la date de sa radiation puis elle a été affectée au lycée de Vernon le 14 septembre 1977. Par ailleurs elle pourra subir les épreuves de contrôle de compétence au cours du premier trimestre scolaire en vue de son éventuelle titularisation qui prendra effet à la date de la rentrée scolaire, comme pour les autres candidats.

Enseignement (réforme pédagogique prévue pour la rentrée 1977).

39500. — 9 juillet 1977. — **M. Mexandeau** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** qu'en vue d'assurer les moyens de la réforme pédagogique décidée pour la prochaine rentrée, aucune mesure spécifique n'a été prévue dans la loi de finances initiale pour 1977, ni dans les demandes de crédits supplémentaires présentées par le Gouvernement les 25 mars et 4 mai 1977. Il constate que le manque de crédits et d'emplois mettra en lumière les défauts de la réforme du système scolaire prévue pour la prochaine rentrée puisque, derrière les objectifs affichés, la réalité consistera soit à négliger les mesures de soutien aux élèves en difficulté, soit à les financer par prélèvements sur les prestations scolaires bénéficiant jusqu'ici aux élèves moyens; le climat de restriction générale ainsi créé, compte tenu des inégalités de rythme scolaire et des orientations prévues par la réforme, ne pourra malheureusement qu'accroître les tensions liées à la sélection sociale dans l'école actuelle, notamment dans le 1^{er} cycle du second degré. En conséquence, il lui demande: 1° si le Gouvernement a l'intention d'ouvrir pour la prochaine rentrée des crédits et des emplois supplémentaires; 2° dans l'affirmative, comment il sera possible de recruter et de mettre en place dans de bonnes conditions avant le 15 septembre les personnels correspondants, alors qu'au 30 juin 1976, les autorisations budgétaires nécessaires n'ont pas été données.

Réponse. — La loi n° 75-620 du 11 juillet 1975 relative à l'éducation est entrée en application à la rentrée scolaire de septembre 1977. Cette loi assigne au système éducatif les missions suivantes: favoriser l'épanouissement de l'enfant, lui permettre d'acquiescer une culture, le préparer à la vie professionnelle et à l'exercice de ses responsabilités d'homme et de citoyen; les familles étant associées à l'accomplissement de ces missions. Le système éducatif se voit en outre reconnaître une responsabilité particulière dans le domaine de la réduction des inégalités. Dès 1975-1976, des actions ont été engagées qui contribuent directement à la réalisation des objectifs visés par la réforme ou qui relèvent de la préparation de sa mise en œuvre. Il faut notamment souligner, à cet effet, l'importance des actions, menées dans le cadre du programme d'action prioritaire n° 13 du VII^e Plan: « Assurer l'égalité des chances par l'éducation et la culture », concernant le développement de la préscolarisation de l'enseignement de la technologie dans les collèges. L'enseignement préélémentaire joue, en effet, un rôle déterminant au regard de l'objectif de réduction des inégalités, dans la mesure où il permet la détection précoce et le traitement pédagogique des handicaps éventuels. Les moyens supplémentaires mobilisés en 1976 pour l'enseignement préélémentaire ont permis l'ouverture entre septembre 1975 et septembre 1976 d'un peu plus de 4 000 classes maternelles et enfantines. Ainsi le taux de scolarisation des enfants âgés de deux à cinq ans est passé entre 1975 et 1976 de 75,5 p. 100 à près de 77 p. 100; dans le même temps le nombre des classes regroupant plus de 35 élèves inscrits a été réduit de moitié, passant de 40 000 à 20 000. Pour ce qui concerne la mise en place des nouveaux enseignements de

technologie qui sont un élément majeur de la réforme au niveau des collèges, deux types d'actions ont été menées dès 1976. Il s'agit en premier lieu des actions de formation organisées au bénéfice des maîtres appelés à dispenser les enseignements nouveaux d'éducation manuelle et technique. Ainsi, depuis la rentrée de 1976, 500 postes d'adjoints d'enseignement sont mobilisés pour permettre le fonctionnement de stages de six semaines. Durant l'année scolaire 1976-1977, près de 2 400 maîtres des collèges ont bénéficié de ces stages. D'ici la rentrée scolaire de 1980, c'est-à-dire lorsque la réforme s'appliquera à la classe de troisième, se sont près de 10 000 maîtres qui auront suivi les stages précités. Outre ce dispositif prévu au titre du programme d'action prioritaire, des actions complémentaires de formation ont été organisées. Ainsi la seconde année de préparation au certificat d'aptitude à l'enseignement des classes pratiques a été aménagée par l'introduction d'une initiation à une seconde pratique professionnelle, l'option en faveur de cette nouvelle formule étant laissée au libre choix des stagiaires. 740 maîtres parmi ceux suivant en 1976-1977 la seconde année de formation ont choisi cette option et viendront compléter l'effectif des maîtres appelés à dispenser les enseignements d'éducation manuelle et technique. Egalement dans le cadre du programme général des stages, des actions ont été menées au cours de l'année scolaire 1976-1977 au bénéfice des personnels appelés à dispenser les enseignements nouveaux de sciences expérimentales et de sciences humaines. Pour chacune de ces deux disciplines environ 4 700 enseignants ont été concernés par ces actions. Par ailleurs et en vue de la mise en place des enseignements optionnels de technologie qui seront offerts aux élèves des classes de quatrième à la rentrée de 1979 et étendus aux élèves des classes de troisième à la rentrée de 1980, il est procédé depuis 1976 à la mise en place de classes-ateliers dans les collèges. Ainsi, dès 1976, 447 collèges ont été dotés d'un atelier complémentaire, 180 millions de francs d'autorisations de programme ouvertes au titre de la loi de finances rectificative pour 1975 ont été mobilisés à cet effet. Les collèges nouvellement programmés sont systématiquement dotés d'un atelier. Il convenait, eu égard à l'importance des actions menées, de souligner les efforts entrepris dès 1975 pour préparer la mise en œuvre de la réforme de notre système éducatif. S'agissant de l'exercice budgétaire pour 1977, il est inexact de dire qu'aucune mesure spécifique n'a été prévue au titre de la loi de finances initiale, afin d'assurer le financement de l'application de la réforme. Ainsi, pour ce qui concerne le développement de la préscolarisation, des moyens nouveaux importants sont mobilisés malgré une diminution sensible de la population préscolarisable, liée à la baisse de la natalité. Ces moyens supplémentaires s'analysent : en 975 postes d'instituteurs, 238 millions de francs d'autorisations de programme pour la construction de classes maternelles et en 5 millions de francs pour le transport des enfants en zone rurale. En outre une autorisation d'ouverture de 300 à 400 classes supplémentaires a été obtenue qui a pris effet à la rentrée 1977. Ces classes viennent s'ajouter à celles ouvertes grâce aux emplois inscrits au budget et aux transferts de postes à partir de l'enseignement primaire. Au niveau des enseignements des collèges, est poursuivie la réalisation des ateliers complémentaires et un crédit de 150 millions de francs est ouvert à cet effet. Un crédit global de 129,5 millions de francs est mobilisé pour assurer la gratuité de nouveaux manuels dans les classes de sixième des établissements publics et privés sous contrat. Pour faciliter la mise en place des nouveaux enseignements de sciences expérimentales et de sciences humaines, les enseignants des classes de sixième ont à leur disposition un ensemble de fiches documentaires réalisées par le centre national de documentation pédagogique. Par ailleurs, pour les enseignements d'éducation manuelle et technique, 250 emplois nouveaux sont créés et un crédit de 4,9 millions de francs est destiné à l'achat de matière d'œuvre et de petits matériels. Egalement et pour tenir compte de la suppression des filières, il a été procédé à la création d'une nouvelle tranche de 4 000 transformations d'emplois d'instituteurs en emplois de P. E. G. C. Ce n'est donc pas pour créer « un climat de restriction générale », mais dans l'intérêt même des élèves, qu'il a paru opportun, d'une part, d'alléger les horaires normaux — globalement plus lourds en France que dans la plupart des pays étrangers — d'autre part, de ne pas accroître exagérément l'horaire hebdomadaire des élèves en difficulté, horaire qui, sans cette réduction, aurait approché les trente heures. En fait, la solution retenue revient à substituer, à un horaire de vingt-deux heures et demie égal pour tous, un horaire plus souple variant, selon les cas, entre vingt et une heures et vingt-quatre heures. Il est significatif que ce maximum et ce minimum se répartissent symétriquement autour de l'horaire actuel qui subsiste donc comme horaire hebdomadaire moyen des élèves de sixième. En outre, pour accroître encore le potentiel d'emplois réparti entre les académies en fonction de l'estimation des besoins globaux des collèges et des besoins spécifiques qui découlent de l'application de la réforme en classe de sixième, 1 200 emplois supplémentaires figurent au prochain collectif budgétaire, auxquels s'ajoutent des moyens nouveaux pour permettre le réemploi des maîtres auxiliaires. La décision du Gouvernement de garantir, à la rentrée 1977, aux maîtres auxiliaires ayant servi de façon continue, au moins à

mi-temps en 1976-1977, un horaire de service au moins équivalent à celui qu'ils avaient l'an dernier a en effet eu pour conséquence une amélioration supplémentaire des conditions d'encadrement, plus particulièrement dans les collèges et en sixième, cette décision de réemploi touchant plusieurs milliers de maîtres auxiliaires. Il convient également de mentionner la poursuite de l'effort de formation des maîtres engagé dès la rentrée de 1976, notamment en ce qui concerne les actions relatives à la préparation des maîtres aux enseignements nouveaux d'éducation manuelle et technique, de sciences expérimentales et de sciences humaines. Par ailleurs, à la rentrée de 1977, 375 emplois d'adjoints d'enseignement ont été mobilisés pour la mise en place d'un dispositif de formation d'un semestre au bénéfice des maîtres qui sont appelés à dispenser les enseignements optionnels de technologie. Ce dispositif de formation sera complété en 1978. Enfin, il importe d'insister sur le fait que l'application de la réforme ne saurait être ramenée aux mesures qui ont une incidence financière. Depuis la promulgation de la loi du 11 juillet 1975 relative à l'éducation, un effort de réflexion très important a été accompli en vue de l'élaboration de textes d'application de cette loi. Les quelque soixante-dix textes déjà parus constituent un ensemble cohérent qui trace le cadre d'une organisation pédagogique et administrative renouée. Parmi les mesures purement pédagogiques, il suffit de prendre connaissance des textes relatifs aux contenus des enseignements concernant le cycle préparatoire et les classes de sixième et cinquième pour mesurer l'effort réalisé. Pour chaque discipline ou domaine d'enseignement, les objectifs ont été définis, les programmes précisés, des instructions pédagogiques élaborées. Pour les langues vivantes, ces instructions s'accompagnent de programmes lexicaux. On pourrait également citer la volonté de participation que reflète notamment la création du comité de parents dans les écoles. Il s'agit là d'améliorations qualitatives dont une analyse quantitative et financière ne peut rendre compte. Conformément au vœu du législateur, un bilan de l'application de la loi du 11 juillet 1975 relative à l'éducation est d'ailleurs adressé au Parlement. Il montrera que, si des moyens importants ont été mis en œuvre, ces moyens prennent place dans un ensemble structuré de mesures qui visent à une amélioration globale de notre système éducatif.

Langues : espéranto (statut pédagogique).

40449. — 3 septembre 1977. — **M. Boulay** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le sort actuellement réservé par les pouvoirs publics à l'espéranto. Bien que la valeur culturelle et pédagogique de l'espéranto ne soit plus à démontrer, cette langue ne bénéficie ni du statut des langues régionales ni du statut des langues nationales admises dans les examens. Une proposition de loi, actuellement en instance devant l'Assemblée nationale, permettrait de régler ces divers problèmes mais le Gouvernement n'accepte pas de l'inscrire à l'ordre du jour et il semble qu'elle ne sera pas discutée avant la fin de la législature. Aussi, dans l'attente du vote de ce texte, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que l'espéranto devienne une matière à option pour les examens, dans les conditions qui ont été retenues par le jaoonais par l'arrêté du 3 janvier 1977.

Réponse. — Actuellement, l'enseignement de l'espéranto peut être donné dans les établissements publics dans le cadre des « activités socio-éducatives ». Les élèves désireux de suivre des cours d'espéranto reçoivent cet enseignement à l'intérieur de l'établissement sous la conduite d'un maître bénévole spécialisé. Le caractère artificiel de cette langue et l'absence d'un support culturel ne permettent cependant pas d'envisager son insertion dans les horaires des classes des collèges et lycées et, partant, son inscription comme épreuve d'examen.

Constructions scolaires (financement et réalisation du C. E. T. intercommunal de Limeil-Brévannes [Val-de-Marne]).

40472. — 3 septembre 1977. — **M. Kalinsky** attire à nouveau l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'urgence de la construction du C. E. T. intercommunal de Limeil-Brévannes (Val-de-Marne) qui a été inscrit sur la liste prioritaire régionale lors de la conférence administrative du 10 juin 1977. Cette inscription, qui fait suite à près de dix ans de démarches, ne permet toutefois pas de préciser l'année de financement, qui est elle-même subordonnée au volume de la dotation régionale allouée par le Gouvernement. Compte tenu du retard accumulé, il importe que cette dotation soit portée à un niveau suffisant pour que les crédits puissent être débloqués dès l'année prochaine. Il lui demande en conséquence de lui préciser : 1° quel a été le volume de la dotation affectée à la région Ile-de-France pour les années 1972, 1973, 1974, 1975, 1976 et 1977 au titre de l'enseignement technique ; 2° quelles dispositions il entend prendre pour augmenter cette dotation de manière à résorber le retard accumulé et garantir le financement du C. E. T. de Limeil-Brévannes.

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que les textes relatifs à la déconcentration administrative confient au préfet de région le soin d'établir, après avis des instances régionales, la liste d'urgence des opérations à réaliser dans chacun des cycles. Le choix des opérations à financer chaque année à partir de cette liste tient compte des directives qui sont données aux autorités régionales, notamment en ce qui concerne le développement de l'enseignement technique. A cet égard, l'effort réalisé par la région Ile-de-France de 1972 à 1977 est relativement important, puisque 350 millions de francs ont été affectés à ce secteur considéré comme prioritaire. En ce qui concerne le C.E.T. de Limeil-Brevannes, la décision appartient au préfet de région auquel l'honorable parlementaire est invité à s'adresser ; de toute manière, il ne serait possible d'envisager la construction d'établissements supplémentaires à ceux déjà prévus dans la région Ile-de-France que dans la mesure où les crédits initialement prévus au budget 1978 du ministère de l'éducation et déjà régionalisés se verraient complétés.

*Programmes scolaires
(étude des éloges funèbres des hommes illustres).*

40823. — 24 septembre 1977. — M. Cousté signale à M. le ministre de l'éducation que dans une étude sur « Fontenelle, philosophe et historien des sciences », le professeur Canguilhem rappelle que l'illustre écrivain, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences de 1699 à 1740, a composé durant cette période soixante-neuf éloges, ceux de tous les académiciens décédés dans l'intervalle, à l'exception de trois. Il ajoute : « La tradition de notre enseignement veut que les oraisons funèbres des grands du XVII^e siècle aient leur place indiquée dans les textes d'explication française, alors que les éloges des savants du XVII^e n'en trouvent aucune. On peut regretter que cette première voie d'accès vers l'histoire des sciences ne soit pas ouverte à de jeunes esprits. » (Georges Canguilhem, Etudes d'histoire et de philosophie des sciences, Paris, 1968, p. 56). Il lui demande quelles observations lui paraît devoir appeler cette suggestion.

Réponse. — La suggestion faite par le professeur Canguilhem, dans son ouvrage consacré à Fontenelle, appelle principalement deux remarques : 1^o l'histoire des sciences est mentionnée en bonne place dans le programme de l'enseignement philosophique pour les classes terminales (question au choix I et II) et dans les instructions concernant le travail des élèves (quatrième paragraphe), dont la nouvelle rédaction doit paraître prochainement au bulletin officiel du ministère de l'éducation. Les professeurs sont invités à s'appuyer sur des textes classiques d'histoire des sciences lorsqu'ils traitent les questions relatives à l'épistémologie ; 2^o le nom de Fontenelle ne figure pas sur la liste des auteurs à étudier en vue de l'examen du baccalauréat, qui est nécessairement limitative. Mais le programme invite expressément le professeur à choisir « en dehors de cette liste des « textes qui répondent aux besoins philosophiques de son enseignement ». Il est certain que le professeur de philosophie peut trouver dans les oraisons funèbres de Fontenelle, ainsi que le suggère M. Canguilhem cité par l'honorable parlementaire, des textes propres à ouvrir une « première voie d'accès à l'histoire des sciences ». L'inspection générale de philosophie, qui se sent en plein accord avec cette suggestion, n'estime toutefois pas nécessaire d'en faire l'objet d'une instruction particulière.

*Constructions scolaires
(réalisation du lycée polyvalent et du C.E.T. à Saint-Priest [Rhône]).*

40993. — 1^{er} octobre 1977. — M. Houël attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur le sort de nombreux élèves des lycées et C. E. T. de la commune de Corbas (Rhône) asreints chaque jour à un trajet long et pénible, afin de pouvoir rejoindre des lieux scolaires sur Lyon ou sur Vénissieux. En considérant qu'une concentration d'élèves sur Vénissieux ne peut raisonnablement être admise. Il lui demande s'il entend user de son autorité, dans l'intérêt de l'enseignement, pour que soit enfin réalisés le lycée polyvalent et le C. E. T. prévus à Saint-Priest par la carte scolaire.

Réponse. — Il importe de rappeler à l'honorable parlementaire que la programmation annuelle des constructions scolaires du second degré relève du préfet de région qui agit dans le cadre de l'enveloppe financière globale mise à sa disposition, après avis des instances régionales. Selon les enseignements dont disposent les services centraux du ministère de l'éducation, les constructions d'un lycée et d'un C.E.T. à Saint-Priest figurent bien parmi les opérations prioritaires de la région Rhône-Alpes. L'échéance de réalisation de ces projets, toutefois, ne peut pas encore être précisée.

Nationalisations des collèges Louise-Michel et la Nacelle, à Corbeil.

41131. — 5 octobre 1977. — M. Combrisson attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur les deux C. E. S. de Corbeil-Essonnes restant encore intégralement à la charge de la commune. L'article 1^{er} du décret n° 76-1305 en date du 28 décembre 1976 précise clairement que les établissements d'enseignement public sont des établissements publics nationaux. A ce jour, les C. E. S. de la Nacelle et Louise-Michel, respectivement ouverts pour les rentrées scolaires 1976 et 1971 ne font pas l'objet d'une mesure de nationalisation. Le Gouvernement ayant pris l'engagement de prendre en charge les frais de fonctionnement des collèges d'enseignement secondaire, avant la fin de cette année, il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre pour nationaliser dans les meilleurs délais ces deux installations scolaires.

Réponse. — Le principe de la nationalisation des collèges Louise-Michel et la Nacelle, à Corbeil-Essonnes, est retenu avec effet du 15 décembre 1977. Les dossiers sont en cours d'instruction.

*Elèves (protection sociale des élèves de plus de dix-huit ans
poursuivant des études secondaires).*

41302. — 8 octobre 1977. — M. Dupilet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation sur la situation de nombreux élèves, le plus souvent issus de milieux défavorisés, qui, par suite d'une scolarité perturbée, poursuivent leurs études secondaires au-delà de dix-huit ans. Ces jeunes personnes n'étant plus couvertes par la sécurité sociale à laquelle sont affiliés leurs parents se voient dans l'obligation de verser une cotisation volontaire, le régime étudiant ne leur étant pas applicable. Il lui demande, en conséquence, s'il n'entend pas, pour mettre un terme à cette situation injuste, soit étendre aux scolaires âgés de plus de dix-huit ans le régime applicable aux mineurs, soit leur accorder le régime dont bénéficient les étudiants du supérieur.

Réponse. — La situation des élèves qui motive la question de l'honorable parlementaire a déjà retenu l'attention des services intéressés du ministère de l'éducation. Il convient toutefois de noter, qu'en l'état actuel de la législation sociale, les intéressés, élèves dans le second degré, peuvent percevoir sans difficulté les prestations de la sécurité sociale jusqu'à l'âge de vingt ans, en qualité d'ayants droit de leurs parents. En revanche, la situation des élèves poursuivant leur scolarité dans le second degré au-delà de vingt ans a fait l'objet d'études en ce qui concerne leur couverture sociale. Certaines mesures sont déjà intervenues. C'est ainsi que le décret n° 76-960 du 12 octobre 1976 fixant les conditions d'application de l'article 11 de la loi n° 75-574 du 4 juillet 1975, tendant à la généralisation de la sécurité sociale a notamment prévu la possibilité pour les élèves des établissements d'enseignement secondaire publics ou privés, âgés de plus de vingt ans et qui, de ce fait, ne bénéficient plus de la sécurité sociale, en qualité d'ayants droit de leurs parents de conserver cette qualité jusqu'à la fin de l'année scolaire au cours de laquelle ils atteignent leurs vingt et unième anniversaire, s'ils prouvent qu'ils ont interrompu leurs études, dans les conditions définies par ce texte, pour des raisons médicales. La situation plus générale des élèves atteignant l'âge de vingt ans au cours de leur scolarité secondaire, et ne l'ayant pas terminée à cet âge pour d'autres causes, doit être réglée prochainement dans le cadre des mesures portant généralisation de la sécurité sociale. Les textes actuellement en préparation relèvent de la compétence de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale.

EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Transports.

Pêche maritime (crédits et prêts en vue de favoriser le renouvellement de la flotte de pêche artisanale).

40380. — 27 août 1977. — M. Guinebretière attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) sur les difficultés de renouveler la flotte de la pêche artisanale, symbolisée par le quartier du Guilvinec (29 Sud), dont la production a presque doublé en quatre ans. Pour permettre aux jeunes marins de pouvoir acheter leur premier bateau, il faut que l'apport initial, actuellement fixé à 300 000 nouveaux francs, soit réduit à 100 000 nouveaux francs. Il s'agit là d'un bateau métallique de dix-neuf mètres, valant au moins 2 000 000 francs. Il faudrait pour ce faire que quatre conditions soient remplies : 1^o une subvention du F. E. O. G. A. de 25 p. 100, soit 500 000 francs ; 2^o un prêt représentant 70 p. 100 du prix ; 3^o ce prêt devra être consenti au taux d'intérêt bas, comme dans l'agriculture ; 4^o sa durée serait de quinze ans, et

non pas de onze ans. Cette dernière durée ayant été fixée pour des bateaux en bois, alors que la durée de vie d'un bateau métallique est plus longue : il est donc logique d'allonger le temps d'amortissement. Si ce mode de financement était possible, l'apport personnel étant réduit, la somme empruntée plus faible, le taux d'intérêt plus bas, la durée de l'emprunt allongée, les jeunes pourraient demeurer attachés à la pêche.

Réponse. — Il convient tout d'abord de rappeler que le système en vigueur depuis 1970 pour le financement de la flottille artisanale traduit déjà une aide importante de l'Etat. Dès lors en effet que le navire répond à un plan type agréé par l'administration et que le patron pêcheur adhère à un groupement de gestion, le plan de financement est le suivant : autofinancement, 13,5 p. 100 ; subvention de l'Etat, 10 p. 100 ; prêt F.D.E.S., 76,5 p. 100. Compte tenu du fait que le prêt F.D.E.S. est accordé au taux de 5,5 p. 100 sur dix ans, l'annuité de remboursement ne s'élève qu'à 10,15 p. 100 du coût de l'investissement. Au total, et sur la base des coûts de financement sur le marché financier, on peut démontrer que l'aide globale de l'Etat (subvention directe et prêt à taux réduit) représente quelque 27 p. 100 du coût de l'investissement. L'expérience des dernières années a montré que ce système est satisfaisant en ce qui concerne le niveau des charges annuelles de remboursement d'emprunt. Par contre, il est exact que s'agissant d'un jeune patron qui n'a pas la possibilité de réinvestir le produit de la cession d'un précédent navire, le niveau d'autofinancement demandé peut dépasser sa capacité d'épargne personnelle, et ceci d'autant plus que la dimension du navire est importante. Conscientes de l'intérêt de relancer le processus de renouvellement de la flottille artisanale, certaines collectivités locales ont déjà décidé d'apporter une aide particulière à des patrons pêcheurs désireux d'investir, aide venant s'ajouter à celle provenant de l'Etat. Rien ne s'oppose à ce que les collectivités locales du Finistère s'engagent dans une telle voie, en étroite liaison avec les instances représentatives des pêcheurs et notamment le comité régional des pêches récemment créé en Bretagne. Par ailleurs, il convient de rappeler que la nouvelle formule du livret d'épargne manuelle prévoit des conditions particulièrement avantageuses pour les souscripteurs. L'effet bénéfique de ces dispositions pour la pêche artisanale devrait se faire sentir dans quelques années quand, au terme du délai d'épargne prévu, les pêcheurs qui auront souscrit à cette formule, percevront la prime d'installation prévue par les textes. Il serait souhaitable que, s'agissant du quartier du Guilvinec évoqué plus particulièrement par l'honorable parlementaire, la mise en application de ces formules soit étudiée dans le cadre d'un programme pluriannuel de renouvellement de la flottille. Par contre, une éventuelle intervention du fonds d'orientation et de garantie agricole (F.E.O.G.A.) ne saurait être envisagée à très court terme : en effet, il ne peut être fait application, cette année, du régime des actions dites ponctuelles, les travaux d'élaboration d'un règlement d'action commune pour la restructuration de la pêche artisanale ne devant par ailleurs reprendre qu'à l'issue des négociations en cours sur la politique communautaire de gestion des ressources halieutiques. Il serait enfin possible d'envisager la création d'une structure locale constituée entre les pêcheurs et les mareyeurs et éventuellement d'autres professionnels ; des organismes économiques locaux à caractère public pourraient participer à sa constitution et les collectivités locales pourraient utilement lui accorder des subventions. Cette structure constituerait un relais assurant la commande de navires neufs ou l'achat de navires d'occasion qu'elle remettrait en gestion à des pêcheurs, lesquels pourraient les acquérir au terme d'une période d'exploitation pendant laquelle ils auraient réuni les ressources nécessaires pour assurer un autofinancement suffisant. L'administration de la marine marchande a déjà entrepris l'étude d'un dispositif de ce genre et apportera son concours à toute initiative qui se manifesterait au plan local.

*Transports maritimes. Paquebot France
(sort et coût des frais de maintenance).*

40759. — 17 septembre 1977. — **M. Denvers** demande à **M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (transports)** de lui faire connaître s'il faut faire crédit aux bruits selon lesquels le paquebot *France* verrait son sort réglé prochainement. Il lui demande également ce qu'a coûté soit au budget de l'Etat, soit au budget de l'armateur, soit aux deux à la fois, la simple existence à quai du paquebot.

Réponse. — 1^o Les négociations engagées par la Compagnie générale maritime, propriétaire du « France » ont abouti à la vente du navire à la société TAG Internationale ; 2^o la Compagnie générale maritime a supporté en 1976, du fait du désarmement, une charge de 8,9 millions de francs, constituée par les frais d'entretien et de gardiennage du navire. A cette charge s'ajoute les charges d'amortissement et les frais financiers qui traduisent en comptabilité l'étalement sur plusieurs exercices de la dépense initiale d'in-

vestissement et d'amortissement du navire qui se montent à 20,8 millions de francs mais ne sont pas liés au désarmement, et doivent être supportés par la C. G. M. en tout état de cause. Pour ce qui est de l'Etat, son budget a versé en 1976 à la compagnie une subvention de 13,75 millions de francs ; elle sera de 6,25 millions de francs en 1977. Les valeurs précitées doivent être comparées à celles du déficit d'exploitation qui aurait dépassé 100 millions de francs en 1974 si le paquebot n'avait pas été désarmé. Du fait de cette exploitation, la charge pour le budget de l'Etat a été de 78,5 millions de francs pour l'exercice 1974.

Transports par voies d'eau (aide à la batellerie française en crise).

41279. — 8 octobre 1977. — **M. Marchais** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports)** sur la situation de crise que connaît la batellerie française. Il lui rappelle que dans un récent rapport l'O.N.U. concluait sur la nécessaire disparition de plus de 50 p. 100 des bateaux de la catégorie dite « de canal ». Il lui rappelle que dans la période de crise de l'énergie que traverse notre pays, l'acheminement des pondéreux par voie fluviale représente une économie certaine. En conséquence, il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour venir en aide à cette branche des transports, indispensable à l'économie nationale.

Réponse. — Il est exact que le trafic sur la voie d'eau a subi une importante dégradation depuis 1975. Cette situation est notamment liée à l'évolution de la conjoncture des secteurs qui contribuent à la plus grande partie du trafic acheminé par la voie d'eau (matériaux de construction, minéraux, hydrocarbures), ainsi qu'à une certaine inadéquation des structures commerciales de la batellerie. Pour faire face à cette situation, particulièrement préoccupante dans le secteur artisanal, les pouvoirs publics ont mis en œuvre un certain nombre d'actions parmi lesquelles peuvent être citées : le système d'avances remboursables pour attente prolongée à l'affrètement, système auquel il est prévu de substituer un « fonds de régulation », dont les moyens juridiques de création sont actuellement à l'étude ; le déchargement de bateaux vétustes ou de conception périmée, qui permet de réduire la cale excédentaire en rachetant les bateaux de marins désireux de quitter la profession ; la création, avec l'aide de l'Etat, d'une société de caution mutuelle permettant d'obtenir une aide à la modernisation de la flotte au moyen de prêts à taux d'intérêt réduit ; les encouragements à la formation de groupements d'artisans ; le projet de création d'une chambre de la batellerie, organisme ayant pour but de représenter les intérêts généraux des bateliers et d'intervenir dans tous les domaines d'activité de la profession.

INDUSTRIE, COMMERCE ET ARTISANAT

Emploi (Deux-Sèvres).

40226. — 13 août 1977. — **M. Lemoine** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat** sur la difficile situation de l'emploi dans les Deux-Sèvres. En effet, dans la ville de Niort, après la fermeture des Etablissements Marot entraînant le licenciement de cinquante-trois ouvriers, la S. N. P. (Société nouvelle de préparation) vient de fermer définitivement, soixante-six salariés perdant leur emploi. Cette dernière fermeture est d'autant regrettable qu'un cadre de l'entreprise était prêt à relancer la S. N. P. et qu'il n'a pu trouver les fonds nécessaires à une telle reprise (80 000 F), alors que des dizaines de milliards sont prêtés aux grands monopoles. Aussi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que la situation de l'emploi cesse de se dégrader dans ce département.

Réponse. — Une réponse a été adressée directement à l'honorable parlementaire.

Industrie mécanique (maintien de l'activité des « Constructions métalliques et d'entreprises » de Saint-Priest (Rhône)).

40517. — 10 septembre 1977. — **M. Houël** demande à **M. le ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat** les mesures qu'il compte prendre pour empêcher la cessation d'activité de la C. M. E. (Constructions métalliques et d'entreprises), dont le siège social est situé à Saint-Priest dans sa circonscription. Le dépôt de bilan de cette société entraînant le licenciement de 315 salariés et vraisemblablement celui de 130 personnes occupés par la S.T.E.F.I., filiale de la C. M. E., à Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône).

Réponse. — Une réponse a été adressée directement à l'honorable parlementaire.

JUSTICE

Copropropriété (charges de copropriété :
changement de copropriétaire).

40090. — 6 août 1977. — M. Villa attire l'attention de M. le ministre de la justice sur un problème concernant l'application des dispositions législatives et réglementaires concernant la copropriété. Un syndic a-t-il le droit de demander à un nouveau copropriétaire de participer aux charges pour la période antérieure à son achat. Dans un cas qui lui a été soumis, le règlement de copropriété indique que : « En cas de mutation, l'ancien copropriétaire reste tenu du paiement de toutes les créances du syndicat qui, à la date de la mutation, sont liquides et exigibles, qu'il s'agisse de provision ou de paiement définitif. L'ancien copropriétaire ne peut exiger la restitution, même partielle, de sommes versées à titre d'avance ou de provision. Le nouveau copropriétaire est tenu au paiement des créances du syndicat qui deviennent liquides et exigibles après la mutation. Les sommes restant disponibles sur les provisions versées par l'ancien copropriétaire sont imputées sur ce dont le nouveau copropriétaire devient débiteur envers le syndicat ; les dispositions qui précèdent s'appliqueront à toutes les mutations qu'elles aient lieu à titre particulier ou à titre universel, à titre gratuit ou à titre onéreux. » Or, le syndic, en assemblée générale de copropriétaires, a déclaré, en demandant une provision au nouveau copropriétaire, que « contrairement aux dispositions de l'article 31 du règlement de copropriété, en cas de mutation, les comptes doivent être arrêtés au jour de la mutation. Bien évidemment, la partie de la provision non affectée doit être remboursée au cédant, ceci en vertu de la loi du 10 juillet 1965. Il est en effet anormal qu'un copropriétaire qui vend son lot le 31 octobre par exemple soit tenu de régler les dépenses jusqu'au 31 décembre. Le syndic expose de plus que les articles du règlement de copropriété sont d'ordre privé alors que la loi est d'ordre public et bien évidemment l'ordre public prévaut sur l'ordre privé ». Il lui semble que le règlement de copropriété fait la loi entre les parties puisque l'article 18 de la loi du 10 juillet 1965 stipule que le syndic doit assurer l'application des dispositions du règlement de copropriété. Dans ces conditions, il lui demande sur quelles bases légales un syndic peut-il s'appuyer pour ne pas appliquer un règlement de copropriété.

Réponse. — Le syndic est chargé d'assurer l'exécution du règlement de copropriété sous réserve, le cas échéant, d'un contrôle juridictionnel sur la régularité des clauses étrangères à l'objet du règlement, ou sur celles qui contiendraient des restrictions abusives aux droits des copropriétaires ou qui seraient contraires à la nature même de la copropriété, à l'ordre public ou aux bonnes mœurs. En cas de vente d'un lot, une information complète du vendeur et de l'acquéreur est organisée, en ce qui concerne les charges de copropriété, afin de permettre aux parties de régler contractuellement leurs rapports à l'égard du syndicat des copropriétaires (art. 5, alinéa 2, du décret n° 67-223 du 17 mars 1967). En outre, sont précisées (art. 5, alinéas 1^{er} et 35 de ce décret) les créances du syndicat des copropriétaires qui sont liquides et exigibles en vue de permettre, éventuellement, au syndic de faire opposition au versement du prix par l'acheteur pour obtenir le paiement des sommes restant dues par le vendeur (art. 20 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965). Il appartient aux tribunaux qui seraient saisis d'apprécier souverainement, en tenant compte des principes ainsi rappelés, la clause reproduite dans la présente question.

Faillites, règlements judiciaires, liquidations de biens (moyens de
défense des créanciers d'une entreprise en état de règlement judi-
ciaire depuis 1969).

41152. — 5 octobre 1977. — M. Lauriol expose à M. le ministre de la justice le cas d'une entreprise industrielle déclarée et maintenue à ce jour en état de règlement judiciaire depuis le 23 mai 1969 bien qu'elle ait cessé toute activité et ne dispose plus d'aucun actif réalisable ni même de siège social depuis le 1^{er} juin 1970, n'ayant par ailleurs déposé aucune proposition concordataire dans le délai prévu par la loi ni depuis. Il lui demande, devant la carence évidente du syndic audit règlement judiciaire et des organes consulaires concernés qui maintiennent une telle situation, quels sont au regard de la loi les moyens de défense des créanciers à défaut d'obtenir la révocation dudit syndic à laquelle le tribunal compétent s'est refusé jusqu'à ce jour.

Réponse. — Une réponse a été adressée directement à l'honorable parlementaire.

Détenition (prisonniers écrivains).

41353. — 12 octobre 1977. — M. Rolland rappelle à M. le ministre de la justice qu'à plusieurs reprises et récemment encore l'opinion publique a été surprise de voir que des condamnés à des peines de longue durée pour des actes criminels graves aient pu écrire et faire publier leurs « mémoires » ou « souvenirs » durant leur incarcération. Il lui demande s'il compte prendre des dispositions afin qu'une action soit entreprise non seulement contre les auteurs mais également contre ceux qui interviennent dans l'édition et la diffusion de ces ouvrages.

Réponse. — Aux termes de l'article D 430 du code de procédure pénale, la sortie des écrits faits par un détenu en vue de leur publication ou de leur divulgation sous quelque forme que ce soit ne peut être autorisée que par décision ministérielle. Sans préjudice d'une éventuelle saisie par l'autorité judiciaire, et sous réserve de l'exercice des droits de la défense, tout manuscrit rédigé en détention peut au surplus être retenu, pour des raisons d'ordre, pour n'être restitué à son auteur qu'au moment de sa libération. En outre, la sortie des écrits rédigés par un prévenu est subordonnée à l'accord du magistrat instructeur. La direction de l'administration pénitentiaire est ainsi saisie chaque année d'un nombre important de demandes de publication formulées par des détenus. Elle autorise la sortie des manuscrits chaque fois qu'ils ne contiennent pas de menace, d'incitation à commettre des crimes ou des délits, ou d'imputation grave à l'égard de tiers. La très grande majorité de ces écrits ne paraissent d'ailleurs jamais en librairie. La chancellerie n'entend pas modifier sur ce point la réglementation existante qui permet de respecter la liberté d'expression tout en préservant la sécurité des personnes et des établissements. En revanche, en cas de publication d'un ouvrage rédigé en prison sans que la sortie du texte ait été autorisée, des poursuites judiciaires peuvent être engagées sur la base de l'article 238 du code pénal qui punit de peines pouvant atteindre 2 ans d'emprisonnement la sortie ou tentative de sortie irrégulière d'objets quelconques à partir d'un établissement pénitentiaire. C'est ainsi que, dans le cas d'espèce auquel se réfère implicitement l'honorable parlementaire, une information a été ouverte par le parquet de Paris en vue de rechercher dans quelles conditions le manuscrit avait pu être remis à l'éditeur sans qu'ait été délivrée l'autorisation prévue à l'article D. 430, et quel pouvait être l'auteur de l'infraction à cette réglementation. Il conviendrait d'ajouter qu'évidemment l'éditeur d'un tel ouvrage ou ceux qui en ont assuré la diffusion seraient également susceptibles d'être poursuivis à condition toutefois qu'une infraction légalement constituée puisse être retenue à leur encontre.

Fonctionnaires (poursuites engagées contre les fonctionnaires
n'ayant pas respecté le délai imposé entre la cessation de
leurs fonctions et leur entrée dans le secteur privé).

41496. — 19 octobre 1977. — M. Duroure attire l'attention de M. le ministre de la justice sur la réponse du Premier ministre (Fonction publique) à sa question écrite n° 39494 publiée au Journal officiel du 24 septembre 1977. En conséquence, il lui demande de lui indiquer pour la période du 1^{er} janvier 1974 au 31 décembre 1976 le nombre et la nature des poursuites engagées contre des fonctionnaires qui ayant cessé leurs fonctions dans l'administration pendant cette période ont contrevenu aux dispositions de l'article 175 du code pénal qui prévoit dans certains cas un délai de cinq années entre la cessation de fonctions publiques et l'entrée dans le secteur privé.

Réponse. — Les renseignements d'ordre statistique que possède la chancellerie ne permettent pas de répondre à la question posée car ils ne distinguent pas le délit prévu par l'article 175 du code pénal du délit prévu par l'article 175-1 du même code, auquel se réfère l'honorable parlementaire, qui peut être commis non seulement par les fonctionnaires mais aussi par « les agents des établissements publics, des entreprises nationalisées et des sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat ou les collectivités publiques détiennent directement ou indirectement plus de 50 p. 100 du capital ». Cependant on peut estimer que les poursuites pénales exercées en application de ce texte n'excèdent jamais quelques unités chaque année. En effet, ainsi que le précise la réponse publiée le 24 septembre 1977 à la question écrite n° 39494, les administrations prennent de nombreuses précautions, lorsqu'un fonctionnaire cesse ses fonctions, pour le mettre en garde contre le risque qu'il encourrait en acceptant de participer, avant cinq ans, à une entreprise privée dont il assurerait, pendant son activité, le contrôle ou la surveillance au sens de l'article 175-1 du code pénal. Ces mesures ont, généralement, un effet dissuasif suffisant et, par ailleurs, l'intervention du parquet, lorsqu'il est saisi par l'administration intéressée, a le plus souvent pour résultat d'éviter que l'ancien fonctionnaire ne donne suite à son projet ; dans cette hypothèse, l'affaire ne peut entraîner de poursuite pénale car la loi, en cette matière, n'inclut pas la tentative.

SANTÉ ET SÉCURITÉ SOCIALE

Pharmacie (cas d'une maison de retraite intercommunale disposant d'une pharmacie intérieure).

32630. — 21 octobre 1976. — **M. Gilbert Mathieu** expose à **Mme le ministre de la santé** le cas d'une maison de retraite intercommunale (établissement public) disposant d'une pharmacie intérieure avant le 31 décembre 1970. Il lui demande si un tel établissement est encore autorisé à posséder une telle pharmacie bien qu'il ne soit pas classé comme établissement hospitalier. Par ailleurs, dans le cas où cette possibilité existe, les médicaments délivrés aux pensionnaires de cette maison par ladite pharmacie sur prescription du médecin de l'établissement doivent-ils être compris dans le prix de journée, comme il est de règle dans un établissement hospitalier public, ou bien doivent-ils être facturés aux pensionnaires en sus du prix de journée et en application de quels textes.

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que les dispositions du livre V du code de la santé publique, relatif à la pharmacie et, notamment celles de l'article L. 577 concernant l'exercice de cette profession dans les établissements où sont traités les malades, n'ont pas été modifiées par les prescriptions relatives au classement des établissements de soins, intervenues le 31 décembre 1970. La maison de retraite intercommunale peut donc disposer d'une pharmacie intérieure, sous réserve d'octroi de l'autorisation préfectorale prévue à cet effet. Au surplus, la création de sections de cure médicale dans les maisons de retraite prévues par la loi n° 75-535 du 30 juin 1975 relative aux institutions sociales et médico-sociales, mettra à la charge de l'assurance maladie un montant destiné à couvrir les soins qui comprendra notamment la fourniture de médicaments d'usage courant.

Stupéfiants (renforcement des sanctions pour trafic de drogue).

35842. — 19 février 1977. — **M. Plantier** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur les dispositions à prendre pour lutter contre la drogue. Il est parfaitement conscient que la lutte entreprise doit être diversifiée et qu'il est souhaitable de prévoir des mesures préventives afin d'éviter la propagation de la drogue auprès des jeunes. Il est cependant également indispensable que des dispositions répressives soient appliquées en ce domaine. La loi du 31 décembre 1970 a complété et a renforcé les dispositions qui permettent de lutter contre la drogue : mesures sanitaires de protection et mesures répressives contre le trafic et l'usage illicite de stupéfiants. Ainsi, le nouvel article L. 630 du code de la santé publique punit d'un emprisonnement de un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 500 000 francs sans préjudice des dispositions de l'article 60 du code pénal ceux qui auront provoqué l'un des délits prévus et réprimés par les articles L. 267 et L. 268. L'article L. 630-2 dispose que les peines prévues aux articles précédents sont portées au double en cas de récidive dans les conditions de l'article 58 du code pénal. Le trafic de drogue lorsqu'il est pratiqué par des personnes que leur activité professionnelle met en contact normal avec la jeunesse est d'une particulière gravité. De tels cas sont d'ailleurs très rares et le choix des éducateurs est la meilleure façon de faire disparaître ce genre de trafic tout à fait exceptionnel. Il importe cependant que des dispositions répressives particulières soient prévues à l'égard de ceux qui s'en rendraient coupables, ces dispositions étant valables non seulement pour les éducateurs ou animateurs de jeunesse, professionnels, mais également pour les bénévoles qui remplissent ces fonctions. L'auteur de la présente question a déposé une proposition de loi (n° 125) tendant à compléter l'article L. 630-2 du code de la santé publique par un alinéa disposant que les peines prévues aux articles précédents seront portées au double lorsque les infractions résultant du présent chapitre auront été commises par des éducateurs ou animateurs de jeunesse exerçant cette activité à titre professionnel ou bénévole. Il lui demande quelle est sa position en ce qui concerne cette proposition de loi. Il souhaiterait également savoir si elle envisage d'en demander l'inscription à l'ordre du jour prioritaire de l'Assemblée nationale au cours de la session de printemps 1977.

Réponse. — Le ministre de la santé et de la sécurité sociale partage les préoccupations de l'honorable parlementaire en matière de trafiquants de drogue, spécialement lorsqu'il s'agit de personnes dont l'activité professionnelle les met en contact avec la jeunesse. Une disposition aggravant les peines pour certaines catégories de personnes ne paraît cependant pas souhaitable. En effet, les dispositions répressives en vigueur permettent au juge de nuancer les peines selon les circonstances de l'espèce, notamment lorsque l'usage des stupéfiants a été facilité aux mineurs de moins de vingt et un ans. En tout état de cause, il convient de souligner que des études sont en cours sur le problème général de la drogue. Si elles devaient aboutir à une révision de la législation en vigueur, les nouveaux textes seraient soumis à l'approbation du Parlement.

Publicité (conséquences pour l'imprimerie de lobeur et l'édition publicitaire des dispositions du décret du 24 août 1976 relatif à la publicité pharmaceutique).

36049. — 26 février 1977. — **M. Le Tac** expose à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que les dispositions du décret n° 76-807 du 24 août 1976 concernant la publicité pharmaceutique suscitent de graves inquiétudes dans les professions concernant l'imprimerie de labeur et l'édition publicitaire. En effet, parmi les mesures ainsi décidées, plusieurs se traduiraient, si elles ne sont pas modulées et même modifiées, par une réduction importante des impressions publicitaires. Les professionnels de l'imprimé publicitaire (imprimeurs et éditeurs) ne peuvent évidemment être hostiles au principe d'un certain contrôle de la publicité en la matière. Ils souhaitent toutefois, à juste titre, que ce contrôle ne conduise pas à une réduction systématique de ces imprimés. Il lui demande, en conséquence, que l'application des mesures prévues n'entraîne pas délibérément une réduction des marchés pour les secteurs d'activité concernés, laquelle ne manquerait pas d'avoir de sérieuses conséquences au niveau de l'emploi. Il apparaît notamment souhaitable que des mesures soient envisagées afin que le délai de réponse dont disposera, pour accorder son visa, la commission de contrôle de la publicité instituée par le décret précité, soit suffisamment court et que, faute de réponse de ladite commission dans un laps de temps déterminé, il soit possible de considérer que le visa est implicitement accordé. Il serait désireux de connaître ses intentions sur l'action qu'il envisage de mener afin que l'application des dispositions du décret n° 76-807 ne soit pas préjudiciable à l'imprimerie de labeur et à l'édition publicitaire.

Réponse. — L'application du décret n° 76-807 du 24 août 1976, portant modification des dispositions du code de la santé publique réglementant les publicités pharmaceutiques, est destinée à assurer un contrôle plus strict de certains textes ou documents publicitaires, dans le sens d'une plus grande précision et d'une plus grande objectivité. Le fonctionnement de la commission de contrôle des publicités pharmaceutiques, tel qu'il avait été institué à la suite de la réglementation publiée le 24 mai 1968, n'a pas été modifié. Il ne s'est donc pas produit un allongement des délais d'obtention des visas de publicité et aucun préjudice notable à l'activité des entreprises d'imprimerie et d'édition publicitaire n'a été enregistré jusqu'ici.

Eau (eaux minérales de consommation de la région niçoise traitées au chlore).

36958. — 3 avril 1977. — **M. Bareil** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les eaux de consommation de certaines communes des Alpes-Maritimes. Il lui rappelle qu'en ce domaine Nice possède une des usines les plus modernes où environ la moitié de l'eau après flocculation, décantation et filtration est traitée à l'ozone, l'autre moitié étant chlorée. Sur le littoral d'ailleurs, de Nice à Menton, c'est à peu près les 95 p. 100 de l'eau qui sont ozonés à Nice. Par contre, pour les nombreuses autres villes, il est procédé à une chloration plus ou moins importante et lui demande si celle-ci est faite en toute sécurité, non seulement sur le plan de la potabilité de l'eau, mais aussi en ce qui concerne les récentes études effectuées et qui auraient montré le pouvoir cancérogène du chlore.

Réponse. — En réponse à la question écrite posée par l'honorable parlementaire, il est précisé que les eaux de la ville de Nice comme celles délivrées à la population par les autres communes des Alpes-Maritimes, sont l'objet d'un contrôle analytique régulier effectué sous l'égide de la direction départementale des affaires sanitaires et sociales par le laboratoire d'hygiène municipal de Nice agréé à cet effet par le ministère de la santé et de la sécurité sociale. Les quelque 5 000 examens effectués en 1976 témoignent de la qualité excellente des eaux fournies aux usagers. Il convient de préciser que, d'une manière générale et plus particulièrement dans la région niçoise, la richesse des eaux en matières organiques étrangères nécessaires à l'apparition des composés organochlorés indésirables est trop faible pour que ceux-ci apparaissent, au cours du traitement de l'eau, en quantité telle qu'elle puisse constituer un risque pour la santé des populations desservies par des distributions publiques.

Publicité (modalités d'application du décret réglementant la publicité auprès du corps médical).

37754. — 4 mai 1977. — **M. Moreillon** interroge **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur certaines conséquences de l'application du décret n° 76-807 du 24 août 1976 qui réglemente la publicité auprès du corps médical au regard de la situation de la presse professionnelle médicale. **Mme le ministre** ne craint-elle pas, au vu de certains exemples récents, que cette disposition aboutisse dans les faits à la quasi-disparition de cette presse professionnelle, certains laboratoires trouvant même dans le décret une

sorte d'alibi pour supprimer leur aide, pourtant indispensable, compte tenu de la faiblesse des tirages. S'il est évident que l'industrie pharmaceutique fait, dans ces publications, de la publicité pour ses produits, on peut considérer que ce type de « publicité » s'apparente davantage à de l'information et ne conduit pas à une augmentation globale de la consommation de médicaments. Dans ces conditions, Mme le ministre n'estime-t-elle pas opportun de revenir sur certaines dispositions dudit décret, ou du moins, d'en assouplir les modalités d'application.

Réponse. — Les dispositions du décret n° 76-807 du 24 août 1976, portant modification des dispositions du code de la santé publique réglementant les publicités pharmaceutiques, ne portent pas atteinte à l'activité de la presse professionnelle, médicale et pharmaceutique. Elles ont simplement pour objet d'assurer la nécessaire qualité de l'information, sans pour autant la soumettre à des contraintes excessives. En particulier, le paragraphe B de l'article R. 5050 dudit code dispense du visa, prévu à l'article R. 5047, la publicité illustrée ou non incluse dans la presse réservée au corps médical et pharmaceutique, à la seule condition qu'elle porte les mentions réglementaires.

Hygiène du travail Mesures applicables dans les établissements où le personnel est exposé à l'action des poussières d'amiante.

39103. — 22 juin 1977. — M. Alain Vivien expose à Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale un projet de décret est en voie d'élaboration en ce qui concerne « les mesures particulières d'hygiène applicables dans les établissements où le personnel est exposé à l'action des poussières d'amiante ». Compte tenu des mesures de sécurité adoptées par le bureau international du travail, il lui demande de préciser avec la plus grande netteté, dans le corps du décret, l'interdiction de : 1° l'usage de filtres à l'amiante en ce qui concerne les produits alimentaires et boissons en particulier ainsi que les médicaments ; 2° la commercialisation de tout produit susceptible de relâcher à l'usage des fibres d'amiante ; 3° du floage à l'amiante.

Réponse. — Le ministre de la santé et de la sécurité sociale précise à l'honorable parlementaire que le ministre du travail a, par décret n° 77-949 du 17 août 1977 relatif aux mesures particulières d'hygiène applicables dans les établissements où le personnel est exposé à l'action des poussières d'amiante, défini les mesures de prévention à mettre en œuvre en vue de limiter les risques imputables à l'exposition professionnelle à l'amiante. Parallèlement à ces dispositions découlant du code du travail, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France a formulé un ensemble de propositions tendant à réglementer les différentes utilisations de l'amiante. Ces propositions visent : à limiter les émissions d'amiante dans l'environnement, à réglementer l'utilisation de l'amiante dans la construction et à assurer la protection du consommateur. S'agissant du problème posé par l'emploi de produits à base d'amiante pour la filtration de certaines boissons, le groupe a proposé au ministre de l'Agriculture chargé de la répression des fraudes, dans un souci de prévention, de ne pas tolérer la présence de fibres d'amiante en contact avec les denrées alimentaires. Une enquête scientifique précise est en cours, afin de déterminer la nature des matériaux et procédés qui devraient faire l'objet de prescriptions limitatives pour assurer dans les meilleures conditions la pureté des liquides alimentaires. Par ailleurs, un arrêté interministériel du 29 juin 1976 interdit l'utilisation du floage à l'amiante dans les bâtiments à usage d'habitation. Un texte de portée plus générale et s'appliquant aux autres types de bâtiments est actuellement en cours de discussion au plan interministériel pour procéder à l'interdiction de cette technique pour l'ensemble des constructions qui n'ont pas été visées par l'arrêté du 29 juin 1976 déjà mentionné. Enfin, le syndicat de l'industrie pharmaceutique a été invité à ne plus utiliser ce matériau pour la filtration des médicaments.

Dispensaires (conséquences de la fermeture du dispensaire de la rue Jean-Cottin, à Paris (13^e)).

39648. — 16 juillet 1977. — M. Baillet attire l'attention de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale sur la fermeture du dispensaire de la rue Jean-Cottin dans le 13^e arrondissement de Paris. Cette disparition est durement ressentie par la population du quartier de la Chapelle qui trouvait là à sa disposition un établissement de soins de qualité. De plus, la fermeture pose un problème grave de travail et de reclassement professionnel au moment où le chômage croît. Il lui demande de bien vouloir intervenir pour que cet établissement puisse continuer à fonctionner. Il ne manque pas de solution possible pour garder à la disposition d'une population en majorité de condition modeste un dispensaire de qualité.

Réponse. — A la suite de l'enquête à laquelle il a été procédé, il apparaît que le conseil provincial de la Compagnie des Filles de la Charité s'est trouvé contraint de décider la fermeture du dispensaire de la rue Jean-Cottin en raison de la diminution du

personnel congréganiste et de l'impossibilité d'engager du personnel faute de ressources. Le bureau d'aide sociale de Paris, pressenti pour reprendre la gestion de ce dispensaire, n'a pu donner une suite favorable à ce projet, compte tenu, d'une part, des investissements qui devraient être consacrés à la réfection des installations, d'autre part et surtout, du fait qu'il couvre lui-même les besoins du quartier en consultations médicales et en soins grâce aux dispensaires situés 51, rue Stéphensen, et 115 bis, rue Ordener. En ce qui concerne la consultation de protection maternelle et infantile les familles ont été orientées vers les centres proches, notamment vers celui de la rue Philippe-de-Girard.

Handicapés (ressources des handicapés adultes dont le taux d'invalidité est inférieur à 80 p. 100).

39977. — 30 juillet 1977. — M. Jans attire l'attention de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale sur les problèmes qui se posent aux handicapés adultes qui bénéficiaient d'une A. S. A. G. I. pour un taux d'invalidité égal ou supérieur à 80 p. 100, lorsque ce taux n'est plus reconnu qu'à un taux inférieur à 80 p. 100 mais cependant important. En effet, ces personnes ne peuvent plus prétendre à l'A. S. A. G. I. ni à aucune autre sorte d'indemnités lorsqu'elles n'ont pas de couverture sociale, pas plus qu'elles ne peuvent être employées dans les C. A. T. C'est pourquoi il lui demande si de tels cas ont fait l'objet d'une étude et de quelles ressources peuvent bénéficier ces handicapés adultes privés ainsi de tout moyen d'existence.

Réponse. — L'article 35-II de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées prévoit l'attribution de l'allocation aux adultes handicapés aux personnes dont le degré d'invalidité est inférieur à 80 p. 100, mais qui sont, en raison de leur handicap, dans l'impossibilité reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel, de se procurer un emploi. Ces dispositions seront très prochainement mises en application par décret. En attendant l'intervention de ce texte conformément à l'article 14 du décret n° 75-1197 du 16 décembre 1975, les personnes concernées qui bénéficiaient de l'allocation d'aide sociale aux grands infirmes continuent de percevoir cette prestation jusqu'à ce que l'allocation aux adultes handicapés leur soit attribuée.

Handicapés (mesures en faveur des familles ayant des enfants handicapés).

39983. — 30 juillet 1977. — M. Juquin appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale sur la situation des parents vivant seuls qui ont à charge un enfant handicapé de plus de trois ans. Dans le cas qu'il a eu à connaître, l'attribution de l'allocation d'éducation spéciale à un enfant de plus de trois ans s'élevait à 222,40 francs. L'ancienne allocation de mineur handicapé était de 300 francs. On constate donc une baisse de ressources de 77,60 francs. D'autre part, l'attribution de la tierce personne à une personne handicapée n'étant effective, à certaines conditions, qu'à partir de l'âge de quinze ans, une mère obligée de se consacrer entièrement à son enfant handicapé et de ce fait dans l'impossibilité d'exercer une profession rémunératrice, se trouve ainsi privée de ressources alors qu'elle assume les tâches de la tierce personne indispensable à l'enfant. Il lui demande : 1° le nombre de familles ayant un enfant handicapé âgé de plus de trois ans — en distinguant la catégorie des parents isolés — frappées par une diminution du montant de l'allocation mensuelle pour un enfant au-dessus de trois ans ; 2° quelles mesures sont envisagées pour annuler cette baisse de ressources ; 3° s'il ne lui paraît pas indispensable d'attribuer la qualité de tierce personne aux mères de famille consacrant l'essentiel de leur temps à leur enfant handicapé. Il lui demande également : 1° quelles mesures concrètes sont prises pour informer systématiquement les familles des allocations auxquelles elles peuvent prétendre, nombre d'entre elles perdant une partie de leurs droits par ignorance de leur existence ; 2° quelles dispositions elle compte prendre afin de simplifier les démarches et réduire les délais en matière de demandes d'allocations aux personnes handicapées.

Réponse. — La loi d'orientation du 30 juin 1975 a simplifié considérablement le régime des aides accordées aux familles de jeunes handicapés, puisqu'elle a substitué à diverses allocations dont les conditions d'attribution au regard du taux d'invalidité, de l'âge et des ressources ne coïncidaient pas, une prestation unique, l'allocation d'éducation spéciale. Ainsi que le Gouvernement l'a indiqué lors des débats parlementaires, il n'a pas été possible d'instituer à la fois un régime simple et unique, qui concerne un bien plus grand nombre de bénéficiaires, et de maintenir certains avantages particuliers. Il convient de remarquer à cet égard que la nouvelle allocation n'est plus incompatible, à la différence des anciennes prestations, avec une prise en charge des enfants dans les établissements d'éducation spéciale. Pour les enfants dont le handicap exige le maintien

à domicile, un complément à l'allocation d'éducation spéciale peut être servi si l'incapacité est supérieure à 80 p. 100 et s'ils ne sont pas pris en charge intégralement par un service d'éducation et de soins à domicile. Ce complément, modulé suivant les besoins, tient compte des dépenses particulièrement coûteuses exigées par la nature ou la gravité du handicap. Il peut s'agir de dépenses au sens strict du terme ou de manque à gagner, telle la perte de salaire subie par une mère qui reste au domicile près de son enfant ou qui doit se libérer de tout ou partie de ses obligations professionnelles. Dans le cas où la présence constante d'une tierce personne est indispensable pour dispenser l'éducation et les soins à un enfant en bas âge, il faut, pour que le complément puisse être accordé, que l'état de ce très jeune infirme ait rendu impossible ou plus onéreux le recours à son endroit à un des modes de garde habituels. L'âge limite pour l'attribution de l'allocation d'éducation spéciale est fixé à vingt ans. Il n'y a pas, comme semble le penser l'honorable parlementaire, de mesures particulières attachées au troisième et au quinzième anniversaire. Toute donnée statistique sur les parents d'enfants inadaptés de moins de trois ans frappés par une diminution du montant des allocations perçues n'aurait aucune signification et, en conséquence, les différents systèmes existants pour le recueil des données statistiques n'en font pas état. L'information des handicapés et de leur famille est actuellement assurée par les bureaux d'aide sociale, les secrétariats des commissions départementales de l'éducation spéciale institués par la loi d'orientation, les services préfectoraux et les organismes de sécurité sociale. Dès que l'ensemble des dispositions d'application de la loi sera intervenu, l'accent sera mis sur un regroupement des moyens d'information et une diffusion plus systématique de celle-ci auprès des intéressés. Les démarches imposées aux handicapés et à leurs familles pour percevoir les allocations prévues par la loi d'orientation sont, au demeurant, fort simples puisqu'elles consistent à remplir auprès de la caisse d'allocations familiales de leur circonscription de résidence un formulaire auquel doit être joint un certificat médical. Il y a tout lieu de penser enfin que le rodage des différentes commissions compétentes permettra, après le premier afflux de dossiers, de se prononcer rapidement sur les demandes présentées.

*Protection maternelle et infantile
(rémunération des médecins fonctionnaires et vacataires).*

40222. — 13 août 1977. — **Mme Moreau** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la situation des médecins de protection maternelle et infantile. Celle-ci est la suivante: il existe moins de 300 fonctionnaires départementaux à temps plein, dont le salaire de début, en tant que spécialistes qualifiés (onze années d'études après le baccalauréat), est inférieur à 4 600 francs par mois, et d'autre part un nombre imprécis de plusieurs milliers de vacataires, dont certains exercent en P. M. I. à temps complet. Le taux horaire des vacations, non indexé, varie de 21 à 39 francs, selon le lieu d'exercice et la qualification du médecin. Ce taux est inchangé depuis le 1^{er} janvier 1976 et a subi un retard de 89 p. 100 en treize ans par rapport aux rémunérations de la fonction publique. Ces médecins vacataires ont un minimum de garanties sociales, aucune sécurité d'emploi, pas de congés payés. Depuis plus de dix ans, le syndicat demande aux pouvoirs publics la discussion d'un contrat ou d'un statut pour l'ensemble des médecins de P. M. I. qui exercent à temps plein mais ne souhaitent pas opter pour le fonctionariat. Alors que peu à peu la plupart des catégories de médecins ont obtenu de telles garanties (statut des médecins hospitaliers, des attachés des hôpitaux par exemple) et que des promesses leur ont été faites concernant l'octroi de certaines garanties, ils se retrouvent exclus du bénéfice du décret n° 76-695 du 21 juillet 1976 par une circulaire du ministère de l'économie et des finances du 29 juillet 1976, en annexe de la circulaire n° 2550 du 19 janvier 1977. Elle lui demande quelles mesures elle compte prendre pour faire droit aux légitimes demandes des médecins de P. M. I. concernant: le bénéfice du décret, complété de garanties spécifiques, la réévaluation et l'indexation du taux des vacations et la révision de la grille indiciaire des médecins fonctionnaires à temps complet.

Réponse. — Les services départementaux de protection maternelle et infantile emploient des médecins qui n'ont pas tous la même situation statutaire et les mêmes fonctions. Il convient de distinguer: les médecins fonctionnaires départementaux; ils étaient au nombre de 204 au 1^{er} janvier 1974, de 231 au 1^{er} janvier 1975 et de 271 au 1^{er} janvier 1976; ces médecins sont recrutés parmi les titulaires des C.E.S. de pédiatrie, de gynécologie médicale ou d'obstétrique; ils assurent les tâches d'encadrement du service de P. M. I.; les médecins vacataires (au nombre de 4 659 au 1^{er} janvier 1976) qui sont recrutés sans qualification particulière et dont le rôle se borne, le plus souvent, aux examens médicaux préventifs de l'enfant. Une enquête effectuée récemment a fait ressortir que la plupart de ces vacataires sont des médecins libéraux qui n'ont qu'une activité très réduite en P. M. I.; seuls 198

d'entre eux travaillaient plus de 16 h 30 par semaine (dont 30 à temps complet) pour ce service public au 1^{er} janvier 1976. Le ministre de la santé et de la sécurité sociale est conscient des problèmes que peuvent rencontrer les différentes catégories de médecins participant à la P. M. I. Des mesures doivent être prises prochainement pour améliorer la protection sociale des médecins vacataires rémunérés sur le budget de l'Etat. Les dispositions qui seront retenues devraient pouvoir être étendues aux médecins de protection maternelle et infantile à l'initiative de M. le ministre de l'intérieur. En outre, une revalorisation des taux horaires de vacations pour l'année 1977 est actuellement en cours de préparation. La situation indiciaire des médecins à temps complet de protection maternelle et infantile est actuellement étudiée en liaison avec le ministre de l'intérieur.

Pollution (déclaration par les médecins des affections soupçonnées d'être liées à la pollution).

40906. — 1^{er} octobre 1977. — **M. Barel** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** la lettre qu'elle a adressée le 24 juin 1977 à M. le préfet des Alpes-Maritimes, lettre ayant pour objet l'incidence de la pathologie liée aux plages et baignades maritimes et demandant les statistiques, aux centres hospitaliers, des maladies ayant pour origine l'eau des rivages maritimes. Cette mesure était indispensable et mettra fin à l'insuffisance de renseignements consécutifs à la pollution des rivages de la mer. Comme suite normale à cette décision, M. Barel demande s'il ne serait pas possible que tous les médecins soignant une maladie, pour laquelle le rôle de la pollution sous quelque forme que ce soit (mer, eau, air, aliments, acoustique...) pourrait être suspecté d'être la cause du mal, soient tenus obligatoirement de faire une déclaration à l'instar de celle qui est en usage pour certaines maladies contagieuses.

Réponse. — Les instructions qui ont été envoyées à différents départements côtiers, relatives à la mise en place d'une enquête sur la pathologie liée aux plages, ne constituent pour le moment qu'une méthodologie nouvelle dont les objectifs sont: d'une part, connaître avec plus de précision la pathologie liée à la fréquentation des plages et des baignades de mer, d'autre part, tester le dispositif de recueil des informations, en y associant la majorité du corps médical. De plus, dans le cadre de la réglementation des maladies infectieuses à déclaration obligatoire à laquelle les médecins sont tenus de se conformer, le questionnaire inclus dans l'imprimé de déclaration des maladies d'origine hydrique ou alimentaire, a été amélioré pour qu'à l'interrogatoire le malade puisse mentionner, le cas échéant, son passage dans une zone côtière. Ces enquêtes épidémiologiques dirigées par les médecins inspecteurs de la santé en poste dans les départements, à la suite des cas déclarés, permettent le plus souvent de remonter jusqu'à l'origine de la contamination. Mais l'état actuel de nos connaissances ne permet pas de relier d'une manière suffisamment certaine d'autres maladies aux diverses formes de pollution et donc d'en exiger la déclaration obligatoire. Par contre certaines maladies professionnelles dont l'origine est sans aucun doute rattachée à des pollutions atmosphériques, acoustiques, industrielles, etc., dans des conditions précises où la nature de l'agent et la durée d'exposition sont bien connues, font déjà l'objet de déclarations obligatoires. La liste de ces maladies est périodiquement remise à jour, dès lors que de nouvelles connaissances sur leur origine sont acquises.

*Tabac
(inscription sur les paquets de la composition des cigarettes).*

41022. — 1^{er} octobre 1977. — **M. Delehedde** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la lutte antitabac. Or, le S.E.I.T.A. se refuse toujours à communiquer au public ses chiffres sur la composition des différentes cigarettes mises en vente, avant que la loi, en juillet prochain, ne lui impose de les faire figurer sur les paquets de cigarettes. Il lui demande si elle n'estime pas, vu l'acuité du problème, que des mesures devraient être prises pour accélérer ce processus.

Réponse. — Les dispositions de la loi du 24 mai 1976 qui marque la fin de l'aménagement progressif du monopole des tabacs, exploité par le S.E.I.T.A., placent cet établissement dans une situation de stricte égalité vis-à-vis des autres fabricants et commerçants de tabac et doivent conduire à tenir compte, dans l'appréciation de l'action de cet établissement, de la liberté d'entreprise qui lui est conférée par son statut. Aussi ne peut-il être imposé légalement, pas plus qu'aux autres fabricants et commerçants de tabac, avant l'expiration du délai prévu à l'article 9 de la loi du 9 juillet 1976 relative à la lutte contre le tabagisme, c'est-à-dire en juillet 1978, les obligations relatives à la mention, sur chaque unité de conditionnement de cigarettes, de la composition intégrale ainsi que de certaines substances dégagées par la combustion du tabac. Les pouvoirs publics prennent toutes dispositions utiles pour que les textes

d'application de l'article 9 fassent l'objet d'une publication rapide afin de permettre la préparation, par l'ensemble des fabricants et commerçants du tabac, d'un étiquetage des paquets de cigarettes conforme aux obligations fixées par le législateur.

Infirmiers et infirmières (aide financière pour les élèves d'écoles d'infirmières situées dans des villes non universitaires).

41298. — 8 octobre 1977. — M. Le Pensec expose à Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale que les élèves infirmiers et infirmières étudiant dans des écoles de villes moyennes non universitaires se trouvent souvent dans une situation financière difficile. Il apparaît en effet que, dans ce cas, les dépenses mensuelles moyennes d'un élève sont de l'ordre de 820 francs du fait, en particulier, de l'absence d'avantages (comme en offre le C. R. O. U. S.) pour le logement et la nourriture. Comme, d'autre part, les bourses d'études, d'un faible montant et en nombre limité par département, ne sont octroyées qu'à partir d'un quotient familial n'excédant pas 10 000 francs, le soutien financier de l'Etat s'avère insuffisant. En conséquence, il lui demande : 1° quelles mesures pourraient être prises par le Gouvernement pour que les aides financières tiennent compte de l'établissement dans lequel sont effectuées les études ; 2° si, dans cette optique, le Gouvernement n'envisage pas d'instaurer un système d'allocation scolaire variant suivant l'école et considéré comme un minimum par élève ; l'aide de l'Etat interviendrait alors pour compléter éventuellement en tenant compte du quotient familial.

Réponse. — Il est tout d'abord indiqué à l'honorable parlementaire que des restaurants universitaires sont ouverts dans des centres hospitaliers d'une certaine importance et dans des villes non universitaires. C'est ainsi par exemple que les élèves infirmières du centre hospitalier de Quimper bénéficient, après convention avec le C. R. O. U. S., d'un restaurant universitaire distribuant des repas dont le coût était de 3,50 francs en octobre dernier. Quant aux autres centres hospitaliers et hôpitaux qui ne peuvent pas, compte tenu de leur faible importance, et par conséquent d'un effectif d'élèves infirmières plus restreint, conclure une convention avec le C. R. O. U. S., ils ont été invités à distribuer aux élèves infirmières des repas au même prix qu'au personnel de l'établissement hospitalier. Par ailleurs, il convient de souligner l'effort important consenti par le Gouvernement ces dernières années pour la formation des infirmières. Ainsi, le montant des crédits pour les bourses d'études aux élèves des écoles paramédicales qui était de 20 800 890 francs en 1974 est passé à 54 460 890 francs en 1977, soit un pourcentage d'augmentation de 161 p. 100 en trois ans ; le montant maximum de la bourse d'études fixé à 3 400 francs en octobre 1974 a été porté à 6 400 francs en octobre 1977, soit un pourcentage d'augmentation de 88,23 p. 100 en trois années. En ce qui concerne l'examen des dossiers de demandes de bourses présentés par les élèves infirmières et élèves des autres écoles paramédicales, il est précisé que les commissions départementales compétentes siégeant près des directions départementales des affaires sanitaires et sociales, tiennent compte non seulement des ressources des familles, mais également des divers frais entraînés par les études (assurance, frais de déplacement dus aux stages, dépenses éventuelles d'internat) et, pour les formations qui n'ont pas la gratuité des études comme pour la préparation au diplôme d'Etat d'infirmier, des frais de scolarité acquittés.

Ecoles d'infirmières (aménagement des conditions d'admission d'élèves étrangères à la région).

41388. — 13 octobre 1977. — M. Debré signale à Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale la difficulté créée par la nouvelle réglementation concernant l'admission dans les écoles d'infirmières, qui aboutit à ce qu'une école créée pour les besoins d'un groupement inter-hospitalier est appelée à recevoir des élèves qui, n'étant pas de la région, soit demandent leur mutation en cours d'études, soit — munies de leur diplôme — se dirigent vers les hôpitaux de leur région d'origine ; que, dans ces conditions, une école qui fonctionne pour une part sur le coût du prix de journée des hôpitaux pour lesquels elle a été construite et aménagée, est menacée de ne plus remplir en fait sa fonction ; lui demande en conséquence si elle n'estime pas que son ministère devrait reviser la réglementation nouvelle.

Réponse. — La réglementation antérieure au décret n° 77-391 et à l'arrêté du 8 avril 1977 concernant l'admission dans les écoles préparant au diplôme d'Etat d'infirmière ou d'infirmier reconnaissait aux candidats la faculté de faire candidature dans n'importe quelle école, quel que soit leur lieu de résidence. De ce point de vue, les dispositions nouvelles n'apportent aucune novation. Par ailleurs, les élèves infirmiers ou élèves infirmières sont — et ont toujours été — libres de rechercher, après l'obtention du diplôme d'Etat, un emploi conforme à leurs aspirations ; il ne saurait être question de les astreindre à travailler dans l'hôpital où elles ont

effectué leurs études préparatoires, sauf dans l'hypothèse où, en compensation de certains avantages en nature ou en espèces, ils ont souscrit un engagement de service temporaire. Cette procédure respectant à la fois la liberté d'option des élèves infirmières et les intérêts bien compris des établissements d'hospitalisation ne me paraît pas devoir être modifiée. Elle est, au surplus, conforme aux dispositions de l'article 2 de la loi du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière selon lequel le service hospitalier public concourt à la formation du personnel paramédical ; les établissements hospitaliers chargés de cette mission nationale reçoivent du ministère de la santé et de la sécurité sociale, en application de l'article 53 de la loi précitée, des subventions annuelles dans la limite des crédits ouverts par la loi de finances — une telle participation financière de l'Etat tient précisément compte de la mission qui a été confiée aux hôpitaux publics de former le personnel paramédical nécessaire à la couverture des besoins de la nation et non exclusivement à leurs besoins propres.

Action sanitaire et sociale (conditions d'accès de certains fonctionnaires titulaires au concours d'inspecteur des affaires sanitaires et sociales).

41391. — 13 octobre 1977. — M. Ballanger attire l'attention de Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale sur les faits suivants : le décret n° 77-538 du 27 mai 1977 relatif au statut particulier du corps du personnel supérieur des directions régionales et départementales des affaires sanitaires et sociales prévoit en son article 3 que les agents titulaires des établissements publics définis à l'article L. 792 du code de la santé publique ainsi que les agents des collectivités locales exerçant des fonctions dans un service à caractère social peuvent bénéficier après concours du tiers des postes mis au concours d'inspecteur des affaires sanitaires et sociales. Or, par lettre du 5 septembre 1977 émanant du ministère du travail, un certain nombre de candidats titulaires à l'administration générale de l'assistance publique à Paris se sont vu refuser la possibilité de bénéficier du concours ouvrant accès aux emplois d'inspecteur des affaires sanitaires et sociales sous prétexte que le secrétariat d'Etat à la fonction publique n'avait pas encore à ce jour signé l'arrêté en ce sens. Ces faits étant fortement préjudiciables à ces agents, il lui demande quelles mesures elle compte prendre afin de corriger cette injustice et permettre à ces agents qui ont passé le concours de bénéficier de ce décret dès cette année.

Réponse. — L'ouverture, aux agents des collectivités locales, du concours interne d'inspecteur des affaires sanitaires et sociales va permettre, désormais, à ces agents d'avoir accès par la voie de la promotion interne à un corps de l'Etat. Cette disposition novatrice, qui ne figurait pas dans les statuts des corps de l'inspection de l'action sanitaire et sociale et des personnels de catégorie A des directions régionales de la sécurité sociale, implique pour son application, conformément à l'article 3, 2°, du décret n° 77-538 du 27 mai 1977 relatif au statut particulier du corps du personnel supérieur des directions régionales et départementales des affaires sanitaires et sociales, la définition préalable du niveau des emplois des agents des collectivités locales devant permettre à leur titulaire de se présenter à ce concours. Cette définition s'est avérée particulièrement délicate et de nombreuses mises au point ont été nécessaires, avec les différents départements ministériels concernés, pour arrêter la liste définitive qui doit être aussi exhaustive que possible. Ces départements ont donné leur accord de principe au projet d'arrêté établi par mes services qui est actuellement dans le circuit des signatures. La publication de cet arrêté, qui devrait intervenir prochainement, permettra à tous les candidats potentiels de se présenter aux prochains concours.

QUESTIONS ECRITES

pour lesquelles les ministres demandent un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse.

(Art. 139, alinéa 3, du règlement.)

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41476 posée le 19 octobre 1977 par M. Jarosz.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41482 posée le 19 octobre 1977 par M. Volsin.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41484 posée le 19 octobre 1977 par M. Mexandeau.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41488 posée le 19 octobre 1977 par M. Laurissergues.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41508 posée le 19 octobre 1977 par M. Fontaine.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41515 posée le 19 octobre 1977 par M. Juquin.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41523 posée le 19 octobre 1977 par M. Le Pensec.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41526 posée le 19 octobre 1977 par M. Sénès.

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41529 posée le 19 octobre 1977 par M. Alain Bonnet.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41593 posée le 21 octobre 1977 par M. Krieg.

M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire (Transports) fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41595 posée le 21 octobre 1977 par M. Guerneur.

M. le ministre de la culture et de l'environnement fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 41669 posée le 26 octobre 1977 par M. Andrieu.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du mercredi 16 novembre 1977.

1^{re} séance : page 7479 ; 2^e séance : page 7495 ; 3^e séance : page 7523.

	ABONNEMENTS		VENTE au numéro.
	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER	FRANCE et Outre-Mer.
	Francs.	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :			
Débats	22	40	0,50
Documents	30	40	0,50
Sénat :			
Débats	16	24	0,50
Documents	30	40	0,50

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

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