

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5<sup>e</sup> Législature

## PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 56<sup>e</sup> SEANCE2<sup>e</sup> Séance du Jeudi 17 Novembre 1977.

## SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN BROCARD

1. — *Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire norvégienne* (p. 7586).
2. — *Loi de finances pour 1978 (deuxième partie)*. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7586).

## Équipement et aménagement du territoire (suite).

## LOGEMENT (suite)

MM. Dubedout,  
Briane,  
M<sup>me</sup> Moreau,  
MM. Raymond,  
Bégault,  
M<sup>me</sup> Thome-Patenôtre,  
M. Boyer.

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

M. Barrot, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé du logement.

## Rappel au règlement (p. 7594).

MM. Canacos, le président.

## LOGEMENT (suite)

M. le président.

Etat B. — Titres III et IV. — Adoption (p. 7594).

Etat C. — Titre V. — Adoption (p. 7594).

Etat C. — Titre VI (p. 7595).

Amendements n<sup>os</sup> 235 de M. Debré et 240 du Gouvernement : MM. Debré, le secrétaire d'Etat, Torre, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 235.

Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 240.

Adoption du titre VI.

Etat C. — Titre VII. — Adoption (p. 7595).

Etat D. — Titre III. — Adoption (p. 7595).

Article 55. — Adoption (p. 7595).

Article 56 (p. 7595).

MM. Claudius-Petit, Andrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; le secrétaire d'Etat.

Amendements n<sup>os</sup> 231 de M. Bertrand Denis et 232 de M. Denvers : MM. Bertrand Denis, Denvers, le rapporteur spécial, Weisenhorn, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; le secrétaire d'Etat. — Retrait des deux amendements.

M. le secrétaire d'Etat.

Amendement n<sup>o</sup> 199 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur spécial. — Adoption.

Adoption de l'article 56 modifié.

Article 57 (p. 7599).

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 92 de la commission des finances et 229 de M. Canacos : MM. le rapporteur spécial, Canacos, le secrétaire d'Etat, Denvers. — Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article 57.

Après l'article 57 (p. 7600).

Amendement n<sup>o</sup> 233 de M. Denvers : MM. Denvers, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat, Claudius-Petit. — Retrait.

Suspension et reprise de la séance (p. 7601).

## Transports.

## II. — SECTION COMMUNE

## III. — TRANSPORTS TERRESTRES

M. Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports.

MM. Gaillard,

Raynal,

Gouhier.

M. le secrétaire d'Etat.

Section commune :

Etat B. — Titre III. — Adoption (p. 7610).

Etat C. — Titres V et VI. — Adoption (p. 7610).

Transports terrestres :

Etat B. — Titres III et IV. — Adoption (p. 7610).

Etat C. — Titres V et VI. — Adoption (p. 7610).

## IV. — AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

M. Baudis, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire.

3. — *Ordre du jour* (p. 7613).

## PRESIDENCE DE M. JEAN BROCARD,

vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

SOUHAITS DE BIENVENUE  
A UNE DELEGATION PARLEMENTAIRE NORVEGIENNE

M. le président. Je signale à l'Assemblée la présence dans les tribunes d'une délégation parlementaire du Storting de Norvège conduite par M. Guttorm Hansen, président du Storting.

Je suis heureux, en votre nom, de souhaiter la bienvenue à nos collègues. (Applaudissements.)

— 2 —

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<sup>os</sup> 3120, 3131).

## EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

(suite).

## Logement (suite).

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits concernant le logement.

Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. Dubedout.

M. Hubert Dubedout. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé du logement, l'Europe est en crise.

Je m'efforcerais, dans cette intervention, de ne pas répéter les excellents propos de MM. les rapporteurs, des députés de l'opposition, voire de ceux de la majorité, sur l'importance du problème du logement. Etant donné la crise que nous vivons, cette question est fréquemment évoquée au niveau des élus locaux et des députés; elle revêt un caractère lancinant pour beaucoup de Français, notamment pour ceux dont les revenus se situent nettement en dessous du minimum vital, qui ne manquent pas de nous exposer les difficultés qu'ils rencontrent pour régler le si difficile problème du logement. Dans nos permanences de députés, et à travers tous nos contacts de maires, ce sujet apparaît, avec celui de l'emploi d'ailleurs, comme prioritaire.

Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, est-il tout à fait normal que l'élu local, le parlementaire que je suis, insiste sur l'importance d'une solution convenable et globale du problème de l'habitat social.

Trois volets me paraissent devoir être examinés: l'habitat ancien et sa réhabilitation, le maintien en état ou la réhabilitation de l'habitat « contemporain » et les perspectives pour l'habitat neuf.

S'agissant de l'habitat ancien, au cours de mes différentes interventions sur les budgets successifs, j'ai appelé votre attention sur la nécessité de réussir une percée qui rende crédibles certains discours aux niveaux du maintien des personnes dans les centres de villes réhabilités, de la non-ségrégation, du refus de l'expulsion de ceux qui veulent vivre dans leur quartier.

J'ai insisté sur la diversité des financements nécessaires pour atteindre cet objectif et sur la complexité des mécanismes à mettre en œuvre.

Vous m'aviez à l'époque répondu que vous cherchiez une solution faisant intervenir le fonds d'aménagement urbain. Aujourd'hui, après une courte expérience, et d'une façon aussi objective que possible, je puis affirmer que ce fonds a fait du bon travail et qu'un certain résultat a été obtenu. Mais, en raison de l'insuffisance de notre construction législative, nous risquons toujours de trébucher sur les objections que d'aucuns soulèvent lorsqu'il s'agit d'appliquer une politique réellement sociale du logement.

Je m'explique.

Plutôt que de remplacer les mécanismes financiers qui concourent à la réhabilitation d'un patrimoine ancien qui, au cœur des villes, est très difficile à traiter, vous avez essayé de les conserver en les coordonnant.

Or que constatons-nous? La détérioration de ce patrimoine est telle qu'il est souvent fort difficile et toujours fort coûteux de réhabiliter celui-ci. Nous constatons également que son entretien courant n'est plus assuré, que le phénomène français de la copropriété provoque généralement un abandon des fonctions de syndic, qui deviennent trop complexes. Il en résulte que les citoyens reportent sur la collectivité locale leur désir de voir maintenir dans un état de salubrité minimum le cœur de leur ville ou de leur village. Là encore, nous assistons au transfert régulier des charges vers les collectivités locales, sans transfert des ressources correspondantes.

Par ailleurs, pour synchroniser ces mécanismes de financement, il faut évidemment faire appel à la solidarité, ne serait-ce que par le biais de la mobilisation de l'épargne opérée par des organismes comme l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, l'A. N. A. H.

Or pour mener des opérations d'une certaine envergure, les collectivités locales sont conduites à se substituer aux propriétaires défaillants. Vous avez d'ailleurs noté tout à l'heure, dans votre discours, qu'il était proposé aux personnes âgées qui n'avaient pas les moyens nécessaires d'utiliser la formule du viager. A cette fin, les collectivités doivent user, lorsqu'elles le peuvent, de leur droit de préemption.

Je déplore, une fois de plus, que, lors du vote de la loi foncière, on ait, par le biais d'un amendement surprise, exclu des zones d'intervention foncière les immeubles construits et gérés en copropriété car, de ce fait, les municipalités sont obligées de recourir à des procédures plus contraignantes, telle celle des zones d'aménagement différé. Pourquoi pas? Mais à condition que les collectivités, en retour, au besoin en faisant gérer par une société d'économie mixte leur patrimoine ainsi acquis, puissent rentrer dans le dispositif de l'A. N. A. H., qu'il s'agisse des recettes ou des dépenses.

De toute façon, sur ce point, il faudrait légiférer car, bien entendu, les défenseurs des intérêts acquis s'opposent à une telle évolution de l'utilisation, à des fins sociales, de crédits qui, après tout, sont faits pour cela.

Je crois également que nous devons montrer à quel point les associations de citoyens sont de plus en plus concernées par ces problèmes; et les habitants prennent à cœur, très à cœur, leur environnement, la réhabilitation du quartier dans lequel ils résident et qui se voit menacé d'un bouleversement.

Voici un exemple: dans le XIV<sup>e</sup> arrondissement de Paris, dans le quartier de Vandamme-Plaisance, on a abandonné — et c'est heureux — le projet de percée de la radiale Vercingétorix; eh bien! les habitants s'interrogent: pourquoi ces expulsions, pourquoi traumatiser les gens de notre quartier, pourquoi ne pas élaborer un plan d'ensemble qui permette de sauver sa physionomie générale?

Vous avez également traité du logement contemporain. Libre à vous de penser que tout va bien, que des crédits existent et que certains programmes deviennent possibles. Cela est peut-être vrai sur le plan de l'enveloppe budgétaire, mais le taux de subvention est suffisamment faible pour que les emprunts complémentaires nécessaires deviennent une charge considérable pour l'ensemble des gestionnaires du patrimoine social.

Là est le problème. Vous devez savoir — je parle en praticien — que le secteur du logement connaît une évolution tout à fait caractéristique.

Dans la ville que j'ai l'honneur d'administrer, la proportion de familles de travailleurs immigrés ne cesse d'augmenter à l'intérieur d'un patrimoine bien précis. Les immigrés, qui ont un grand souci de la propreté, apportent d'ailleurs, la plupart du temps, beaucoup de soin à l'entretien de leur logement, ce qui est un grand avantage. Peut-être leurs habitudes culturelles ne les conduisent-elles pas à apporter le même soin à l'entretien des parties communes. Il est alors logique que les gestionnaires soient interpellés par les usagers, qui exigent que l'on maintienne celles-ci en état.

Les habitants expriment là une revendication considérable portant sur le cadre de vie. Nous préférons qu'ils n'en arrivent pas, par dégoût, à quitter ces ensembles et à instituer la ségrégation.

Il me semble que le coût des emprunts destinés à couvrir les opérations en cause est trop élevé. Peut-être n'y êtes-vous pour rien, monsieur le secrétaire d'Etat. Mais, par ailleurs,

lorsque je constate que la seule solution apportée à ce type de problème est le blocage des loyers, sans mesure compensatoire pour l'ensemble des gestionnaires du patrimoine social, je vous crie : « casse-cou » !

J'ai l'impression que, pour le Premier ministre, le blocage des loyers est comparable à la lutte contre la hausse des prix du poulet, du veau et des croissants. C'est un gadget que l'on jette en pâture à la population. Celle-ci applaudit, certes, mais qu'en résultera-t-il à plus long terme ?

Si les offices à but non lucratif pouvaient assurer l'entretien le plus courant, cela éviterait de devoir, dans quinze ans, leurs imposer des dépenses rigoureusement incompatibles avec leur budget.

J'aborderai maintenant les problèmes de logement neuf. Des choses excellentes ont été dites sur ce sujet ce matin. Les rapporteurs vous ont mis en garde. Faites attention ; ne procédez pas de façon trop hâtive à la généralisation de votre réforme. Je pourrais donner des exemples, mais vous pourriez les contester, monsieur le secrétaire d'Etat. D'ailleurs, je crois qu'une bataille de chiffres n'est pas de nature à éclairer le débat.

J'indiquerai simplement que, dans ma ville, qui bénéficie d'une vie associative très développée, je vois déjà les associations de locataires se préoccuper de ce qui va arriver ; et je connais leurs thèmes car ils sont bien clairs : attention, l'Etat se désengage ! — eh oui, cela se voit bien dans votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat ! — et l'on risque de procéder à une généralisation trop hâtive, d'aboutir à une ségrégation accrue.

Je n'insisterai pas sur ce point. Il n'en reste pas moins que les exemples qui m'ont été donnés par ces associations sont parfaitement réels, vécus sur le tas.

Il faut donc aller lentement en besogne, c'est-à-dire sûrement ; mais il faut agir avec les usagers. Certes, nous avons voté, il y a plus d'un an, un texte permettant de les faire entrer dans les organismes d'H. L. M., et vous m'annoncerez sans doute que les décrets d'application seront bientôt publiés. Mais, pour aller de l'avant, il faut dès maintenant s'appuyer sur les usagers, leur expliquer longuement de quoi il s'agit, les introduire dans toutes les instances.

Oui, mais qu'allons-nous leur expliquer ? C'est par là que je conclurai, en procédant à une analyse profondément politique. Au moment de la discussion de la loi en cause, nous vous avions dit que votre réforme était tronquée car elle tendait à faire payer par les revenus moyens ou moyens-bas, ce que vous redistribuez aux revenus les plus bas.

Lorsque j'explique aux intéressés l'objet de cette réforme, ils me disent : On nous demande de faire un effort, à nous qui disposons de 4 000 ou 5 000 francs par mois ; mais exige-t-on le même effort des cadres supérieurs ou des professions libérales ? Non, ceux-là ne sont pas concernés par la réforme.

Le rééquilibrage s'opère uniquement dans les couches les plus basses de notre société, et c'est là, monsieur le secrétaire d'Etat, que le bât blesse, vous blesse ! C'est là que nous divergeons radicalement.

J'ai entendu M. Giscard d'Estaing, à Orléans, parler de réforme du logement. Je me suis posé la question : sur quelle expérience se base-t-il ?

Je suis député d'un département pilote, et les gens qui m'entourent ont reçu la consigne de bien jouer le jeu ; ils l'ont appliquée. Or il me semble que nous n'avons aucune raison de hisser le pavillon de la victoire. Loin de là !

M. Giscard d'Estaing, de ce point de vue, reste égal à lui-même depuis trois ans et demi : il parle de réformes, et l'on attend qu'elles viennent. Je crois que nous attendrons longtemps.

Monsieur le secrétaire d'Etat, une réforme est possible, une autre politique est possible.

Vous avez lu comme moi le rapport du Conseil économique et social sur les exonérations fiscales. Aux pages 97, 98 et suivantes de ce rapport — vous voyez que je connais ce document — on peut lire que c'est à un niveau de 13 857 millions de francs que se chiffre la somme des exonérations fiscales.

Ces exonérations, il faut bien le dire, profitent aussi aux couches les plus élevées de la population.

Vous me répondez peut-être qu'aucun gouvernement ne serait capable de récupérer, du jour au lendemain, 13 857 millions de francs. Mais supposez qu'on récupère déjà 5 ou 6 milliards. Alors, une autre politique du logement devient possible, une véritable politique de redistribution sociale, une véritable politique de lutte contre les inégalités, une véritable politique de lutte contre la ségrégation.

Cette politique, monsieur le secrétaire d'Etat, peut-être la souhaiteriez-vous ; votre majorité, certainement pas ; le Gouvernement, en aucun cas !

M. Antoine Gissinger. Allons donc !

M. Hubert Dubedout. C'est là que se situe le véritable choix politique.

Aussi, le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche, au nom de qui je parle, ne peut-il approuver une politique aussi insuffisante quant au financement du logement. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

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

M. Jean Briane. Monsieur le secrétaire d'Etat, ce matin, mon ami M. André Martin a exprimé à cette tribune les craintes et les préoccupations qu'inspirent aux membres de notre groupe non seulement votre projet de budget, mais surtout la mise en application prochaine de l'aide personnalisée au logement.

Dans les quelques minutes dont je dispose, je voudrais revenir sur cette application de l'A. P. L. et vous poser quelques questions plus ponctuelles, concernant notamment le secteur diffus et la situation des offices d'H. L. M. eu égard à la limitation des hausses de loyer.

En ce qui concerne l'A. P. L., la mise en place de la réforme des aides au logement devait être précédée d'une certaine expérimentation. Or je constate que l'A. P. L., instituée par le Parlement en 1976, va être mise en application dès 1978. Si tous les textes votés par le Parlement étaient appliqués aussi rapidement, ce serait extraordinaire !

Nos quelques inquiétudes sont tout de même fondées, parce que la mise en application de l'A. P. L. suppose que les organismes qui en seront chargés soient vraiment prêts.

Ces inquiétudes portent essentiellement sur les moyens de votre administration, monsieur le secrétaire d'Etat.

En effet, les directions départementales de l'équipement ont à « distiller » en très peu de temps l'application de trois textes que nous avons votés : la réforme de l'urbanisme, la loi foncière et la loi sur l'aide personnalisée au logement. Les services *ad hoc* ont-ils pu être mis en place dans tous les départements, et vos propres services départementaux seront-ils en mesure d'appliquer ces textes dès 1978 ?

Je souhaite que vous étudiez de près ce problème, car il faudra sans doute renforcer certaines équipes départementales chargées de mettre en œuvre la nouvelle législation sur l'A. P. L.

Nous étions également inquiets quant aux mécanismes de financement.

Vous nous aviez donné certaines assurances, que vous avez renouvelées ce matin, monsieur le secrétaire d'Etat. Toutefois, certaines d'entre elles restent en pointillé. Une certaine expérimentation nous aurait sans doute rassurés davantage. Mais nous ne voulons pas vous faire de procès d'intention et nous vous faisons confiance.

Cependant, il convient que les mécanismes de financement soient en mesure de fonctionner réellement, afin d'éviter un blocage de la réforme et, par voie de conséquence, toute répercussion sur le marché du bâtiment.

En tant que président du groupe parlementaire d'étude des problèmes et de la construction du logement, je vous remercie très sincèrement de vous être prêté à la concertation — elle était nécessaire — et d'avoir informé les parlementaires comme vous l'avez fait. Peut-être cette concertation a-t-elle permis d'apaiser certaines inquiétudes que nous avions avant ce débat.

Je voudrais maintenant aborder un problème plus précis.

Ayant écouté votre intervention de ce matin avec la plus grande attention, je ne puis dissimuler mon inquiétude quant à l'application du texte relatif à l'A. P. L. dans le secteur diffus. Vous savez très bien, en effet, que l'on constate toujours une certaine lenteur dans la mise en place de tels systèmes, notamment dans les secteurs ruraux.

J'aimerais donc connaître votre opinion sur ce sujet, car, en particulier pour ce qui concerne l'amélioration de l'habitat, les crédits sont — sauf erreur de ma part — réservés aux opérations programmées. Or la mise en œuvre de telles actions ne sera pas toujours immédiatement possible dans le secteur rural.

Par quels moyens les bénéficiaires des primes à l'amélioration de l'habitat rural pourront-ils financer les travaux ? Le montant de ces primes étant assez peu élevé, il leur faudra recourir à des financements complémentaires.

Dans le milieu rural — comme dans le milieu urbain, d'ailleurs — il reste beaucoup à faire et, souvent, les intéressés préfèrent améliorer les logements anciens plutôt que de construire du neuf, ce qui est une excellente attitude.

Si les nouveaux prêts conventionnés n'étaient pas cumulables avec la prime à l'amélioration de l'habitat rural, ne conviendrait-il pas de prévoir un autre moyen de financement ?

D'ailleurs, que devient la prime à l'amélioration de l'habitat rural ? Je crois que le décret la concernant est en instance devant le Conseil d'Etat, mais nous ne savons pas encore ce qu'il en sera exactement. Pourquoi ce décret n'est-il pas encore sorti ?

Puisque le voyant rouge qui est devant moi m'indique que j'ai épuisé mon temps de parole, j'appelle brièvement votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la situation dans laquelle se trouvent les offices d'H. L. M., situation que je connais bien puisque je suis moi-même administrateur d'office.

Ces organismes sont actuellement très gênés par la dernière limitation des hausses de loyer. En effet, dans certains offices, comme le mien, les loyers qui se situaient en bas de l'échelle n'ont pu être augmentés que de 3 p. 100, ce qui pose évidemment des problèmes d'équilibre de la gestion. En outre, cette situation risque de créer, à terme, d'autres difficultés pour l'entretien du patrimoine des offices.

J'appelle aussi votre attention sur la situation des offices d'H. L. M. qui, ayant déjà lancé un programme, se voient réclamer l'avance remboursable pour le « tout électrique ». Ainsi, les programmes de l'office municipal de Millau sont déséquilibrés par l'application de cette avance remboursable dont le montant est important. Les responsables ne savent plus que faire dans une telle situation.

Je me demande si de telles dispositions ne devraient pas être appliquées à terme pour les programmes nouveaux, de façon que les responsables d'office puissent poursuivre la réalisation des programmes déjà lancés sans être obligés de remettre le financement en chantier.

Telles sont les quelques observations que je voulais vous présenter, monsieur le secrétaire d'Etat. Je vous remercie de votre attention. (*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 Mme Moreau.

**Mme Gisèle Moreau.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les questions relatives au logement occupent les trois quarts de nos permanences. C'est incontestablement le signe de l'insatisfaction des Français dans ce domaine.

Il y a quelques jours, j'ai recueilli les témoignages de près de deux cents mal-logés dans ma circonscription. Ils décrivent la façon dramatique dont est vécue, surtout parmi les plus défavorisés, la crise du logement à Paris.

« J'habite dans une chambre de huit mètres carrés, au septième étage, avec mes trois enfants. Le confort est inexistant. Cela dure depuis quatre ans. »

« Je suis invalide, âgée de cinquante-deux ans. Je vis seule avec mon fils de quatorze ans. Devant être expulsée, j'attends d'être relogée. »

« Nous vivons à quatre personnes dans un logement de deux pièces d'une superficie totale d'environ trente mètres carrés, sans aucun confort. Les w.-c. se trouvent au rez-de-chaussée, alors que nous habitons au deuxième étage. Nous avons fait notre inscription en janvier 1968. Deux logements en banlieue nous ont été proposés. Habitant le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris depuis plus de quarante ans et voyant l'évolution de celui-ci en constructions nouvelles, nous trouvons inadmissible de nous exiler en banlieue alors que les autorités publiques clament que Paris se dépeuple. »

« Je suis dans une chambre d'hôtel de trois mètres carrés avec ma femme, sans aucun confort. Elle a dû avorter au mois de janvier dernier, car nous ne pouvons pas avoir d'enfant à nous dans ces conditions. »

« Nous sommes mal logés, la lumière allumée toute la journée car il fait très sombre dans ce logement. Et moi, la mère, je fais de la dépression nerveuse car nous dormons très mal, nous gênant réciproquement. On voit de belles constructions dans notre quartier, mais rien pour nous. »

« Je vis dans une pièce de 3,80 mètres carrés, avec mes deux enfants, un de dix mois et un autre de six ans. Ce que nous demandons, c'est un simple logement de trois pièces. »

« J'habitais dans un logement d'une pièce avec cinq gosses. Entre-temps, j'avais fait une demande, en 1974. Il a fallu la mort d'un enfant à l'âge de trois ans pour qu'on puisse nous loger en catastrophe dans une H. L. M. de trois pièces, rue du Chevaleret, ce qui fait que les quatre enfants dorment dans la même chambre. Ils sont âgés respectivement de seize, douze, dix et huit ans. »

« Nous sommes une famille de sept personnes, dont cinq enfants. Nous vivons dans deux pièces de vingt-huit mètres carrés au total, sans confort. Cela fait sept ans que cela dure. »

« J'ai soixante-douze ans et, comme pour toute personne de mon âge, les étages me sont pénibles ; mais j'habite au cinquième étage. Et, de plus, je souffre des jambes ; cela ne s'arrange pas. J'ai fait une demande de logement, sans jamais pouvoir en obtenir. »

Il faudrait pouvoir lire tous ces témoignages, car à chacun d'entre eux correspond une situation particulière, scandaleuse dans un pays comme le nôtre. J'ai d'ailleurs ici l'ensemble de ces témoignages, que je vous remettrai, monsieur le secrétaire d'Etat, car je considère qu'ils vous concernent au premier chef.

Les situations dramatiques qu'ils évoquent durent le plus souvent depuis des années. Malgré de multiples interventions auprès des services intéressés, aucun de ces dossiers n'aboutit !

Ils n'aboutissent pas parce qu'on ne construit chaque année, à Paris, que quelques centaines de logements H. L. M. et que les besoins sont immenses : 80 000 familles parisiennes vivent à l'hôtel, 22 324 familles sont prioritaires. Et vous savez quelles conditions draconiennes il faut remplir pour être prioritaire : la superficie du logement que l'on veut quitter doit correspondre à moins de quatre mètres carrés par personne !

A peine un logement sur dix construits à Paris est un logement H. L. M. Sur 27 189 logements construits en 1975, 2 106 sont des logements H. L. M. ; sur 11 407 logements mis en chantier en 1976, 1 599 sont des logements H. L. M.

Les jeunes ménages, ouvriers ou employés, sont alors contraints de s'installer en banlieue. Ainsi s'aggrave, à Paris, le dépeuplement, le vieillissement et la ségrégation sociale.

Le budget dont nous discutons va encore dégrader la situation puisqu'il prévoit que le nombre des logements H. L. M. sera réduit de 53 000.

De surcroît, avec la loi dont vous êtes hélas ! l'auteur, monsieur le secrétaire d'Etat, la notion même de H. L. M. disparaît. Et avant même sa date d'application, cette loi commence à sévir dans la capitale, servant de prétexte à la renonciation, de la part de la ville de Paris, à la construction de 90 H. L. M. que le conseil de Paris avait décidée dans le cadre de la réhabilitation du village de Charonne.

Le terme vague de « logement social » couvre l'abandon de la construction de véritables logements sociaux : les H. L. M.

Le maire de Paris, par exemple, annonce la construction de dix mille logements sociaux. C'est une mystification ! En effet, la plus grande partie de ces logements sont non pas des H. L. M., mais des I. L. N. à 1 600 francs par mois, charges comprises, pour un F.4. La plupart des ménages ne peuvent prétendre à de tels logements ; ceux qui y accèdent ont beaucoup de mal à faire face à de tels loyers.

La situation du logement, particulièrement dans la capitale, est un scandale. Au lieu de faire cesser la spéculation, on l'encourage, voire, on l'officialise. Les sociétés immobilières, les sociétés d'économie mixte se multiplient au détriment des offices publics et des organismes d'H. L. M. Elles considèrent le logement essentiellement comme une source de profits.

Nous préconisons, quant à nous, des mesures simples, légitimement espérées par des millions de mal-logés, telles la construction de cent mille logements supplémentaires en H. L. M., dont dix mille pour Paris ; la mise en chantier des 8 000 H. L. M. dont la réalisation a été décidée par le conseil de Paris au titre des diverses opérations de rénovation actuellement stoppées — il est vrai que les crédits pour la rénovation diminuent — ainsi que le blocage des loyers, la limitation des charges, l'interdiction des saisies et des expulsions.

Il faut également s'attaquer au scandale que constitue l'existence de plus de 80 000 logements vides à Paris. Cette situation, qui tient à leur coût trop élevé, constitue une véritable provocation pour les mal-logés.

Un fonds spécial pourrait être constitué afin de permettre aux dix mille prioritaires les plus défavorisés d'accéder à la location de ces logements neufs et vacants, appartenant à de grandes sociétés immobilières et n'ayant pas trouvé acquéreur depuis plus de six mois.

Les Français ont besoin d'une autre politique du logement, donnant à chacun le droit à un habitat de qualité, accordant une priorité urgente aux plus défavorisés et garantissant une participation effective des locataires.

C'est en faveur de cette nouvelle politique que nous appelons les Français à agir. *(Applaudissements sur les bancs des communistes.)*

**M. Antoine Gissinger.** Que M. le secrétaire d'Etat demande donc à Mme Moreau le nom des hôtels qui ont des chambres de trois mètres carrés !

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

**M. Alex Raymond.** Mes fonctions d'élu local et de parlementaire ne sauraient me faire oublier, monsieur le secrétaire d'Etat, mes responsabilités de dirigeant d'une société anonyme d'H. L. M.

C'est pourquoi je tiens à exprimer, dans une brève intervention, la crainte que j'éprouve devant la limitation à 3 p. 100 des hausses de loyer H. L. M. au 1<sup>er</sup> février 1978, redoutant, comme tout responsable de tels organismes, les graves conséquences que cette décision entraînera inévitablement.

Loin de moi, certes, la pensée de regretter une telle mesure ! Il ne serait conforme ni à mes habitudes, ni à mes opinions de m'élever contre des mesures propres à alléger les charges de familles dont les revenus se situent parmi les plus modestes. Je souligne simplement l'inconséquence de cette mesure.

Qu'il me soit permis de noter au passage que la date d'application qui a été retenue nous laisse, pour le moins, songeurs. Mais sa proximité avec le mois de mars prochain n'est peut-être qu'un pur hasard !

En réalité, depuis quatre années, le Gouvernement bloque ou limite de façon quasi permanente la hausse des loyers. Si les propriétaires privés en ont parfois subi les conséquences, le secteur des H. L. M., les a, lui, subies dans leur ensemble, et l'an prochain il sera touché de façon encore plus rigoureuse.

Tout se passe comme si le Gouvernement faisait semblant d'ignorer qu'il donne d'une main ce qu'il reprend de l'autre.

Chacun sait pourtant que les organismes d'H. L. M., sans but lucratif, qui gèrent un patrimoine pour le compte de la collectivité nationale, n'ont pas, eux, de marges à réduire. Certes, leurs locataires bénéficieront dans l'immédiat de la limitation des hausses de loyers décidées unilatéralement, mais, à terme, ils subiront les conséquences d'une impossibilité pour les H. L. M. d'assurer un entretien correct et la modernisation du patrimoine social.

Il est tout de même curieux qu'au moment où le Gouvernement entend défendre la qualité du cadre de vie et propose une politique de l'habitat fondée, selon lui, sur un progrès qualitatif, on condamne, par une politique conjoncturelle, le patrimoine social locatif, en acceptant de laisser se dégrader l'habitat des ménages dont les conditions de vie sont déjà les plus préoccupantes.

Le mouvement H. L. M. a déjà clairement posé le problème. Il réclame des contreparties pour être à même de poursuivre le bon entretien et l'amélioration du patrimoine dont il n'assure que la gestion.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez dû entendre la voix des organismes d'H. L. M., puisque vous avez déclaré ce matin que certaines aides — sous forme de prêts, par exemple — pourraient être accordées à certains organismes en difficulté.

Non, monsieur le secrétaire d'Etat, ce n'est pas cela que nous demandons : ce ne sont pas de bonnes intentions qui peuvent régler ce délicat problème. Il faut définir, préciser, régler pour qu'il y ait compensation.

Autrement dit, bloquez les loyers à votre guise, suivant en cela les règles politiques d'un gouvernement qui pilote à vue, mais alors donnez-vous les moyens de votre politique, et ne promettez pas des libéralités que vous ne pourriez financer !

Le mouvement H. L. M. a raison de refuser de sacrifier l'avenir d'un patrimoine social qui, je le répète, appartient à la collectivité.

Si le Gouvernement ne comprenait ni les soucis de ce mouvement, qui sont les nôtres, ni nos craintes, nous comprendrions alors qu'il accepte de sacrifier le logement des plus déshérités en leur donnant, dans l'immédiat, des satisfactions illusives, que seules des échéances électorales pourraient expliquer. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

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

**M. Jean Bégault.** Votre projet de budget pour 1978, monsieur le secrétaire d'Etat, marque bien la volonté du Gouvernement de concrétiser rapidement les orientations définies par M. le Président de la République en faveur du logement.

Premièrement, l'aide personnalisée au logement.

A ce sujet, qu'il me soit permis de faire une remarque. Il est regrettable que l'essai tenté au titre des départements pilotes n'ait pas été prolongé de façon à obtenir une meilleure analyse.

Deuxièmement, l'aide en faveur du parc ancien.

Très appréciée et paraissant être maintenant comprise et utilisée, cette mesure aura pour effet de soulager les villes et les communes et de redonner vie aux quartiers anciens, économisant des constructions nouvelles et revalorisant les infrastructures existantes.

Cependant, un point noir demeure : la construction d'H. L. M. locatives en milieu rural.

L'impression de vos fonctionnaires responsables, monsieur le secrétaire d'Etat, est que l'effort considérable effectué depuis quelques années a répondu totalement aux besoins, d'autant que la diminution du nombre de demandes semble justifier cette analyse. Hélas ! il n'en est rien. Si le nombre de demandes a effectivement décliné, c'est surtout parce que la réalisation d'H. L. M. locatives devient impossible dans les petites communes rurales dont les moyens financiers sont très modestes. En effet, le prix de revient du mètre carré loti est beaucoup plus élevé que celui du plafond foncier acceptable par les offices publics d'H. L. M. Les prix du terrain et de la viabilité augmentent chaque année et la différence avec les prix d'achat par les offices laisse à la charge des communes une participation hors mesure avec leurs moyens.

En 1977, c'est, dans la majorité des cas, entre 6 000 et 10 000 francs par logement qu'il faut prélever sur les maigres budgets communaux. Cette participation interdit à la plupart des petites communes d'entreprendre la construction d'H. L. M. locatives pourtant indispensables à la survie du milieu rural, comme le souhaiteraient d'ailleurs M. le Président de la République et le Gouvernement.

Votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat, semblait conscient de ce problème et avait promis de rechercher activement une solution. Qu'il me soit donc permis de faire une suggestion.

Ne serait-il pas possible soit de subventionner la viabilité des lotissements ruraux réalisée pour la construction de logements locatifs, soit de subventionner par logement locatif édifié dans le milieu rural les communes intéressées ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement a fait un effort considérable et apprécié en faveur des logements anciens et nouveaux. Cet effort doit néanmoins être complété dans le sens indiqué dans mon intervention. Toutes les communes rurales attendent vos décisions avec anxiété et espoir. *(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 Mme Thome-Patenôtre.

**Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.** Monsieur le secrétaire d'Etat, pendant les quelques minutes qui m'ont été imparties, je voudrais vous exprimer les inquiétudes qu'inspire à une élue de la région parisienne la politique du logement menée depuis quelques années.

Chacun le sait, le logement mobilise une part considérable du budget des familles françaises. De 1966 à 1975, l'endettement des Français en matière de logement a été multiplié par cinq, passant de 46 milliards à 251 milliards.

Mais qu'a-t-on offert à nos compatriotes pour se loger ? Trop souvent un urbanisme marqué par le gigantisme et la déshumanisation ou, dans le meilleur des cas, des logements individuels en accession à la propriété, sans garantie réelle de qualité, sans contrôle des malfaçons, sans harmonisation avec l'emploi et l'équipement.

Cette politique du logement, qui n'a pas eu le souci de la qualité du cadre de vie et de l'équipement collectif, qui néglige les phénomènes ségrégatifs, qui obéit trop souvent à des phénomènes spéculatifs et financiers, a eu des résultats essentiellement négatifs. Et la région parisienne, notamment dans les zones d'urbanisation rapide comme les villes nouvelles, en donne la triste illustration.

Je n'invente pas, hélas ! les sondages négatifs : 60 p. 100 des Français se plaignent de leur quartier, de leur voisinage, et dénoncent l'absence de vie sociale, l'inefficacité des transports, la pauvreté de l'équipement social, sanitaire, culturel et sportif, la déshumanisation du commerce, la laideur et l'uniformité des constructions et des espaces.

Je pourrais, élue de la majeure partie de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, vous faire part d'une liste accablante de protestations des associations de copropriétaires et de locataires d'Elancourt, de La Mare-Joyette, de Coignières, de Maurepas, de Plaisir, de Trappes, victimes de promesses non tenues. Je pourrais aussi rappeler la longue liste de nos rendez-vous avec les diverses directions départementales pour défendre des dossiers d'équipement dont la réalisation est trop longtemps différée, et évoquer notre lutte contre les malfaçons auxquelles il n'est guère apporté de remède.

Ceux qui, malgré la protestation des élus, ont été les responsables de ces choix d'urbanisme porteront une lourde responsabilité devant les générations à venir pour qui le cadre de vie est durablement détérioré, sans parler de l'aspect hétéroclite et inesthétique de ces ensembles.

Près de la moitié des Français ont une conscience aiguë de ce problème. Ils estiment que les conditions de vie dans les grandes agglomérations se sont détériorées depuis dix ans. Plus grave, deux tiers d'entre eux sont convaincus que cette situation empirera dans les années à venir.

Il est grand temps, monsieur le secrétaire d'Etat, de changer d'orientation et de mettre un terme aux aspects les plus discriminatoires de cette politique.

A cet égard, vous proposez essentiellement l'application de l'aide personnalisée au logement que le Gouvernement a fait voter au mois de janvier dernier et dont vous préparez la généralisation hâtive au 1<sup>er</sup> janvier 1978, après avoir pourtant souhaité « tester » au préalable la réforme dans douze départements.

Nous sommes légitimement étonnés et inquiets, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette hâte soudaine, alors que les textes d'application ne sont parus qu'en août dernier.

Pensez-vous sérieusement que l'expérimentation a eu lieu ? Les contrats et les conventions de type nouveau sont seulement passés actuellement et, compte tenu de l'inertie propre à ce secteur, les premiers effets ne se feront sentir que dans douze ou dix-huit mois.

Sans remettre en cause cette réforme, les organismes d'H.L.M. manifestent, à juste titre, une grande inquiétude quant aux conséquences d'une généralisation hâtive. Oserai-je vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, les ennuis que le Gouvernement a connus, il n'y a pas si longtemps, en remplaçant sans transition la patente par la taxe professionnelle ?

Vous avez apporté un certain nombre de précisions qui nous rassurent, et je souhaite vivement que nos inquiétudes soient dissipées par les faits. Pourtant, le financement est bien au cœur du débat.

Que peuvent faire les « autres », ceux dont les revenus sont considérés comme trop élevés pour obtenir une H. L. M. ? A cet égard, les plafonds de ressources retenus sont trop rigides. Le plafond pour un couple avec deux enfants, lorsque les deux conjoints travaillent, est de 28 000 francs. Le loyer réel, charges comprises, sera de 611 francs pour un F3 et de 708 francs pour un F4. Dans l'état actuel de la législation, ces familles ne perçoivent pas d'allocation de logement.

Lorsque s'ajoutent à cela des travaux de réfection dus aux défauts de construction, on comprend que le montant des loyers impayés augmente tragiquement, ce qui met les organismes d'H. L. M. dans une situation difficile.

Toute une catégorie de citoyens aux revenus moyens se trouve écartée du logement aidé. Elle est dans l'impossibilité, sauf à consentir des sacrifices insupportables, d'accéder aux logements locatifs privés. Pour tous ces mal-logés, les nombreux logements vides, mais trop chers par rapport à leurs salaires ou revenus, sont une insulte permanente, en particulier pour les jeunes ménages.

En conclusion, et je vous le dis gravement, monsieur le secrétaire d'Etat, tant que la priorité ne sera pas accordée à des constructions associées à un cadre de vie décent, tenant compte de l'emploi et du salaire, un des droits fondamentaux de l'homme ne sera pas respecté. Chacun sait pourtant que le logement est le lieu privilégié de l'épanouissement individuel et familial. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer, dernier orateur inscrit.

**M. Jean Boyer.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je joins ma voix à celle de mon collègue Bertrand Denis qui a reconnu vos efforts et ceux de votre administration pour instaurer l'aide personnalisée au logement.

Nous plaçons beaucoup d'espoir dans cette réforme et nous souhaitons que vous réussissiez pleinement sa mise en œuvre, dans l'intérêt des usagers et dans le respect de l'exercice de la profession des spécialistes du logement.

Elu du milieu rural, je bornerai mon propos à quelques observations sur l'octroi des primes à l'habitat rural et sur certaines difficultés qui risquent de résulter du passage de l'ancien au nouveau régime.

Votre projet de budget s'accompagne de la mise en application de cette nouvelle réglementation, plus intéressante que l'ancienne pour les bénéficiaires, qui pourront toucher en capital le montant intégral de l'aide de l'Etat dès l'achèvement des travaux.

Ce système va se substituer à celui des primes versées chaque année pendant dix ans, dans lequel le début des travaux n'était pas subordonné à la décision d'octroi de primes délivrée par la direction départementale de l'équipement.

Mais un département comme l'Isère, où la nouvelle réglementation sera appliquée dès la parution des décrets, risque de connaître d'importantes difficultés du fait du nouveau régime, sans pour autant que les dossiers déposés suivant les normes antérieures aient été complètement réglés. En effet, au mois de juillet 1977, 219 dossiers constitués dans mon département étaient en attente.

Les crédits de l'exercice 1977 ayant été épuisés pour satisfaire aux demandes présentées antérieurement au mois de juin 1976, les dossiers en instance ne pourront être financés que par les fonds alloués au titre de la nouvelle réglementation. Il est donc à craindre que les bénéficiaires ne se trouvent alors pénalisés car les travaux seront terminés, l'ancienne réglementation ayant toujours autorisé l'exécution avant même que la décision d'octroi des primes ne soit prise.

Pour éviter ces difficultés et afin d'apurer ces dossiers en instance au titre de l'ancienne législation, il convient qu'une délégation de crédits correspondant au montant des primes relatives à ces dossiers puisse être envisagée.

Les crédits d'avenir seraient alors exclusivement réservés au lancement des nouveaux mécanismes, sans pour autant provoquer des délais d'attente exagérément longs qui ne manqueraient pas de susciter de vives critiques de la part des bénéficiaires éventuels du nouveau régime.

Je souhaite, pour ma part, que cette mise en place s'effectue dans les meilleures conditions sans obérer l'aspect positif de la nouvelle réglementation.

Je conclurai en appelant votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur un point au sujet duquel je souhaiterais que vous nous fournissiez quelques éclaircissements.

Les agriculteurs, particulièrement les jeunes, souhaitent connaître dans quelle mesure la nouvelle réglementation concernant l'octroi des primes à l'amélioration de l'habitat rural sera compatible avec les différentes mesures prévues en faveur de la « décohabitation ». Ces dispositions avaient été accueillies, en leur temps, avec beaucoup d'intérêt par les jeunes agriculteurs. C'est pourquoi il me paraît utile de savoir comment ces divers avantages pourront s'ordonner et, éventuellement, se cumuler.

Compte tenu de l'austérité budgétaire et sous réserve des amendements que nous avons déposés, compte tenu également de l'important travail que vous avez fourni, monsieur le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne la préparation de la mise en œuvre de votre réforme, mon groupe et moi-même voterons votre budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe indépendant, du rassemblement pour la République 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. Fernand Icart, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** M. Grussenmeyer dans son intervention de ce matin a évoqué plusieurs problèmes touchant l'urbanisme. Je voudrais lui répondre brièvement sur un point particulier, bien que j'aie déjà longuement traité ces sujets hier soir.

La fixation à 250 mètres carrés de surface hors œuvre brute du seuil à partir duquel le recours à l'architecte est obligatoire pour les constructions neuves de logements individuels se révèle, après quelques mois d'application, entraîner des effets aberrants que vous avez signalés et dont je suis conscient.

C'est pourquoi j'étudie en ce moment avec les professions concernées une nouvelle définition de ce seuil tendant à l'adoption de la notion de surface hors œuvre nette.

**M. François Grussenmeyer.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** Je compte apporter très prochainement la rectification que vous avez souhaitée, monsieur Grussenmeyer. Ainsi, les constructions de faible importance échapperont, conformément à l'esprit de la loi, à cette obligation de recours à l'architecte.

**M. François Grussenmeyer.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.** En ce qui concerne la taxe locale d'équipement, vous nous reprochez les modifications qui ont changé trois fois son mode de calcul.

Un premier changement a été décidé en août 1976. Il était nécessaire, car les valeurs forfaitaires de base n'avaient pas été réévaluées depuis 1969 ; les recettes correspondantes ne permettaient plus aux collectivités locales bénéficiaires de réaliser les équipements de desserte des nouvelles constructions.

Les autres changements ont résulté de la mise en ordre du calcul des surfaces hors œuvre des bâtiments. Cette mise en ordre a été décidée par le Parlement en deux temps : d'abord, lors du vote de la réforme foncière ; ensuite, de la réforme d'urbanisme.

Que M. Grussenmeyer se rassure. Avec le prochain règlement, qu'il souhaite, de la question du seuil de surface définissant l'obligation du recours à l'architecte et la parution de la circulaire explicative sur la surface hors œuvre, la situation sera parfaitement claire et définie, et cela pour longtemps, je l'espère, car toutes les précautions ont été prises au cours d'une intense concertation avec les milieux professionnels.

Voilà la réponse que je tenais à faire à vos questions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe indépendant, du rassemblement pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

**M. François Grussenmeyer.** Je vous remercie de votre compréhension, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé du logement.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** J'ai écouté avec attention les orateurs qui sont intervenus dans ce débat. Les observations et les questions ont été nombreuses. Je vais m'efforcer de répondre aux plus importantes d'entre elles ; je pense que l'Assemblée voudra bien m'excuser, la matière étant trop importante, de ne pas être exhaustif et de passer sous silence certains sujets.

J'apporterai d'abord de nouvelles précisions aux rapporteurs que je tiens à féliciter une nouvelle fois pour la qualité de leur travail.

M. Torre a insisté sur les garanties de financement du secteur H. L. M.

Je lui répète qu'en ce qui concerne le secteur locatif il n'y a aucun problème : tous les prêts sont consentis par la caisse des prêts H. L. M., à l'exception des prêts à quotité réduite qui le sont par le Crédit foncier.

Dans le secteur de l'accession à la propriété — je réponds aussi à d'autres orateurs, dont M. Denvers — la caisse des prêts H. L. M. et les caisses d'épargne financeront près de 40 000 logements, qui seront distribués par le système H. L. M. essentiellement les sociétés de crédit immobilier — le crédit foncier : 28 000, le Crédit agricole : 15 000, soit au total 83 000 logements.

Ainsi, les organismes d'H. L. M. bénéficient de 26 800 millions de francs de prêts aidés sur une masse totale de 42 500 millions de francs, soit un pourcentage de 63 p. 100 qui marque bien la concrétisation des intentions que j'ai annoncées dans mon exposé introductif.

M. Torre a souhaité que M. le ministre de l'équipement et moi-même procédions à une étude sur l'évolution des besoins en logements. Je crois que c'est une bonne idée. Nous verrons ainsi quels effets sur le secteur du bâtiment peut avoir la réforme que nous avons engagée. N'oublions pas, en effet, que de bonnes entreprises du bâtiment constituent aussi pour le pays la garantie d'une politique du logement convenable.

Monsieur Weisenhorn, j'avais déjà répondu à plusieurs de vos questions. Vous avez raison d'attacher une telle importance aux locaux collectifs résidentiels dont l'existence permet l'animation, si nécessaire, des ensembles sociaux.

Je vous rappelle qu'il existe une obligation, assortie du financement, de créer ces locaux lorsque les ensembles comprennent plus de deux cents logements. Mais il va de soi que, lorsque la

réalisation intervient par tranches, il convient de prendre en considération l'ensemble du programme. J'envisage d'aller plus loin et de voir comment nous pourrions dépasser le stade de la recommandation pour les autres opérations. Je m'engage sur ce point à prendre des mesures nouvelles pour répondre à votre souhait.

En ce qui concerne le Crédit mutuel, j'ai dit ici qu'un arbitrage gouvernemental était intervenu et que le Crédit mutuel serait certainement aux avant-postes pour réaliser des prêts conventionnés qui ouvrent droit à l'A. L. P. J'ai montré tout à l'heure comment les bénéficiaires de ces prêts se trouveraient dans des conditions somme toute comparables aux bénéficiaires des prêts aidés.

Monsieur Andrieu, parmi les nombreuses questions que vous m'avez posées je veux retenir celles qui m'ont paru les plus importantes.

Comme d'autres orateurs, notamment mon ami M. Claudius-Petit, vous avez évoqué le problème de l'application du conventionnement dans l'habitat existant. L'article 30 de la loi a effectivement prévu l'accord des locataires pour la conclusion d'un nouveau bail. Cela ne devrait pas soulever de difficulté majeure pour les bénéficiaires de l'A. P. L., puisqu'ils sont mathématiquement gagnants, d'autant plus que leur loyer, allégé par l'A. P. L., sera la plupart du temps inférieur au loyer qui était pratiqué avant que les réparations ne fussent acceptées.

Reste le cas des personnes qui ne bénéficient pas de l'A. P. L. Il faut essayer de leur faire comprendre que les hausses de loyers liées au conventionnement après réparations seront du même ordre de grandeur que les hausses permises par la réglementation des H. L. M. D'autre part, l'article 31 de la loi précise que lorsqu'il s'agit de travaux « justifiés par des considérations de salubrité, de sécurité ou de mise aux normes minimales d'habitabilité » les dispositions de la convention s'appliquent de plein droit à tous les locataires et occupants d'un immeuble.

En dépit de ces dispositions, le problème n'est pas pour autant complètement résolu. Tout à l'heure, M. Dubedout a appelé mon attention sur la nécessité pour le Gouvernement de s'appuyer sur la vie associative. Nous sommes effectivement conduits, dans des opérations de conventionnement, à ouvrir le dialogue avec les usagers et à tenir le plus grand compte de leurs avis. Mais il restera à voir comment nous pourrions sur ce point améliorer la loi.

Je vous rappelle également que les crédits relatifs aux opérations « habitat et vie sociale » ont été engagés. Nous prévoyons actuellement l'engagement de 150 millions de francs de crédits d'ici à la fin de l'année ; 180 millions de francs sur un total de 260 millions devraient être consommés en 1977.

Vous vous êtes aussi préoccupé, monsieur Andrieu, des opérations « acquisition-réhabilitation ». Je vous précise que la procédure d'acquisition-réhabilitation des organismes d'H. L. M. a été assouplie en juin 1977. Il est vrai, comme vous l'avez fait observer judicieusement, que ces opérations peuvent poser des problèmes sociaux, notamment parce qu'elles intéressent parfois une population âgée.

Comment améliorer la situation ? Certes, une prime de démenagement est offerte, mais ne faudrait-il pas l'augmenter afin de faciliter la poursuite des opérations ?

Autre problème délicat : celui de la progressivité des prêts pour l'accession à la propriété. Cette progressivité, raisonnable, a été calculée de façon à ne jamais imposer un effort financier trop important à l'emprunteur. Par ailleurs, le montant de l'aide personnalisée au logement est lui-même fonction de cette progressivité ; la mensualité plafond de l'A. P. L. progressera dans le temps comme le prêt aidé.

Dans l'intervention de M. Bertrand Denis, si riche et si précise, on sentait toute la passion qu'il porte au logement social. Je le remercie de toutes les informations qu'il m'a données sur l'habitat ancien, secteur qu'il connaît et dans lequel les PACT interviennent quotidiennement.

Vous vous êtes inquiété à juste titre, monsieur Bertrand Denis, de savoir si les crédits de 1977 destinés à l'habitat ancien seraient bien utilisés. Je reconnais très franchement que nous avons pris du retard car les textes qui régissent nos interventions dans ce secteur ne sont parus qu'au cours de cet été. Cependant, tous les crédits ont été délégués aux préfets et des instructions ont été données pour en accélérer la consommation. Les primes aux propriétaires occupants et institutionnels qui n'avaient pas été utilisées seront transformées en fin d'année en primes à l'amélioration de l'habitat rural, car, dans ce domaine, les files d'attente sont encore longues. Cette réponse s'adresse aussi à M. Boyer.

En ce qui concerne l'amélioration des H. L. M., j'ai déjà répondu à M. Andrieu. Nous mettons la dernière main à la mise en place du système et j'ai donné des instructions pour que l'approbation des dossiers soit accélérée même lorsque le plan de financement n'est pas totalement bouclé. Je connaissais l'existence de retards et je suis même intervenu lorsque des organismes d'H. L. M. rencontraient des difficultés pour se procurer immédiatement les prêts complémentaires aux subventions que nous leur accordons pour des actions de réhabilitation.

M. Bertrand Denis a fort bien fait de rappeler l'utilité de l'aide réservée aux personnes âgées dans le cadre des programmes d'action prioritaires du ministère de la santé. Je peux lui indiquer qu'une somme de 3,3 millions de francs sera essentiellement affectée en 1978 aux travaux d'aménagement interne des logements qui peuvent être réalisés par les centres de PACT et la fédération nationale de l'habitat rural.

D'autre part, monsieur Bertrand Denis, nous avons largement entrepris l'effort d'information. Nous ne pouvions quand même pas anticiper sur la possibilité d'attribuer les prêts par une information hâtive.

J'ai en main le premier dépliant que j'ai déjà présenté en commission. Dans un mois sortira un guide de l'habitat ancien qui sera diffusé en priorité par les chambres de métiers qui constituent un excellent vecteur pour ce type d'information. Enfin nous lancerons au début de l'année prochaine une campagne d'information, qui s'ajoutera à l'action de formation qui a déjà été entreprise pour les personnels des directions départementales de l'équipement.

Les autres questions que vous m'avez posées, monsieur Bertrand Denis, feront l'objet de réponses ultérieures.

Je vais maintenant répondre aux interventions de MM. Denvers, Martin, Raymond et Dubedout, notamment, qui ont fait état des inquiétudes du mouvement H. L. M.

Avant tout, il ne faut pas perdre de vue le fond du débat qui est de savoir si l'A. P. L. a une efficacité sociale.

Mesdames, messieurs, à vouloir trop prouver, on ne prouve rien, mais je veux quand même présenter deux exemples.

Mon premier exemple concernera le quart monde dont M. Andrieu a eu raison d'évoquer la situation. Je rappelle, d'ailleurs, que l'association qui lui est consacrée organise aujourd'hui même une manifestation.

Une famille de deux enfants, qui a un revenu moyen de 800 francs, ne peut pas vivre dans une H. L. M., même ancienne, dont le loyer s'élève à 500 francs et les charges à 200 francs. A une famille de ce type — j'en ai rencontré plusieurs — nous allons donner une aide personnalisée au logement de 584 francs. Une telle somme constitue, je crois pouvoir le dire, un début de solution raisonnable.

A une famille nombreuse de quatre enfants disposant d'un revenu mensuel de 2 500 francs et vivant dans un F 3 dont le loyer est de 550 francs et les charges de 250 francs, nous donnons une A. P. L. de 561 francs. Elle acquittera donc moins du dixième des frais de logement. Le caractère familial du barème explique que le montant de cette A. P. L. soit si élevé.

Si cette même famille est touchée par le chômage, l'A. P. L. sera portée, dès le troisième mois, à 628 francs. Si un cinquième enfant vient à naître, elle ne perdra pas, comme dans le système actuel, le bénéfice de l'allocation de logement, pour cause de surpeuplement, mais elle pourra conserver provisoirement son logement et toucher une A. P. L. qui, dans les deux mois suivant la naissance de l'enfant, atteindra 665 francs. Je réponds ainsi à une question de M. Bertrand Denis.

Si je n'étais pas convaincu de la valeur de ces exemples, mesdames, messieurs, je ne mettrais pas une telle opiniâtreté à vouloir que cette réforme soit appliquée sans trop tarder. Cela étant, nous devons prendre des précautions pour que les organismes intéressés puissent s'adapter à la nouvelle législation.

M. Denvers a appelé mon attention sur de nombreux problèmes. Il l'a fait en responsable qui sait que la concertation avec l'union des H. L. M. continue. Je lui ai déjà répondu sur plusieurs points, et, notamment, sur le fait que le calcul de l'A. P. L. prendra en considération les chutes de revenus brutaux.

Le système de l'apport personnel — j'y reviendrai tout à l'heure — devrait largement répondre aux préoccupations qui avaient été émises par l'union des H. L. M.

Vous estimez, monsieur Denvers, que les loyers d'équilibre ne sont pas suffisamment réalistes. Nous avons l'intime conviction que les organismes H. L. M. devront faire un effort d'adaptation et y réussiront par une gestion moderne et précise. Il est vrai que les organismes récents n'ont pas de capacités de péréquation, mais d'autres les conservent. Une mise en ordre sera nécessaire.

J'évoquerai, tout à l'heure, le phénomène, plus grave, qui entraîne, pour certains organismes, la limitation des loyers. Mais nous nous efforçons d'aider les organisations H. L. M. à s'adapter et à tirer le meilleur parti de la réforme.

M. Martin s'est aussi fait le porte-parole des préoccupations du monde H. L. M. Je lui répondrai sur un point précis qu'a soulevé aussi M. Denvers. Les caisses d'allocations familiales pourront-elles payer les A. P. L. ? Je réponds par l'affirmative ; le nombre des A. P. L. à verser augmentera de façon progressive à partir de cette année et au cours de l'année prochaine. Les caisses d'allocations familiales des départements pilotes étaient prêtes à liquider les A. P. L. deux mois après la publication des textes. Les organismes ont été payés deux ou trois jours après la signature des conventions.

La C. N. A. F. et les caisses de mutualité sociale agricole ont organisé un programme de formation de leurs agents et ont envoyé les circulaires nécessaires. Je puis assurer qu'aujourd'hui il n'existe plus de difficulté sérieuse en matière de versement des A. P. L. Ce point fera partie de notre concertation. Nous pouvons, en cas de retard technique, mettre sur pied une formule qui permettrait à l'organisme H. L. M. concerné de ne pas supporter le retard de versement des A. P. L.

En ce qui concerne l'apport personnel, l'accord du conseil d'administration de l'U. N. I. L. a été acquis ce matin. Les centres interprofessionnels du logement des départements pilotes mettront en place rapidement l'aide à l'apport personnel. Tous les salariés du secteur privé pourront en bénéficier en début de 1978. Son amortissement sera pris en compte par l'A. P. L.

Nous avons pensé qu'il appartenait aux centres interprofessionnels du logement de chaque département, en liaison étroite avec les organismes de crédit immobilier, d'étudier les situations et de choisir le meilleur mode d'intervention. A notre avis, il ne faut pas dépasser 25 p. 100 du taux d'effort pour les familles dont le revenu mensuel est inférieur à 4 000 francs.

L'accord de l'U. N. I. L. nous aidera à atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé. Le système consistera en une avance que la famille n'aura à rembourser que dix années après, sur les dix dernières annuités du prêt, l'amortissement étant pris en compte par l'A. P. L.

M. Raymond, comme MM. Denvers et Martin, a souligné les difficultés que rencontrent certains organismes H. L. M. du fait de la limitation de la hausse des loyers.

J'ai annoncé ce matin que nous avons décidé de mettre en place un système qui permettra d'aider les organismes H. L. M. qui en auraient besoin à passer cette période difficile due à la limitation de la hausse des loyers. Chaque cas sera examiné par une instance départementale appropriée, mais en évitant toute inquisition quant à la gestion des offices. Nous essaierons de tenir compte des critères suivants : niveau d'activité au cours des dernières années, lancement de nouvelles opérations, application de la péréquation. Et, en tout état de cause, nous consulterons l'union des H. L. M. sur cette question.

Je rappelle qu'à partir du mois de juillet il sera mis fin à la limitation de la hausse des loyers, ce qui devrait permettre aux organismes de retrouver une politique plus autonome et de faire face à leurs responsabilités. Si je suis, bien entendu, entièrement solidaire de la politique du Gouvernement et si je soutiens M. le Premier ministre dans la lutte contre l'inflation, je n'en reste pas moins très attentif aux conséquences que cette politique pourra avoir sur la gestion des organismes auxquels on demande des efforts importants.

Vous avez soulevé, monsieur Dubedout, plusieurs problèmes importants.

Comme vous, je suis préoccupé par le statut de la copropriété, et je pense qu'une réforme devra intervenir rapidement. En effet, j'ai pu constater, dans certaines opérations programmées, que, faute d'accord entre les copropriétaires, les parties communes n'étaient pas entretenues. Cette situation doit cesser, et la Chancellerie a engagé des études pour y remédier ; des projets de texte nouveaux ont été élaborés. Soyez assuré que, pour ma part, j'encouragerai cette réforme par tous les moyens.

Vous avez raison, monsieur Dubedout, de dire qu'il faut assurer une meilleure participation des locataires dans les opérations programmées. En effet, nous devons être conscients que les réalisations ne pourraient réussir sans eux. C'est pourquoi un crédit d'animation est prévu pour permettre le suivi humain et social des travaux. J'ai personnellement constaté, dans le cadre de certaines opérations programmées, qu'il n'avait pas été suffisamment tenu compte de notre souci de mettre les gens « dans le coup ». Ainsi, des personnes âgées avec lesquelles j'avais visité des appartements à réhabiliter, après avoir manifesté leur satisfaction en présence des promoteurs sociaux, m'ont avoué ensuite qu'elles n'avaient pas besoin

d'un niveau de confort aussi élevé que celui qu'on leur proposait, et qu'elles craignent la charge financière qui en découlerait pour elles.

Dans toutes ces opérations, et M. Bertrand Denis ne me contredira certainement pas, nous devons donc tenir le plus grand compte de l'avis des intéressés.

**M. Bertrand Denis.** Parfaitement !

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Il en ira de même pour le conventionnement. Nous avons vu tout à l'heure qu'il faudrait probablement revoir nos armes juridiques, mais il conviendra aussi de respecter une étroite concertation.

Je souhaite par ailleurs, monsieur Dubedout, poursuivre avec vous le dialogue en ce qui concerne les déductions fiscales dont a également traité M. Torre. Mais, dès à présent, je prends l'engagement de déposer, avant la fin de l'année, le rapport promis sur la fiscalité du logement. Je ne veux pas, maintenant, ouvrir ce dossier, mais, honnêtement, je ne crois pas qu'on puisse dire que le montant de ces déductions atteint 13 milliards de francs, et le rapport que j'aurai l'honneur de déposer prouvera qu'il est, en réalité, beaucoup moins élevé.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Même 4 milliards, ce serait déjà beaucoup !

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Il reste qu'il y a là un problème, et nous ne l'avons jamais dissimulé.

Nous avons d'ailleurs décidé d'en saisir le conseil national de l'accession à la propriété qui saura examiner cette question avec la prudence qui est de règle en ce domaine.

Quoi qu'il en soit, le débat reste ouvert, et il le sera plus encore après le dépôt du rapport que j'ai annoncé.

M. Andrieux a traité de l'habitat dans les bassins miniers. En 1977, des crédits d'un montant de 25 millions de francs ont été consacrés à l'amélioration de 2 700 logements des houillères de bassin, 19 millions ayant été utilisés dans le Nord et le Pas-de-Calais. Le programme sera poursuivi l'an prochain.

Madame Moreau, vous avez cité certains témoignages, puis vous m'avez remis des pièces justificatives. Croyez bien que je prends très au sérieux ces témoignages émouvants. Sachez que, lorsque j'ai découvert l'état de certains logements à Paris, je n'ai eu de cesse de modifier les procédures qui permettent la réhabilitation des immeubles anciens. Un programme de logements sociaux à Paris passe, j'en suis convaincu, par ces opérations de réhabilitation. Les prix de référence autorisés par la réforme sont maintenant plus élevés, et nous disposons des aides destinées à compenser la surcharge foncière. Je puis vous assurer que nous employons toute notre énergie à convaincre notamment la ville de Paris à s'engager plus largement dans cet effort.

Par ailleurs, nous n'avons pas conscience, à travers ce projet de budget, de diminuer le nombre des opérations H.L.M. Mais il est vrai qu'il faut construire les H.L.M. là où le besoin existe. C'est pour cela que nous prenons en considération les surcharges foncières et que nous avons créé la possibilité nouvelle d'employer par anticipation la part foncière du prêt. Ces deux dispositions devraient permettre aux organismes H.L.M. d'engager les programmes là où il le faut.

Il serait trop long d'ouvrir ici un débat sur les logements vides. Ce qu'il faut tout de même savoir, c'est que certains sont totalement insalubres et que d'autres, notamment à Paris, ne sont que momentanément délaissés. Mais nous essaierons, dans le cadre du conventionnement, de trouver des solutions pour certains logements.

Cela dit, l'habitat social, à Paris notamment, mérite un effort accru et nous nous emploierons à ce qu'il soit effectif.

Monsieur Canacos, je vous répondrai que les offices de Seine-Saint-Denis vont construire des logements avec l'A. P. L. Une convention vient d'être signée pour construire 209 logements à Noisy. Allez-y, monsieur Canacos, construisez à Sarcelles !

« Votre A. P. L. magique » — m'avez-vous dit, monsieur Canacos — « est inefficace ». Mais qui a parlé de remède magique, monsieur Canacos ? Prenons un exemple : celui de M. Courty, qui demeure 8, rue des Prés-Saint-André, à La Ferté-Saint-Aubin. Eh bien, monsieur Canacos, je puis vous assurer, parce que je le connais, que l'A. P. L. a été un bienfait dans sa vie ! Alors, qu'on cesse d'ironiser sur mes remèdes miracles ! Non, l'A. P. L. n'est pas un moyen magique, mais c'est, je vous l'assure, un moyen pratique d'aider les familles. Vous n'avez pas, que je sache, le monopole de la défense des pauvres, monsieur Canacos ! (Applaudissements sur les bancs des réformateurs des centristes et des démocrates sociaux, du groupe républicain et du rassemblement pour la République.)

**M. Henry Canacos.** Je vous répondrai à l'occasion de la discussion des amendements, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Bien sûr. Ici, le dialogue est toujours possible.

Nous réalisons 100 000 H. L. M. par an. Vous en demandez 500 000, ce qui supposerait qu'on multiplie par cinq le budget du logement. Vous allez au-delà du programme commun !

En vérité, c'est l'assistance généralisée que vous souhaitez, monsieur Canacos. Alors que l'A. P. L. a pour objet d'aider ceux qui en ont besoin, vous voulez aider tout le monde, indistinctement. Je ne suis pas sûr qu'une telle démarche irait vers plus de justice.

Vous restez crispé sur le principe de l'aide à la pierre. Le dogme de l'aide à la pierre figurerait-il donc dans un passage du Capital ?

Croyez-moi, monsieur Canacos, certains excès rendent difficilement crédibles les thèses de ceux qui les défendent.

J'en viens à M. Briane, qui s'est inquiété des moyens que nous donnons à l'administration pour appliquer la réforme. Je lui indique que nous organisons des journées d'études, par petits groupes pour les directeurs départementaux de l'équipement et les responsables des services de l'urbanisme. Nous avons prévu neuf sessions dans les centres de formation professionnelle et rédigé des commentaires des textes législatifs et réglementaires. Enfin, nous avons prévu 200 agents supplémentaires dans le projet de budget pour 1978, afin de renforcer les équipes des services de l'urbanisme opérationnel et de la construction.

M. Briane, qui préside le groupe parlementaire d'étude des problèmes de la construction et du logement, a bien voulu, à plusieurs reprises, nous inviter à procéder à une concertation avec ce groupe. Il va sans dire que je souhaite poursuivre cette concertation.

Il s'est plus particulièrement préoccupé d'un problème qui concerne l'habitat rural. Il regrette en effet que le conventionnement et l'A. P. L. n'interviennent que dans les opérations programmées, lesquelles ne sont pas toujours faciles à réaliser en zones rurales.

Je puis lui indiquer que, en ce qui concerne la prime d'amélioration à l'habitat rural, le décret est actuellement à la signature, après être sorti, non sans mal, du Conseil d'Etat.

Cette nouvelle prime d'amélioration à l'habitat rural pourra être complétée par un prêt conventionnel. La seule différence qui existe avec une opération programmée, c'est que l'A. P. L. n'intervient pas : il y a simplement prime d'amélioration à l'habitat rural, plus un prêt qui entraîne le bénéfice de l'allocation de logement actuelle. Cela dit, cette formule permettra tout de même de réaliser des opérations, car je vous rappelle que la nouvelle prime à l'amélioration à l'habitat rural est égale à 20 p. 100 du montant des travaux, dans la limite de 10 000 francs.

M. Bégault s'est intéressé à la construction d'H.L.M. locatives en milieu rural.

Celles-ci se développent rapidement. Sait-on qu'en France 20 p. 100 des H.L.M. locatives sont actuellement réalisées en milieu rural sous forme de maisons individuelles ?

La taille moyenne des opérations de construction d'H.L.M. était, en 1976, de trente-sept logements.

Je rappelle à M. Bégault que le montant de la charge foncière est couvert par un prêt aidé par l'Etat. Dans le nouveau système, nous avons augmenté de 7 p. 100 le montant de ce prêt pour ce type d'opérations, c'est-à-dire pour les constructions de maisons individuelles locatives.

Il est exact que, dans certains cas, les communes rurales éprouvent des difficultés pour mobiliser les lotissements. M. Bégault a insisté sur ce point, avançant les chiffres, peut-être un peu élevés, de 6 000 à 10 000 francs par logement. Je lui indique que M. Icart et moi-même faisons étudier la possibilité d'accorder aux communes, pour les petits lotissements communaux, une aide de l'Etat. Nous avons bon espoir de parvenir à des mesures concrètes.

**M. Bertrand Denis.** Sans perte pour les communes ?

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Naturellement. Cette aide de l'Etat n'aurait peut-être pas l'ampleur souhaitée par M. Bégault, mais elle viendrait alléger la part communale, car, bien souvent, la commune prend à sa charge une partie du coût de l'opération.

Mme Thome-Patenôtre a évoqué une série de problèmes et elle a surtout insisté sur la nécessité de concevoir un habitat plus conforme à l'environnement et aux aspirations de nos compatriotes.

La lutte contre le gigantisme et la recherche d'un urbanisme équilibré et harmonieux figurent parmi nos objectifs.

Nous allons d'ailleurs procéder à une consultation généralisée des Français sur les problèmes d'habitat. Nous le ferons de manière pragmatique, en choisissant certaines villes et en étudiant la façon dont les habitants ressentent leur quartier construit il y a vingt ou trente ans.

J'ai déjà répondu en partie à M. Jean Boyer en indiquant que les décrets concernant les primes d'amélioration à l'habitat rural étaient en instance de signature. Je lui rappelle que nous avions prévu 230 millions de francs pour ces primes en 1977, contre 130 millions de francs en 1976. Il y a donc, pour le moment, des crédits qui attendent et, dès que le décret sera signé, un déblocage important de ces primes d'amélioration à l'habitat rural pourra intervenir rapidement.

**M. Emmanuel Hamel.** J'espère que la région Rhône-Alpes en aura sa part.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Les régions seront naturellement servies sans discrimination, monsieur Hamel.

M. Boyer a évoqué le problème du monde agricole vis-à-vis de l'accession à la propriété, qui est effectivement important. Il est vrai que la prime de décohabitation ne pourra servir d'apport personnel que pour les ménages qui ont droit à cette prime. Nous étudions donc, en collaboration avec le crédit agricole, une formule qui permettrait aux autres ménages agricoles de bénéficier de notre nouveau système d'accession à la propriété.

Je suis convaincu que nous pouvons conduire une politique très dynamique en milieu rural. Pour ce faire, il faudrait que nos directions de l'équipement, stimulées par les conseils régionaux et les municipalités, n'hésitent pas à présenter rapidement des candidatures pour des opérations programmées qui peuvent parfaitement être de dimensions modestes et adaptées au monde rural.

Nous disposons maintenant des moyens d'intervenir dans les zones rurales, et il faut que les intéressés en profitent.

Mesdames, messieurs, je voudrais, en conclusion, rassurer tous ceux qui craignent que nous n'allions trop vite pour appliquer cette réforme.

Pour l'année en cours, l'option reste largement ouverte. En tout état de cause, les candidats à l'accession à la propriété ont tout à gagner avec le nouveau système. Mais il va de soi que, pour la simplicité des choses, nous sommes bien obligés de fixer une date à partir de laquelle on passera définitivement au nouveau système.

Il est certain que, dans le secteur locatif, la situation sera plus difficile. Mais, dans ce secteur, l'option restera ouverte toute l'année, en sorte qu'on ne saurait parler de précipitation.

Ce n'est pas uniquement parce que la loi a été votée que je pense qu'elle doit être appliquée, mais parce que j'ai la conviction qu'elle apportera des améliorations. Au demeurant, je suis persuadé que lorsque les organismes auront pris le temps d'étudier et de comparer les avantages de l'ancien et du nouveau système, bon nombre d'entre eux opteront pour ce dernier.

C'est parce que j'ai cette conviction, mesdames, messieurs, qu'avec M. l'cart nous offrons cette liberté d'option qui permettra de donner satisfaction aux heureux bénéficiaires de la réforme tout en ménageant les transitions nécessaires.

Ce sont cette démarche équilibrée et cette détermination, qui n'enlèvent rien, je le répète, à l'esprit de concertation que j'espère avoir manifesté tout au long de cette journée, que je vous demande d'approuver en votant le budget du logement.

(Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, du groupe républicain et du rassemblement pour la République.)

#### Rappel au règlement.

**M. Henry Canacos.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

**M. Henry Canacos.** Mon rappel au règlement porte sur l'interprétation de l'article 98, alinéa 6, du règlement.

Le groupe communiste avait déposé plusieurs amendements qui, en application de cet article, ont été déclarés irrecevables et ne sont pas appelés en discussion.

L'un de ces amendements portait sur les arrêts-saisies et les expulsions, un autre sur le blocage des loyers, et tous deux proposaient des recettes compensatoires. Deux amendements, sous une forme un peu différente mais rédigés dans le même esprit, avaient déjà été acceptés à l'occasion d'autres débats.

Un troisième amendement — et c'est surtout son sort qui motive mon rappel au règlement — demandait qu'aucune discrimination ne soit faite à l'encontre du Crédit mutuel dans les organismes agréés pour la distribution des prêts et de l'aide à l'accession à la propriété. Nous avions pensé, dans un premier temps, qu'une compensation ne se justifiait pas, puis, après réflexion, nous en avions proposé une. Malgré cela, cet amendement a été déclaré irrecevable.

Or l'amendement n° 230, qui tendait à introduire un article additionnel après l'article 70, a été appelé cette nuit. Il prévoyait l'élargissement de l'exonération de la taxe départementale d'espaces verts. Il participait donc d'un esprit analogue au nôtre, mais comportait des implications fiscales. Je vous demande donc, monsieur le président, d'intervenir, de façon que l'on statue plus sérieusement sur la recevabilité ou l'irrecevabilité des amendements, et qu'il n'y ait pas deux poids deux mesures selon le groupe duquel ils émanent. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. le président.** Je prends note de votre observation et je la transmettrai à qui de droit, mais la présidence ne peut qu'avoir suivi l'avis de la commission des finances et de son président.

#### Logement (suite).

**M. le président.** Les crédits concernant le logement vont être mis aux voix avec l'ensemble des crédits inscrits à la ligne « Equipement et aménagement du territoire. — I. Equipement et logement ».

Je donne lecture de ces crédits :

#### ETAT B

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

- « Titre III : 497 511 502 francs ;
- « Titre IV : 277 666 541 francs. »

#### ETAT C

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

#### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme : 1 386 622 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 647 257 000 francs. »

#### TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme : 13 310 033 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 1 717 802 000 francs. »

#### TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

- « Autorisations de programme : 8 146 000 francs ;
- « Crédits de paiement : 5 millions de francs. »

#### ETAT D

*Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1979.*

#### TITRE III

« Chap. 35-20. — Routes et circulation routière. — Entretien et exploitation : 15 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B.

**M. Henry Canacos.** Le groupe communiste vote contre, de même qu'il votera contre les autres titres.

**M. Hubert Dubedout.** Le groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche également. (Le titre III est adopté.)

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

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

#### TITRE VI

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle deux amendements concernant le titre VI, n<sup>o</sup> 235 et 240, et qui peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 235, présenté par M. Debré, est ainsi rédigé :

« Après l'article 36, insérer le nouvel article suivant :

« Il est créé au chapitre 65-56 (nouveau) : construction de nouveaux logements et compensation de surcharges foncières, un article 40 intitulé : logement des populations des départements d'outre-mer. Cet article doté de 244 630 000 F en autorisations de programme et de 78 050 000 F en crédits de paiement regroupe les moyens actuellement placés sur les différentes lignes budgétaires qui concourent à cette action de l'Etat. »

L'amendement n<sup>o</sup> 240, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Diminuer de 80 400 000 F le montant des autorisations de programme et de 18 millions de francs le montant des crédits de paiement du titre VI de l'état C.

« Majorer de 80 400 000 F le montant des autorisations de programme et de 18 millions de francs le montant des crédits de paiement du titre VI de l'état C. »

**M. le président.** La parole est à M. Debré, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 235.

**M. Michel Debré.** Après une étude approfondie menée par le ministère de l'équipement, il a été prévu, pour les départements d'outre-mer, une série d'orientations nouvelles touchant l'adaptation à la fois de la réglementation existante et des crédits.

Une de ces orientations est du plus grand intérêt. Elle consiste, compte tenu des particularités de l'aide de l'Etat et du développement du logement dans les départements d'outre-mer, de prévoir au lieu et place d'une série de lignes budgétaires correspondant à des aides spécifiques, une seule ligne budgétaire où seraient regroupées toutes ces aides. Cette ligne unique permettrait la souplesse nécessaire dans l'application des lois dans les départements d'outre-mer.

C'est pour traduire dans la loi cette orientation, qui avait été évoquée il y a quelques mois et fortement approuvée par tous les élus intéressés, que j'ai déposé cet amendement, dont je souhaite qu'il puisse être, si nécessaire, repris par le Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 240 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n<sup>o</sup> 235.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur le Premier ministre, le Gouvernement partage pleinement votre souci d'assurer la meilleure utilisation possible des crédits réservés aux départements d'outre-mer.

Le Gouvernement a retenu votre proposition, laquelle est à l'étude depuis quelques mois. Cependant, votre amendement nous semble poser quelques problèmes formels au regard de la loi organique sur les lois de finances. C'est pourquoi je souhaite que l'amendement que le Gouvernement a déposé et qui nous semble atteindre l'objectif qui est le vôtre sans poser ces problèmes formels, recueille votre adhésion.

En tout état de cause, je le dis de la manière la plus nette, l'aide totale prévue pour les départements d'outre-mer ne sera pas modifiée par cet amendement. Bien au contraire, son utilisation sera rendue plus souple et plus efficace.

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

**M. Michel Debré.** Je suis prêt à me rallier à l'amendement du Gouvernement en fonction de la clarté qu'apporte l'exposé des motifs et que ne présente pas l'amendement lui-même.

Je poserai seulement deux questions au Gouvernement.

Ma première question est la suivante : il est bien entendu que, dans l'esprit du secrétaire d'Etat au logement, l'amendement du Gouvernement a pour conséquence de faire en sorte que la

plus grande partie, sinon la totalité, des aides à la construction et des aides au logement social étant ainsi regroupées, les autorités compétentes, sous la tutelle du secrétariat d'Etat, seront maîtresses de l'adaptation et de l'application des crédits, en fonction des opérations qui leur paraîtront socialement les meilleures ?

Ma deuxième question est de détail : peut-on espérer, pour ce qui concerne la ligne budgétaire qui retrace les bonifications d'intérêt auprès de la caisse de coopération économique, que les crédits seront regroupés de façon à former une sorte de masse commune, permettant une meilleure adaptation de la politique du logement ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Je vous confirme que les bonifications d'intérêt destinées aux départements d'outre-mer, qui sont actuellement inscrites à la caisse de prêts aux H. L. M., le resteront dans le cadre de cette procédure.

Un conseil interministériel s'est réuni dernièrement sur ce sujet. Je suis donc en mesure de vous répondre sur ce point de la manière la plus nette.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur les amendements n<sup>o</sup> 235 et 240 ?

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** La commission n'a pu examiner ces amendements, qui ont été déposés trop tardivement.

A titre personnel, le regroupement des crédits en une ligne unique que propose M. Debré me paraît justifié sur le fond, du point de vue de l'information et de l'efficacité de l'action publique. Sur la forme, en revanche, il n'échappe pas à un reproche, que M. le secrétaire d'Etat a d'ailleurs formulé, en faisant intervenir le Parlement à un niveau — celui de l'article du budget — qui relève plutôt du domaine réglementaire.

L'amendement du Gouvernement permet de surmonter cette difficulté. Je crois donc pouvoir affirmer que la commission des finances l'aurait accepté.

**M. le président.** Monsieur Debré, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Michel Debré.** Compte tenu des explications données par M. le secrétaire d'Etat, et en souhaitant que les nouvelles dispositions soient appliquées dans l'esprit que j'ai indiqué, je retire mon amendement et je me rallie à celui du Gouvernement.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 235 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 240.

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix le titre III de l'état D.

(Le titre III de l'état D est adopté.)

**M. le président.** J'appelle successivement les articles 55, 56 et 57 rattachés à ce budget.

#### Article 55.

**M. le président.** « Art. 55. — Les dispositions prévues à l'article 48 de la loi de finances pour 1977 sont prorogées pour l'année 1978. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 55.

(L'article 55 est adopté.)

#### Article 56.

**M. le président.** « Art. 56. — Pour l'année 1978 et dans les conditions prévues d'une part à l'article 207 du code de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 7 du décret n<sup>o</sup> 61-549 du 23 mai 1961 modifié par l'article 4 du décret n<sup>o</sup> 66-157 du 19 mars 1966 et par l'article 1<sup>er</sup> du décret n<sup>o</sup> 69-142 du

6 février 1969, ainsi que, d'autre part, à l'article 25 du décret n° 77-944 du 27 juillet 1977 et aux articles 24 et 25 du décret n° 77-934 du 27 juillet 1977, l'aide de l'Etat est accordée pour les emprunts contractés en vue de la construction, l'acquisition et l'amélioration de logements dans la limite de 35 600 millions de francs.

« Peuvent être aidés, dans les mêmes conditions et dans la limite de 6 800 millions de francs, les emprunts contractés en application de l'article 45 du code des caisses d'épargne. »

La parole est à M. Claudius-Petit, inscrit sur l'article.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Monsieur le président, mes chers collègues, comment ne pas saluer la capacité d'imagination et la foi de M. le secrétaire d'Etat, qui sait jouer de toutes les touches d'un clavier démesuré et qui parvient à éviter tous les pièges de l'incroyable labyrinthe des réglementations en tout genre, qu'elles concernent le financement du logement ou l'urbanisme !

Nul doute que cette volonté d'agir vous permettra, monsieur le secrétaire d'Etat, de parvenir à vos fins en ce qui concerne la fameuse aide personnalisée au logement. Pourtant, dans la politique du logement, tout est très largement contradictoire, depuis des années. A ce propos les rapporteurs ont remarquablement accompli leur travail. Par exemple, M. Weisenhorn nous a adressé des avertissements salutaires et a dénoncé les modes successives qui font que l'on passe d'un rêve à un autre pour déboucher finalement sur la situation que nous connaissons actuellement.

Vous avez, à juste titre, monsieur le secrétaire d'Etat, insisté sur la nécessité de mettre en œuvre l'aide personnalisée au logement avec patience, volonté et persévérance. A ce sujet, je ne suis pas certain que vous ayez raison d'inscrire, comme vous le ferez avec l'article 57, un objectif chiffré dans la loi de finances.

Mais c'est sur une autre partie de votre propos que je m'arrêterai. Vous avez dit, en substance, qu'avec l'A. P. L. les organismes d'H. L. M. allaient se trouver confrontés au marché du logement. Or les logements H. L. M. n'ont pas très bonne cote actuellement. On attache même à ce sigle un sens péjoratif, et la route sera longue avant qu'il n'échappe à sa réputation ! Mais les prix plafonds imposés par les ministères des finances successifs depuis des années et des années n'ont-ils pas conduit à des constructions d'une médiocrité telle que ce sont les constructions les plus récentes qui exigent aujourd'hui les réparations les plus importantes ?

Il est vain et il est faux de prétendre que maintenant que nous avons résolu le problème de la quantité, nous allons nous attacher à la qualité. J'ai toujours affirmé, pour ma part, qu'il valait mieux construire 10 ou 20 p. 100 de logements en moins, mais de très bonne qualité, plutôt que de chercher à battre des records de quantité, parce que, en fin de compte, le bon marché coûterait très cher. Nous devons tous nous frapper la poitrine : moi, parce que je n'ai pas été assez persuasif et mes collègues, de toutes opinions, parce qu'ils ont constamment approuvé les décisions du Gouvernement fixant des prix plafonds les plus bas possible parce que cela permettait d'avoir des loyers moins chers.

Aujourd'hui, nous sommes obligés de consacrer des sommes importantes à l'amélioration de l'habitat. Là encore, ne croyez pas que les organismes d'H. L. M. soient bien placés : ils ont de la peine à trouver de l'argent, si ce n'est à des taux élevés, et les loyers qu'ils seront contraints de pratiquer risquent de peser sur leur gestion.

J'appartiens depuis des années à ce qu'on appelle, d'un terme que je condamne et auquel je souhaite que l'on renonce, le « monde H. L. M. ». Parler du monde H. L. M., c'est pratiquer une forme de ségrégation, c'est laisser croire que ceux qui habitent dans les H. L. M. constituent un monde à part. Nous n'avons pas le droit de jouer ce jeu-là.

Gérant et administrateur de sociétés d'H. L. M. après en avoir, jusqu'à ce que je sois atteint par la limite d'âge, assuré la présidence, j'affirme que les organismes d'H. L. M. sont mis en péril par le blocage des loyers qui, pour la quatrième ou cinquième fois, va leur être imposé cette année.

**M. Jean-Guy Branger.** Vous avez raison !

**M. Eugène Claudius-Petit.** Cela est lamentable et pitoyable !

Je sais bien que nos collègues communistes demandent le blocage total de ces loyers, sans doute parce qu'ils attendent que la manne céleste vienne permettre de réparer et d'améliorer les logements sans que personne ait à payer, si ce n'est l'Etat-providence.

**M. Henry Canacos.** Ce sera le grand capital !

**M. Eugène Claudius-Petit.** La politique qui est une fois de plus suivie par le Gouvernement, est catastrophique, car elle est exactement le contraire de ce que devrait faire ce dernier qui ne cesse de parler de qualité de la vie.

Mais la qualité de la vie ne sera jamais obtenue avec des organismes déficitaires, avec des loyers trop bas. Si l'on appliquait la législation du logement à l'industrie de l'automobile, pas une seule voiture ne circulerait dans Paris — à la plus grande joie sans doute des piétons.

Le blocage des loyers va à l'encontre de la recherche de la qualité de la vie. Tous ceux qui prétendent le contraire trompent ceux qu'ils affirment défendre. Alors, monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement continuera-t-il à s'enfermer ? Qu'on se souvienne que sous la faible IV<sup>e</sup> République, sous ce régime d'assemblée, nous avions dans un mouvement assez formidable, voté une importante loi sur les loyers. Je peux en parler parce qu'à l'époque je n'étais pas ministre — je fus chargé de l'appliquer — mais je siégeais sur ces bancs.

Pendant des années, patiemment, nous avons remonté la pente jusqu'au moment où la population et surtout les jeunes ménages, a accepté de payer un loyer correspondant au service rendu. Or voilà qu'on a détruit dans l'opinion publique cette notion sacrée du loyer qui doit se payer à son prix. On l'a convaincue que politiquement ou pouvait baisser les loyers et en même temps continuer à faire une politique d'urbanisme et une politique de logement en recherchant la qualité de la vie.

Tromperie qui tout cela ! Il faudrait le proclamer avec plus de force.

Vous ne pourrez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, réussir l'A. P. L. si vous ne brisez pas complètement avec un mouvement qui va à contre-sens de ce que vous cherchez.

Ma dernière réflexion concernera un passage du rapport de M. Andrieu — oh ! je ne parlerai pas de celui qui pourrait me toucher de près et qui est tout à fait erroné au sujet des travailleurs immigrés — mais de celui relatif au logement des plus pauvres.

De grâce, monsieur le secrétaire d'Etat, ne tombez pas dans le piège du logement spécifique pour les familles d'immigrés pour les Maghrébins, les noirs, pour ceux que le père Joseph appelle le quart monde et qui sont les plus pauvres.

**M. Jacques Barrot,** secrétaire d'Etat. Ce n'est pas un logement spécifique.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Mais c'est actuellement ce qui se prépare, ce qui se dit, ce qui se fait. Dans certains départements, dans certaines régions, on est en train de faire des villages pour les Maghrébins ou pour les gitans. On cherche à les loger à part.

La création d'un logement spécifique est née, comme l'a fort bien montré M. Andrieu, dans son rapport, à partir des idées généreuses de l'abbé Pierre : vers ses fameux logements, tout le monde s'est précipité, comme s'ils avaient offert la panacée. En vérité, qu'a-t-on construit ? Des taudis ! En dix ans, les baraquements se sont transformés en taudis.

Depuis, on a fait construire diverses catégories d'H. L. M. pour finir par « compartimenter » les Français selon le niveau de leurs ressources.

A coups de « prix planchers », de « ressources planchers », et de « plafonds de ressources », on a pratiquement assigné à résidence une partie de la population. Ah, vous ne gagnez pas plus ? Alors, vous ne pouvez habiter tel immeuble ou tel quartier. Mais vous gagnez tant ? Dans ces conditions, vous n'avez plus le droit de vivre ici, vous devez déménager pour aller vivre là-bas !

On voulait, en effet, « que l'argent de l'Etat aille strictement vers les plus pauvres ». Ce fameux slogan ressassé, personne ne s'est soucié de savoir si l'on pouvait agir autrement.

Or, cette situation, l'aide personnalisée au logement peut la corriger, si vous vous obstinez à l'appliquer vraiment, monsieur le secrétaire d'Etat, si le Gouvernement montre le courage et l'ardeur d'aller plus loin dans cette voie, en diminuant progressivement l'aide à la pierre, exonérations fiscales y compris.

Bien sûr, il ne faut pas « démolir » l'industrie du bâtiment ou aller à l'encontre des intérêts vitaux de notre pays : mais il faut se diriger dans le bon sens, non seulement avec obstination mais avec persévérance. Or quelle est la vertu qui manque le plus à nos gouvernements, et à nous tous ? La persévérance ! Serez-vous persévérant ? Le serons-nous ? Oserons-nous proclamer qu'il faut payer le juste prix du loyer pour être logé correctement et que tous ceux qui prétendent le contraire mentent au peuple au lieu de le servir ? (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. Andrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

**M. Maurice Andrieu, rapporteur pour avis.** Je tiens à préciser à M. Claudius-Petit que je suis également défavorable à la ségrégation.

Si, dans mon rapport, j'ai pu mentionner les logements « spécifiques », il était bien entendu qu'il ne s'agissait que de logements promotionnels destinés à servir seulement pendant une période déterminée. Ils ne devraient être occupés que par des familles qui n'ont pas encore trouvé de logement « normal ».

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur Claudius-Petit, vous l'avez vous-même reconnu, la réforme du logement devrait permettre de résoudre le problème de la qualité et de répondre à votre souci, à condition d'utiliser à fond les dispositions relatives au prix de référence. Celui-ci peut être augmenté précisément en fonction de la qualité et il en va de même pour le prêt locatif aidé par l'Etat attribué à l'organisme.

Quant à la ségrégation, il faut la bannir, c'est vrai. Or, grâce à notre système, pourront cohabiter des personnes à revenus modestes, et qui bénéficieront d'une A. P. L. importante, avec des personnes qui ne bénéficient pas de cette aide.

Comme vous le demandez, monsieur Claudius-Petit, je m'engage à être opiniâtre et persévérant car, ainsi que l'a dit un orateur tout à l'heure, le secteur du logement manifeste, en raison de sa lourdeur, une grande inertie. Pour porter tous leurs fruits, nos engagements exigeront un effort sans relâche.

Je vous remercie encore de l'avoir indiqué.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements n° 231 et 232, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 231, présenté par M. Bertrand Denis, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 56, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Afin d'assurer la transition avec la mise en œuvre de la loi n° 77-1 du 3 janvier 1977, les mécanismes issus des textes antérieurs coexisteront au cours de l'année 1978 avec les mécanismes découlant des décrets n° 77-934 et 77-944 du 27 juillet 1977. Les deux modes de financement interviendront à part égale pour la construction neuve tant pour le secteur locatif que pour l'accession à la propriété. »

L'amendement n° 232, présenté par MM. Denvers, Dubedout, Andrieu, Guerlin, Raymond et les membres du groupe du parti socialiste et des radicaux de gauche et apparentés, est ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 56, insérer le nouvel alinéa suivant :

« Afin d'assurer la transition avec la mise en œuvre de la loi n° 77-1 du 3 janvier 1977, les mécanismes issus des textes antérieurs sont maintenus en vigueur en 1978 avec les mécanismes découlant des décrets n° 77-934 et n° 77-944 du 27 juillet 1977. Les deux modes de financement interviendront à part égale pour la construction neuve tant pour le secteur locatif que pour l'accession à la propriété. »

La parole est à M. Bertrand Denis, pour soutenir l'amendement n° 231.

**M. Bertrand Denis.** Monsieur le secrétaire d'Etat, ce matin, vous nous avez affirmé que les commissions — je pense qu'il s'agissait des comités départementaux d'H. L. M. — pourraient déterminer la proportion des crédits qui seraient utilisés selon l'ancien ou le nouveau système. Cette souplesse va dans le sens que je souhaite.

Mais le texte qui figure dans le fascicule budgétaire m'inquiète. Il semble que vous vous soyez lié par avance en fixant la proportion utilisable — à 80 p. 100, autant qu'il m'en souviennent. Dans ce cas, la souplesse dont vous avez besoin est supprimée. C'est donc pour donner plus de jeu à votre action que j'ai déposé l'amendement n° 231.

**M. le président.** La parole est à M. Denvers, pour soutenir l'amendement n° 232.

**M. Albert Denvers.** Monsieur le président, je ne me suis pas inscrit sur l'article 56 parce que je devais défendre cet amendement. Néanmoins, avant d'en venir à celui-ci, je désire poser une question au Gouvernement et présenter une observation.

Tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déclaré que vous envisagiez d'accorder des aides, par le biais d'une commission départementale, aux organismes d'H. L. M. à qui il serait impossible d'appliquer la hausse des loyers prévue. Si

je vous ai bien compris, cette commission départementale serait chargée d'examiner si les organismes concernés connaissent ou non des difficultés de fonctionnement.

Or la plupart des organismes avaient envisagé, vous le savez, d'augmenter les loyers de 7 à 8 p. 100 au premier semestre afin de pouvoir entretenir le patrimoine immobilier, qui est en péril, on l'a montré tout à l'heure. C'était avant que ne soit décidé le blocage à 3 p. 100 de l'augmentation des loyers — la décision n'est d'ailleurs pas encore prise. La différence entre les taux d'augmentation est donc de 4 ou de 5 p. 100. Il en résultera pour les organismes d'H. L. M. une perte de recettes que l'on peut d'ores et déjà évaluer à plusieurs dizaines de millions.

Or il n'y a pas d'organisme en difficulté si l'on se borne à considérer les chiffres. Ceux-ci ne permettent nullement de déceler les difficultés de fonctionnement. En effet, privés des recettes attendues, les organismes réduiront le montant de leurs dépenses pour équilibrer leur budget, mais au détriment des locataires à l'égard desquels ils ne pourront faire tout ce qu'ils devraient.

Avez-vous déjà une idée de l'effort financier à consentir pour compenser la perte de recettes ? Essayez de ne pas entrer dans les cas particuliers et de trouver une mesure, aussi générale que possible.

J'en viens à mon observation.

**M. le président.** La présidence est généreuse, mon cher collègue !

**M. Albert Denvers.** J'aurais pu m'inscrire sur l'article, monsieur le président, mais, pour gagner du temps, j'ai préféré poser mes questions en défendant mon amendement.

**M. le président.** Bien.

**M. Albert Denvers.** J'ai pris acte qu'il ne serait pas obligatoire, tout au moins pour le secteur de l'accession à la propriété, d'appliquer la réforme dès le 1<sup>er</sup> janvier.

Il n'y a donc pas généralisation de la réforme, pas plus dans le secteur locatif que dans celui de l'accession à la propriété — pour celui-ci, elle n'interviendra qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet de l'année prochaine. Ainsi, vous allez dans le sens que souhaitent les organismes d'H. L. M. Je ne peux que m'en réjouir.

Pourquoi avoir déposé l'amendement n° 232 ? Je crois que M. Bertrand Denis l'a expliqué tout à l'heure. Je me bornerai à ajouter que si vous laissez le choix aux organismes, pendant une période de six mois, entre l'ancien ou le nouveau système, vous vous devez aussi de leur donner les moyens d'exercer vraiment le choix. Il faut que la loi leur donne les crédits nécessaires.

Au fond, j'ai déposé cet amendement pour obtenir des assurances au sujet du nombre des logements que vous avez envisagé de construire, par tous moyens financiers. Les prévisions seront-elles respectées tout au long de l'année et jusqu'au 31 décembre 1978 ? N'y aura-t-il de votre part, pour une raison ou pour une autre, aucune impossibilité de faire respecter le choix opéré par les organismes d'H. L. M. ?

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 231 et 232 ?

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** La commission n'a pas d'avis puisqu'elle n'a pas examiné les deux amendements.

Simplement, je constate que nous avons déjà voté dans le sens souhaité par le Gouvernement, à savoir la généralisation, puisque nous avons adopté des chapitres qui donnent au Gouvernement les moyens d'agir ainsi.

Si l'Assemblée votait maintenant les amendements en discussion, le législateur enjoindrait au Gouvernement d'utiliser les crédits votés par le Parlement par le canal de tel ou tel chapitre, ce qui ne me semble pas relever d'une procédure budgétaire très orthodoxe.

Quoi qu'il en soit, il appartient au Gouvernement de prendre ses responsabilités. Puisqu'il nous dit avoir les moyens de mettre en œuvre la politique qu'il a définie, nous lui demandons de nous le garantir. Nous voulons éviter, en effet, que le nouveau système ne nous conduise vers le vide ou vers de nouvelles difficultés.

Si le Gouvernement, par des reports de crédits de cette année ou par des transferts de chapitre à chapitre, dispose des moyens de faire face à la situation, les deux amendements n° 231 et 232 sont vraiment inutiles.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

**M. Pierre Weisenhorn, rapporteur pour avis.** La commission de la production et des échanges n'a pas eu à examiner les amendements n° 231 et 232.

Toutefois, je crois pouvoir dire qu'ils répondent tout à fait à ses préoccupations. Elle a estimé, en effet, que prévoir une transition entre le système actuel et le nouveau régime pour le secteur locatif était une mesure sage, mais elle s'est inquiétée lorsqu'elle a examiné votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat, il y a dix jours, en voyant que le Gouvernement envisageait, à l'époque, dans le secteur de l'accession à la propriété, un passage au nouveau régime dès le 1<sup>er</sup> janvier 1978.

Vous avez prévu — je l'ai noté avec intérêt — conformément à ce qu'a demandé la commission de la production, des dispositions pour les demandes en instance. Vous envisagez de retarder au 1<sup>er</sup> juillet 1978 le passage obligé au nouveau régime pour l'accession à la propriété.

Je vous poserai deux questions sur ce point.

La première est de caractère technique. Quelle sera la clé de passage entre les P. A. P. — prêts aidés à l'accession — et les anciens prêts P. S. I. et H. I. M. — accession ?

La seconde porte sur le fond : le délai de grâce de six mois que vous avez accordé est-il suffisant ?

Pour que la réforme puisse s'appliquer aux plus modestes, il convient de régler le problème de l'apport personnel et d'avoir des assurances quant à la possibilité pour les organismes versant l'aide personnalisée au logement de verser celle-ci dès les premiers mois de 1978 ou même en juillet 1978.

Or les mesures relatives à l'apport personnel, annoncées depuis près d'un an, tardent à voir le jour. Le mécanisme des prêts compensateurs est subordonné à la signature d'une convention entre l'Etat et l'union nationale interprofessionnelle du logement. Cette convention est-elle signée ? Le système sera-t-il opérationnel en temps utile ?

En ce qui concerne l'abondement envisagé des comptes d'épargne-logement par les fonds du 1<sup>er</sup> p. 100, on peut se poser les mêmes questions.

En outre, compte tenu des délais afférents au mécanisme de l'épargne-logement, ce système ne pourra avoir des effets que dans plusieurs années.

Pour l'instant, le problème de l'apport personnel reste donc entier.

Pour ce qui est de l'A. P. L., le fait qu'après plusieurs mois d'expérimentation elle n'ait été versée que dans deux départements pilotes, et encore, à des doses homéopathiques ainsi que les informations que l'on peut recueillir sur le terrain ne sont guère rassurants.

Pouvons-nous, dans ces conditions, être certains que l'A. P. L. pourra être versée dès le mois de janvier ou au mois de juillet ?

En outre, dans le nouveau système les mensualités sont remboursables avant même l'entrée dans les lieux alors que le candidat à l'accession supporte, par ailleurs, d'autres charges de logement. Or, l'A. P. L. ne peut être versée qu'à cette entrée.

Il y a donc là un décalage dans le temps qui peut faire douter de la possibilité pour les ménages les plus modestes d'affronter cette période transitoire qui, au mieux, peut durer six mois.

Dans ces conditions, il paraît raisonnable de prévoir, pour l'accession à la propriété, la même possibilité de transition que dans le secteur locatif, c'est-à-dire un délai d'un an. Pour éviter toute difficulté au niveau de l'application à la base, je crois qu'il serait bon que cette possibilité de choix soit inscrite dans un texte législatif.

Si je suis d'accord sur l'esprit des deux amendements, j'émetts cependant quelques réserves sur la seconde phrase du texte proposé. Plutôt que de fixer a priori une répartition entre les nouveaux et les anciens prêts, mieux vaudrait prévoir un libre choix des intéressés, comme cela a été annoncé pour le locatif.

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

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Je crois aux vertus de la discussion et je vais donc la poursuivre car, si j'en juge d'après les questions qui viennent de m'être posées, je ne suis pas parvenu à me faire comprendre ni dans mon discours de présentation du budget, ni dans mes réponses aux orateurs. Aussi vais-je, au risque d'allonger le débat, recommencer mes explications.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'Etat, l'Assemblée doit encore examiner trois budgets...

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Certes, mais je voudrais clarifier la question, mieux que je ne l'ai fait jusqu'à présent.

**M. le président.** Alors, je souhaite que mes collègues comprennent rapidement ! (Sourires.)

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président Denvers, ce matin, je me suis longuement expliqué sur les mesures que nous prendrons, non sur un plan général, mais en faveur des organismes en difficulté. Je songe, notamment, aux jeunes organismes qui ne disposent pas de grandes capacités de péréquation.

Pour les aider financièrement, nous prendrons des dispositions après concertation avec l'union des organismes H. L. M. Pour le moment, il ne paraît pas possible d'aller au-delà. Nous appliquerons, je le répète, des critères nationaux, que nous préciserons mieux encore avec l'union des organismes H. L. M., dans les prochains jours.

Le Gouvernement fera tout son possible, je vous le confirme, afin que les reports de crédits soient utilisés en priorité en faveur de l'amélioration des H. L. M. qui existent.

Pour en revenir à l'amendement, et m'adressant à MM. Bertrand Denis, Denvers et Weisenhorn, je croyais avoir expliqué clairement, ce matin, que nous allions généraliser la réforme, ce qui ne signifie nullement que nous allons la rendre obligatoire, mais que, tout au contraire, dans tous les départements, nous allons offrir la faculté de choisir.

En vérité, il est curieux qu'un amendement d'origine parlementaire semble vouloir dicter aux organismes H. L. M. le dosage des formules, la nouvelle et l'ancienne, alors que le texte du Gouvernement, lui, leur laisserait la liberté. Celle-ci est même assortie de la promesse que j'ai faite de me mettre à l'écoute des organismes, sans exercer aucune contrainte sur eux. Voilà qui me paraît être une disposition très libérale : elle laisse entier le droit d'option.

Or l'exercice de la faculté de choix est facile puisque, même si le budget est libellé en nouveaux crédits, la conversion au profit des prêts ancienne formule sera pratiquement automatique — je l'ai encore expliqué ce matin très clairement.

Monsieur Bertrand Denis, si, dans la Mayenne, un office départemental ou un office municipal ne veut pas utiliser les prêts selon la nouvelle formule, il n'aura qu'à le signaler. Le directeur départemental de l'équipement, après nous l'avoir notifié, afin que nous puissions mettre de l'ordre dans nos comptes au niveau national, attribuera des prêts selon l'ancienne formule.

Vraiment, monsieur Weisenhorn, je ne vois pas pourquoi, au nom de la liberté, on imposerait un amendement qui opère en quelque sorte une marche arrière par rapport aux positions du Gouvernement. Peut-être ne me suis-je pas suffisamment expliqué ?

A la faveur des clartés nouvelles que je viens de dispenser, je demande aux auteurs des amendements de bien vouloir les retirer. S'ils étaient très légitimes avant mes explications, ils ne le sont plus. Si l'on désire que les organismes d'H. L. M. choisissent au mieux de leurs intérêts, l'Assemblée doit retenir les dispositions du Gouvernement et leur laisser la liberté de choix.

**M. le président.** Monsieur Bertrand Denis, retirez-vous votre amendement ?

**M. Bertrand-Denis.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais rédigé mon amendement n° 231 après avoir lu le fascicule budgétaire qui m'avait inquit. Je pensais que, quelles que soient vos affirmations à la tribune, une déclaration solennelle était indispensable. Puisque vous venez de me la donner, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 231 est retiré. Monsieur Denvers, adoptez-vous la même attitude ?

**M. Albert Denvers.** Si j'ai bien compris, un organisme d'H. L. M. qui demande la conversion du système ne sera pas pour autant pénalisé dans sa programmation. Puisque les organismes peuvent vraiment choisir ce qu'ils feront, quelle que soit la formule adoptée, l'ancienne ou la nouvelle, je n'ai plus de raison d'insister.

**M. le président.** L'amendement n° 232 est retiré.

**M. Emmanuel Hamel.** Nous comprenons rapidement, monsieur le président, vous le voyez ! (Sourires.)

**M. le président.** Je vous en félicite. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Compte tenu de l'allégement de l'aide à la pierre, dans le secteur locatif, la conversion de l'ancienne formule à la nouvelle se fait automatiquement selon une grille, de sorte que 700 prêts locatifs aidés selon l'ancienne formule correspondent à 1 000 prêts locatifs aidés dans la nouvelle.

Mais dans le secteur de l'accession à la propriété, la clé de passage est de un pour un.

Je tenais à apporter ces précisions pour éviter toute équivoque.

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement n° 199 ainsi rédigé :

« Compléter le second alinéa de l'article 56 par les mots :  
« et les emprunts contractés auprès de la caisse de prêts aux organismes d'habitations à loyer modéré, en vue de l'accession à la propriété. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Le second alinéa de l'article 56 fixe à 6 800 millions de francs le montant des emprunts pouvant ouvrir droit à l'aide de l'Etat à contracter auprès des caisses d'épargne. Or ce montant concerne également les emprunts à contracter auprès de la caisse de prêts aux H. L. M. en vue de l'accession à la propriété. L'amendement tend à compléter l'article 56 en précisant cette source de financement.

En fait, cet amendement tend simplement à corriger une omission matérielle.

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

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

Je voudrais néanmoins poser une question au Gouvernement. Le taux d'intérêt auquel la caisse de prêts aux H. L. M. pourra contracter des emprunts sera-t-il ou non identique à celui auquel les caisses d'épargne obtiennent des fonds ? S'il est identique, l'amendement n'a pas d'incidence et il peut être accepté. Mais si cette caisse doit contracter des emprunts sur des marchés financiers à des taux d'intérêt supérieurs, le nombre des logements construits diminuera compte tenu de l'enveloppe budgétaire. Dans ce cas, je ne pourrai accepter cet amendement.

Par conséquent, je ne puis donner un avis favorable, à titre personnel d'ailleurs, que si vous neus apportez la confirmation que le financement sera identique.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** La réponse est positive. Il s'agit de prêts à un même taux.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 199. (L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 56, modifié par l'amendement n° 199.

**M. Henry Canacos.** Le groupe communiste vote contre.

**M. le président.** Comme toujours depuis le début du débat ! (Sourires.)

(L'article 56, ainsi modifié, est adopté.)

#### Article 57

**M. le président.** « Art. 57. — Le nombre des logements susceptibles de faire l'objet d'une convention entre l'Etat et leurs propriétaires pour ouvrir à leurs occupants droit à l'aide personnalisée au logement est fixé à 475 500 au titre de l'année 1978. »

Je suis saisi de deux amendements identiques n° 92 et n° 229.

L'amendement n° 92 est présenté par M. Papon, rapporteur général, et M. Torre ; l'amendement n° 229 est présenté par MM. Canacos, Gouhier, Lamps, Combrisson et les membres du groupe communiste et apparenté.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 57. »

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 92.

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** La commission des finances a accepté l'amendement tendant à la suppression de l'article 57.

Le Gouvernement demande la généralisation du système de l'aide personnalisée au logement. En application du texte de loi voté antérieurement, le Gouvernement doit assurer l'équilibre du régime. Or l'article 57 limite le nombre des logements ouvrant droit à l'A. P. L. Dans ces conditions, on ne peut dire qu'il y a généralisation puisque le nombre des bénéficiaires est limité et on ne peut pas dire non plus que le Gouvernement assure l'équilibre du régime puisqu'il fixe lui-même une limite à son intervention.

Par conséquent, cet article va à l'encontre de l'esprit de généralisation du texte de loi en vigueur et c'est la raison pour laquelle la commission des finances, sur sa proposition, en demande la suppression.

**M. le président.** La parole est à M. Canacos, pour soutenir l'amendement n° 229.

**M. Henry Canacos.** Le motif pour lequel le groupe communiste demande la suppression de cet article est exactement opposé à celui que vient d'exposer le rapporteur de la commission des finances. (Sourires.)

Tant que les expériences ne sont pas terminées et que les résultats ne sont pas connus, la généralisation ne doit pas intervenir. Les études prévisionnelles indiquent qu'un nombre restreint de foyers bénéficieront de l'A. P. L. alors que les charges supportées par la grande masse des locataires et accédants à la propriété seront substantiellement augmentées. Il semble donc inopportun de généraliser le système.

Monsieur le secrétaire d'Etat, contrairement à vos déclarations, les communistes ne sont pas les seuls à tenir ce raisonnement.

**M. le rapporteur pour avis n'a-t-il pas déclaré :** « L'expérimentation de la réforme n'a guère dépassé la phase préparatoire ; une quarantaine de ménages perçoivent actuellement l'A. P. L. »

Nous avons également reçu une lettre qui émane de l'association des organismes d'H. L. M. de la région de l'Île-de-France, et qui est ainsi libellée :

« Nombreuses sont les familles qui reçoivent actuellement l'allocation de logement et qui ne vont pas avoir droit à l'A.P.L. Cependant, les loyers dans les constructions neuves vont être plus élevés, d'environ 40 p. 100, pour ceux actuellement pratiqués. Ainsi, la réforme peut-elle passer complètement à côté de son objet.

« Avec la conviction sur ce point d'avoir entièrement raison, nous proclamons la nécessité d'une période d'expérimentation effectuée dans des conditions telles que l'on puisse en tirer des conclusions claires, tant pour l'accession que pour le locatif. »

Cette lettre est signée d'un sénateur du Val-d'Oise, président de l'association des organismes d'H. L. M. et, de plus, membre de la majorité. Par conséquent, les communistes ne sont pas les seuls à affirmer que votre réforme risque d'être mauvaise. Pour nous, il s'agit d'ailleurs d'une certitude.

Ces éléments devraient conduire mes collègues à réfléchir. Pour éviter de renouveler l'erreur qui a été commise lors de l'adoption de la taxe professionnelle, je crois qu'il convient d'attendre la fin des expériences en cours.

L'amendement que j'ai déposé tend à éviter un double financement et à maintenir le financement ancien pour le budget de 1978.

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

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** L'amendement de M. Canacos est identique à celui de la commission, mais leur motivation est rigoureusement contradictoire. M. Canacos veut enterrer la réforme. Or, les crédits de l'A. P. L. étant inscrits au budget, même si l'article 57 était supprimé, l'A. P. L. pourrait être attribuée.

**M. Henry Canacos.** Dans quelles conditions ? Il se pose un problème de conventionnement.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Le conventionnement pourrait intervenir en application de la loi du 3 janvier 1977. Mais, ce n'est pas le problème.

**M. Henry Canacos.** Dans ces conditions, quelle est la raison d'être de cet article ?

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** N'allongeons pas le débat. Bien entendu, je suis hostile à l'amendement de M. Canacos qui tend à enterrer la réforme. Chacun sait d'ailleurs qu'elle n'est pas du côté de M. Canacos !

Quant à la commission, elle présente le même amendement, mais afin de s'assurer que les plus larges crédits seront dégagés pour l'application de la réforme.

Je partage le sentiment de la commission, mais je ne crois pas que la suppression de l'article 57 s'impose.

Cet article fixe un plafond pour le nombre de logements conventionnés neufs et anciens, qui ne risque pas d'être atteint. En effet, peuvent bénéficier de l'A. P. L. les logements réalisés avec les nouveaux prêts fixés par la loi de finances et les logements conventionnés. Il est normal que le Parlement puisse vérifier la cohérence entre l'action du Gouvernement et les crédits inscrits au titre de l'A. P. L.

Le crédit de 231 millions de francs qui est inscrit pour l'A. P. L. est largement suffisant au regard de l'objectif de 475 500 logements conventionnés au titre de l'année 1978.

Je souhaite que cet objectif soit atteint, mais j'en doute, étant donné que la réforme s'appliquera dans le cadre du régime du volontariat que les organismes d'H. L. M. accepteront plus ou moins rapidement.

Par conséquent, je le répète, la prévision des crédits pour le paiement de l'A. P. L. est très largement calculée et cela permet, monsieur le rapporteur spécial, de vérifier la cohérence entre les ambitions proclamées par le Gouvernement et les crédits qu'il met au service de ses ambitions.

A la lumière de ces explications, je demande à la commission des finances de bien vouloir retirer son amendement.

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

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** Tout d'abord, je rappelle qu'il n'est pas en mon pouvoir de retirer un amendement qui a été adopté par la commission des finances.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez indiqué que le plafond était très élevé et que nous avions peu de chances de l'atteindre. Dans ces conditions, pourquoi l'avez-vous institué ?

J'ajoute que le principe de l'institution d'un plafond me paraît dangereux pour les années à venir. Même si nous n'atteignons pas, en 1978, le chiffre de 475 500 logements, nous risquons, dans les prochaines années, de fixer un plafond et ensuite de ne pas être en mesure de couvrir les demandes de conventionnement.

C'est pourquoi, malgré les explications de M. le secrétaire d'Etat, je demande à l'Assemblée d'adopter l'amendement de la commission des finances.

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

**M. Henry Canacos.** Monsieur le président, je veux seulement rappeler les termes de l'exposé des motifs de l'article 57 : « Les logements susceptibles de faire l'objet de conventions entre l'Etat et leurs propriétaires pour ouvrir droit à l'aide personnalisée au logement... ne doivent l'être que dans les limites d'un contingent annuel. »

Or l'article 57 fixe le contingent annuel de 475 500 logements. Cela signifie, monsieur le secrétaire d'Etat, que si l'article 57 est supprimé, la réforme, que vous le vouliez ou non, devient inapplicable.

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

**M. Albert Denvers.** Je tiens simplement à faire remarquer qu'il y a deux ans le Gouvernement avait décidé de ne plus inscrire dans la loi de finances l'effort de construction en nombre de logements, mais en valeur. Or le Gouvernement nous propose aujourd'hui d'inscrire le nombre de logements en matière d'A. P. L.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 92.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 229.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 57.

(L'article 57 est adopté.)

#### Après l'article 57.

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 233 présenté par MM. Denvers, Dubedout, Andrieu, Guerlin, Raymond et les membres du groupe du parti socialiste, radicaux de gauche et apparentés. Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 57, insérer le nouvel article suivant :

« Pour permettre au Parlement d'apprécier et de contrôler la mise en œuvre des modalités de financement des investissements en logements institués par la loi n° 77-1 du 3 janvier 1977, il est institué une caisse du financement du logement.

« Les modalités de fonctionnement de cette caisse seront fixées par un décret en Conseil d'Etat.

« Son conseil d'administration devra comprendre des membres du Parlement désignés à la représentation proportionnelle des groupes ; il rendra compte chaque année au Parlement de l'exécution de ses missions dans un rapport annexé au projet de loi de finances. »

La parole est à M. Denvers.

**M. Albert Denvers.** J'indique tout d'abord que cet article aurait pu faire l'objet d'une rédaction moins détaillée.

Pour mener la politique du logement, le Gouvernement disposera de deux sources de financement : d'une part, les crédits inscrits à la loi de finances ; d'autre part, les fonds provenant d'autres circuits financiers, à savoir le Crédit foncier, la caisse de Crédit agricole et les caisses d'épargne.

Certes, les sommes inscrites à la loi de finances sont garanties, mais qui peut assurer qu'il en sera de même pour les circuits financiers autres que ceux qui proviennent de la loi de finances ?

Qui peut prétendre que le Crédit foncier consentira des emprunts jusqu'à concurrence des crédits figurant à l'article 56 ? Qui peut dire si les caisses d'épargne, en 1978, seront en mesure d'accorder les crédits nécessaires pour assurer l'équilibre souhaité ? Qui peut affirmer que le Crédit agricole poursuivra son effort jusqu'à concurrence de 7 350 millions de francs ?

Pour éviter les risques et les aléas, ne serait-il pas opportun, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat au logement, d'envisager la création d'une caisse de financement unique de manière à avoir la maîtrise de l'exécution du budget, répondant en cela aux souhaits formulés dans l'exposé des motifs du projet de loi de finances ?

Je souhaiterais que cette caisse soit autonome, mais peut-être n'est-ce pas indispensable.

Ne peut-on par exemple étendre les compétences de l'actuelle caisse nationale ? Cette caisse, bénéficiant de toutes les ressources de financement, garantirait le versement de l'aide personnalisée au logement dans la limite du nombre de logements susceptibles de faire l'objet d'une convention.

La maîtrise du système des prêts pendant une année ne peut être obtenue que par la création d'une caisse de financement unique.

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

**M. Henri Torre, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement ; aussi j'émettrai un avis à titre personnel.

Un amendement qui implique des modifications institutionnelles d'une telle importance ne devrait pas trouver place dans le débat budgétaire. Il s'agit presque d'un « cavalier budgétaire » tant le sujet nécessite l'examen d'un texte législatif particulier ayant fait l'objet d'une ample discussion au sein des commissions.

L'adoption de cet amendement risquerait d'introduire une certaine rigidité dans le système d'octroi des prêts. Mais je ne développerai pas davantage mon propos, car je ne veux pas entamer un débat qui appelle une réflexion plus approfondie.

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

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** M. Denvers souhaite protéger l'activité des organismes d'H. L. M. qui bénéficient de nouvelles ressources. Il est, en effet, exact que la caisse de prêts aux H. L. M. a connu quelques difficultés, mais elles n'ont été que temporaires.

Je partage donc votre préoccupation, monsieur Denvers, mais, en même temps, j'apprécie la prudence de M. le rapporteur de la commission des finances.

Dans un souci identique, nous avons mis au point un système de garanties, sous forme de lettres et d'instructions ministérielles, dont la portée doit être identique à celle que vous souhaitez.

J'ajoute que les directeurs de l'équipement prennent les décisions de financement et qu'ils ont reçu l'instruction de maintenir l'activité H. L. M., notamment dans le domaine de l'accession à la propriété.

Votre amendement propose une autre solution dont il convient d'étudier tous les aspects avant de se prononcer.

Par exemple, quelles seront les incidences éventuelles sur les avantages fiscaux dont bénéficient les H. L. M. ? Le Crédit agricole acceptera-t-il de collecter des fonds qui seront ensuite distribués par cette nouvelle caisse ? Les caisses d'épargne accepteront-elles cette même procédure ? Ne risque-t-on pas de tarir progressivement les ressources financières affectées au logement ?

Notre système présente l'avantage d'être décentralisé et mobilisateur. D'ailleurs, tous les réseaux souhaitent financer les nouveaux prêts, comme l'a démontré la négociation avec le Crédit foncier et le Crédit agricole. Nous disposons incontestablement de ressources financières précieuses pour le logement, notamment le logement social.

Monsieur Denvers, je veillerai personnellement à la protection de l'activité des organismes d'H. L. M. et je tiendrai à votre disposition les pièces écrites justificatives des engagements pris par le Gouvernement. Toutefois, je vous demande de me laisser le temps nécessaire pour examiner sérieusement la solution que vous préconisez.

Actuellement, le système que nous proposons est en mesure de fonctionner. Il est donc indispensable de comparer les avantages et les inconvénients des deux systèmes avant de se pro-

noncer. C'est pourquoi, compte tenu des engagements que j'ai pris, je vous demande, monsieur Denvers, de bien vouloir retirer votre amendement.

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

**M. Eugène Claudius-Petit.** Monsieur le secrétaire d'Etat, si je n'approuve pas la demande de mon collègue M. Denvers tendant à la création d'une caisse, je partage ses appréhensions concernant les difficultés que rencontreront certains organismes d'H.L.M. à se procurer les fonds nécessaires pour la mise en œuvre du système que vous avez décrit avec beaucoup de clarté, pour la simple raison qu'ils seront soumis à une certaine concurrence sur le marché.

Je mesure très bien la force que pourraient en retirer des sociétés d'H.L.M., qui sont étroitement liées à des organismes collecteurs. Il y a là un problème qu'il faudra peut-être poser un jour : les organismes collecteurs de fonds qui doivent aider à la construction ont-ils le droit d'utiliser directement ces fonds au lieu de s'en servir pour aider les organismes constructeurs existants ?

J'ai noté que vous vous préoccupez de ce problème. Mais il ne s'agit pas seulement d'engagements écrits. Les pressions que peuvent exercer les ministres ou les secrétaires d'Etat sur les établissements financiers, on en reparlera. Elles ne s'exercent pas aussi facilement qu'on pourrait le croire. Quelle que soit leur nature, lesdits établissements savent très bien ne pas obéir aux injonctions même — et peut-être surtout — lorsqu'ils sont proches de l'Etat. Voilà une première difficulté.

Notre deuxième souci concerne les difficultés financières rencontrées dans l'application de l'A.P.L. Vous y avez déjà répondu tout à l'heure en précisant que vous examinerez avec les organismes H.L.M. le moyen de compenser les pertes. Je me permets, à cet égard, de vous suggérer de traiter les offices comme sont traitées les sociétés immobilières d'investissements qui, elles, ont leurs ressources assurées, alors que ce sont des organismes privés, capitalistes, à but lucratif. Il conviendrait de procurer aux organismes d'H.L.M. des ressources qui garantissent leur gestion.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Je réponds à MM. Denvers et Claudius-Petit que le ministre de l'économie et des finances enverra une instruction — qui est d'ailleurs prête — à la Caisse nationale de crédit agricole et au Crédit foncier leur demandant de servir un tiers de leurs ressources aux organismes d'H.L.M., et en particulier aux sociétés de crédit immobilier.

Les choses sont ainsi claires, nettes et précises.

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

**M. Albert Denvers.** L'Assemblée reconnaît qu'il existe un problème en la matière.

**M. Emmanuel Hemel.** C'est certain !

**M. Albert Denvers.** Le secrétaire d'Etat le reconnaît lui aussi. Je suis partisan d'une caisse unique car j'estime que le Gouvernement doit pouvoir maîtriser le phénomène du logement.

Cela étant, les organismes d'H.L.M. ne sont pas assurés de trouver les crédits qui leur sont nécessaires. Chacun sait aujourd'hui que les caisses d'épargne ne disposeront pas, en 1978, d'autant de fonds que les années précédentes. Que ferez-vous alors, monsieur le secrétaire d'Etat ? Les chiffres indiqués cités dans l'exposé des motifs n'auront plus de signification.

Vous dites que vous allez insister — et je veux bien vous croire — auprès des caisses de crédit agricole et auprès du Crédit foncier pour que l'apport nécessaire à la construction du nombre de logements éligibles à l'A.P.L. soit assuré. Mais dire qu'on leur demandera 25 p. 100 ou le tiers n'est pas une réponse satisfaisante. Il faut leur demander ce qui est nécessaire pour assurer la construction des logements prévus. Car le tiers de rien, ce n'est pas grand-chose.

Soyez donc ferme, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous voulez vraiment que la réalisation des logements que vous prévoyez de construire sous l'égide de la nouvelle formule soit effectivement assurée.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Jacques Barrot, secrétaire d'Etat.** Nous demandons au Crédit agricole et au Crédit foncier de réserver aux organismes d'H.L.M. le tiers de leurs programmes respectifs. Et, si nous demandons le tiers seulement, c'est parce que cela sera suffisant pour alimenter les organismes d'H.L.M. à hauteur de leurs besoins.

**M. le président.** Monsieur Denvers, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Albert Denvers.** Non, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 233 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits concernant l'équipement, l'aménagement du territoire, l'urbanisme et le logement.

#### Suspension et reprise de la séance.

**M. le président.** La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq, est reprise à dix-sept heures cinquante.)

**M. le président.** La séance est reprise.

### TRANSPORTS

#### II. — Section commune.

#### III. — Transports terrestres.

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports, concernant la section commune et les transports terrestres.

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

**M. Pierre Cornet, rapporteur spécial.** Mesdames, messieurs, il y a peu à dire sur la section commune qui ne représente que 0,6 p. 100 de la masse totale du budget des transports. J'aborderai donc immédiatement, pour respecter scrupuleusement le temps de parole qui m'est imparti, la section des transports terrestres.

Les crédits qui y sont consacrés atteindront en 1978 un chiffre proche de 16,4 milliards de francs. L'accroissement par rapport aux dotations initiales de 1977 est donc de plus 35 p. 100. Une telle progression peut paraître phénoménale. En réalité, si l'on ajoute aux crédits initiaux de 1977 les 3,827 milliards de francs ouverts par le collectif budgétaire du printemps dernier, le taux d'accroissement tombe à 2,7 p. 100. Contrairement aux apparences, il y a donc une certaine stabilisation des charges de l'Etat. En fait, le taux de 35 p. 100 traduit plutôt l'irréalisme du budget primitif de 1977, que nous avions souligné en son temps, qu'une réelle augmentation des dépenses prévisibles en 1977.

J'examinerai maintenant la situation des diverses entreprises nationales concernées par ce budget. La première, et la plus importante, est la S. N. C. F.

Après une année 1975 catastrophique, la S. N. C. F. a connu, en 1976, une reprise de son trafic qui, néanmoins, n'a pas été suffisante pour lui permettre d'équilibrer ses comptes, puisqu'elle a terminé l'exercice avec une perte de l'ordre de 1 100 millions de francs. Pour 1977, les prévisions sont meilleures.

Compte tenu des 3 500 millions accordés par le collectif, la S. N. C. F. devrait mieux équilibrer ses comptes, à la condition que l'évolution du trafic soit conforme aux prévisions. Or, au cours de l'été, le trafic a diminué dans des proportions plus fortes que d'habitude et ne semble pas avoir repris son rythme.

Certes, les derniers résultats ne sont pas très favorables. Mais, pour porter un jugement impartial, il faudrait replacer ces chiffres dans leur contexte international et comparer le trafic de la S. N. C. F. à celui des chemins de fer allemands et à celui des réseaux britanniques et italiens. Sur ce point, je vous renvoie, pour la première fois — ce ne sera pas la dernière — à mon rapport écrit.

Les charges d'exploitation ont été allégées grâce à toute une série de phénomènes parmi lesquels on peut signaler : le ralentissement de la croissance des rémunérations à la suite des mesures gouvernementales ; un allègement de la trésorerie grâce à un versement plus rapide des contributions de l'Etat, comme la commission n'avait cessé de le réclamer ; enfin, une économie de 190 millions de francs par le plafonnement de la taxe professionnelle.

Les investissements de la S. N. C. F. continuent de progresser à un rythme satisfaisant, répondant ainsi à un souci de modernisation, et représenteront près de 5,8 milliards de francs en 1977.

Les travaux de la ligne rapide Paris—Sud-Est se poursuivent normalement, si ce n'est que le tronçon Nord sera mis en service en 1981, et non en 1980, terme originellement prévu et tenu pour le tronçon Sud. En 1977, le montant des travaux de la ligne Paris—Sud-Est représentent 387 millions, soit 8,4 p. 100 des investissements de la S. N. C. F. Le coût total de l'opération est

évalué à 3 854 millions de francs en valeur 1977, les paiements, dont le point culminant sera atteint en 1979, s'échelonnant jusqu'en 1983. Actuellement, l'opération se déroule normalement, les marchés sont même passés à un prix légèrement inférieur aux prévisions.

Sur le réseau principal, hors la ligne Paris—Sud-Est, l'accent est mis en 1977 sur les installations fixes avec l'électrification de la rive droite du Rhône, c'est-à-dire du tronçon Givors—Nîmes qui ne devrait pas être réservé au seul trafic des marchandises mais qui devrait être un moyen de redonner un trafic de voyageurs à un département qui en manque totalement.

Pour le matériel roulant, la priorité est donnée aux voitures de voyageurs du type « Corail » dont 600 exemplaires ont été livrés en 1976.

A propos des concours financiers courants à la S. N. C. F., je souligne une stabilisation encourageante ou une progression inquiétante, selon que l'on compare ces concours financiers à la loi de finances de 1977 mise à jour ou à la loi initiale. Il semble que le premier terme de comparaison soit le meilleur, car il correspond à une appréciation plus réaliste de l'exploitation de la société nationale en 1977. Mais, plus que sur des variations en pourcentage, il est à mon sens préférable de raisonner sur des chiffres bruts : 8 690 millions de francs pour les concours financiers courants — nous verrons tout à l'heure un chiffre s'ajoutant à ce total, qui est l'apport à la caisse de retraite — c'est tout de même un chiffre important.

Je passe très rapidement en revue les principales têtes de chapitre, vous renvoyant, malgré l'importance de ce thème, aux pages 35 et suivantes de mon rapport.

Les compensations pour retard de majoration des tarifs, absentes du budget initial de 1977, sont fixées à 3 150 millions de francs contre 3 500 millions de francs après la première loi de finances rectificative de 1977. On constate donc une certaine diminution.

Je note qu'une majoration uniforme, brutale et forfaitaire des tarifs de 1 p. 100 rapporte 174 millions de francs. Voilà un chiffre à retenir. Il n'est pas indifférent de rappeler que la suppression totale de la compensation aurait supposé, en 1977, un relèvement des tarifs de 20 p. 100. Il n'est pas question d'aller jusqu'à ce pourcentage ; il est beaucoup plus raisonnable de procéder par étapes, ne serait-ce que pour des raisons commerciales.

Je renvoie également à mon rapport écrit pour le niveau de la compensation, pour l'entretien de l'infrastructure et des passages à niveau, pour les réductions tarifaires qui diminuent, pour l'indemnité compensatrice de la région parisienne qui est prévue au niveau de 520 millions de francs et connaît ainsi une augmentation supérieure à 28 p. 100.

Quant au maintien en service des lignes omnibus déficitaires de voyageurs, il intervient pour 1 565 millions ; cette dotation progresse de près de 23 p. 100 sur le budget initial de 1977, ce qui est beaucoup, et de 1,4 p. 100 sur le même budget mis à jour, proportion qui paraît trop faible pour être entièrement réaliste. L'objectif étant de conserver une certaine qualité de service à des zones à trafic peu élevé, on peut se demander si les moyens prévus pour cette action ne seraient pas mieux utilisés dans des actions directes d'aménagement du territoire — solution qui aurait, bien sûr, une projection budgétaire.

Quoi qu'il en soit, les fermetures de ligne sont suspendues jusqu'à élaboration des schémas régionaux de transport par les autorités régionales. Certains sont très avancés, tel celui de la région Nord, tandis que d'autres n'en sont encore qu'aux études préliminaires.

A terme, l'évolution qui transférerait une partie de ces crédits aux instances régionales dans le cadre d'une politique locale de transport ne serait vraisemblablement pas moins coûteuse financièrement, mais peut-être économiquement plus rentable.

La participation de l'Etat aux charges de retraite dont la vive progression nous avait inquiétés les années précédentes se stabilise à 5 230 millions ; elle ne progressera donc que de 5 p. 100.

Les mesures de limitation de la production des rémunérations, alliées au fait que la dotation 1977 avait été, une fois n'est pas coutume, calculée un peu généreusement, permettront de limiter l'accroissement de cette charge.

Le total des concours de l'Etat à la S. N. C. F. en 1978 s'élève donc à 13 920 millions de francs contre 13 700 millions en 1977.

Je signale enfin que les crédits pour la desserte maritime de la Corse dans des conditions tarifaires identiques à celle de la S. N. C. F. approcheront 250 millions de francs et marqueront une assez forte progression, de l'ordre de 30,7 p. 100.

La situation est meilleure à la R. A. T. P. pour laquelle les contributions de l'Etat passeront de 1 456 millions de francs à 1 494 millions de francs.

La régie parisienne connaît une progression à peu près régulière de son trafic, tenant à une amélioration de la situation du réseau d'autobus, et grâce au succès de la carte orange.

Les charges d'exploitation ayant connu également une relative stabilisation par le jeu des mesures de freinage de la hausse des rémunérations et l'augmentation tarifaire ayant été pour la R. A. T. P. un peu supérieure à 6,5 p. 100, le compte d'exploitation de 1977 sera équilibré.

Le volume des investissements de la R. A. T. P. atteindra en 1977 environ 2 milliards de francs hors taxe, ce qui marquerait un léger ralentissement. Je rappelle qu'à la fin de la présente année sera réalisée la jonction du réseau express régional dans Paris et sa mise en communication avec la ligne de Sceaux. Le tronçon central du R. E. R. et les sections nouvelles seront inaugurées le 8 décembre par M. le Président de la République.

Dans le projet de loi de finances pour 1978, les crédits consacrés à la R. A. T. P. approcheront 1,5 milliard de francs, soit une progression de plus de 2,6 p. 100. Pour la R. A. T. P., il s'agit d'une indiscutable stabilisation dans la mesure où aucune rallonge de crédits n'avait été nécessaire pour réactualiser le budget de 1977.

Incontestablement la R. A. T. P. apparaît comme une entreprise sagement gérée et le mécanisme financier mis en place il y a quelques années, avec la participation des employeurs, permet maintenant de ralentir très sensiblement la progression de la charge de l'Etat. C'est là un résultat indiscutablement positif.

J'en arrive au secteur privé, c'est-à-dire au transport routier et à la batellerie.

Le transport routier, malgré la crise de 1975 et la période qui a suivi, a manifesté un plus grand dynamisme que ses concurrents. Le trafic routier de marchandises a moins diminué que celui de la S. N. C. F. ou de la batellerie.

Du point de vue tarifaire, le transport routier est soumis, pour la totalité de l'année 1977, à la réglementation des prix. Il semble qu'en raison d'une concurrence très vive, la hausse constatée des tarifs soit actuellement inférieure à 6,5 p. 100.

Il n'y a pas lieu de se réjouir systématiquement de cette situation. Il faudrait même plutôt s'en inquiéter dans la mesure où le niveau des tarifs rend très aléatoires les nouveaux investissements en véhicules et risque même, à la limite, d'entraîner des licenciements de personnel dans un secteur qui, jusqu'ici, a pu maintenir ses effectifs. Il y a donc lieu, pour 1978, de prévoir une meilleure adaptation aux coûts de revient.

La situation de la batellerie — au sujet de laquelle je vous renvoie à mon rapport — est plus préoccupante.

Les crédits budgétaires consacrés à la batellerie restent fixés à 22 millions de francs avec un virement interne de 2 millions de francs de la Compagnie de navigation sur le Rhin, qui avait connu des difficultés sérieuses en 1976, à la batellerie artisanale.

Je terminerai mon propos par quelques mots sur les subventions d'investissements.

Avec 804 millions de francs, les autorisations de programme diminuent de 0,8 p. 100, alors qu'avec 644 millions de francs les crédits de paiement progressent de 20 p. 100.

Le fait saillant est que, pour la première fois, les autorisations de programme concernant la province sont supérieures à celles destinées à la région parisienne.

Vous trouverez, dans mon rapport écrit, un tableau détaillé des opérations financées sur le chapitre 63-90. Je vous signale simplement qu'aucune opération nouvelle ne sera engagée en région parisienne en 1978, la progression des crédits de paiement correspondant à un réajustement avec les autorisations de programme pour les opérations déjà engagées antérieurement par la S. N. C. F.

En province, les métros de Marseille et de Lyon sont pratiquement terminés et ne reçoivent plus que des crédits résiduels, alors que le métro de Lille commence à entrer dans une phase de réalisation active.

Enfin, les crédits concernant les contrats de développement des transports en commun n'ont pu encore être utilisés du fait des élections municipales qui ont retardé la conclusion de ces contrats. Néanmoins, d'après les informations qui m'ont été communiquées, une quinzaine de dossiers sont actuellement à l'étude et il semblerait que, sur le total des années 1977 et 1978, ces crédits pourront être normalement utilisés.

Tels sont, mes chers collègues, les éclaircissements que je voulais vous donner sur ce projet de budget. Au total, il me paraît appeler un jugement sans enthousiasme, certes, mais plutôt positif. Il comporte en effet l'amorce ou la confirmation de trois évolutions favorables : une certaine stabilisation des charges de l'Etat envers la S. N. C. F. encore fragile et qui

demande à être confirmée, mais qui est d'un niveau très élevé ; une stabilisation certaine des concours de l'Etat à la R. A. T. P. ; une meilleure répartition géographique des subventions d'investissement par un rééquilibrage province-Paris.

Malgré sa rigidité, ce projet de budget pour 1978 peut être tenu pour assez satisfaisant, à la condition de le comparer à celui de 1977 « mis à jour ». C'est pourquoi je vous demande de le voter.

Encore faut-il que les entreprises publiques prennent conscience de la nécessité de ne pas s'endormir sur le mol oreiller des subventions et de ne pas considérer comme normale et intangible une masse de concours publics très élevée.

L'expérience des années récentes incite, sur ce point, à un attentisme prudent.

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

**M. Roland Boudet, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, mes chers collègues, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la commission de la production et des échanges sur le projet de budget des transports terrestres.

Mon rapport écrit a été distribué. Vous y trouverez l'analyse des crédits et les observations formulées par la commission. Notre excellent collègue M. Cornet ayant présenté le rapport de la commission des finances et traité de la participation de l'Etat dans le financement de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., je n'y reviendrai donc pas.

Au chapitre des transports terrestres, je voudrais d'abord saluer, avec satisfaction, le fait que, pour la première fois, les dotations inscrites pour la province s'accroissent de 13,3 p. 100 tandis que celles qui sont destinées à la région Ile-de-France diminuent de 12,5 p. 100.

Parallèlement à cette orientation en faveur de la province, le projet de budget des transports terrestres consacre la poursuite de l'exécution du P. A. F. n° 21 : « Mieux vivre dans la ville. — Développement et renouvellement des transports collectifs ».

Rappelons que l'objectif est de parvenir, pendant le VII<sup>e</sup> Plan, à augmenter le nombre des déplacements effectués dans les transports urbains de 15 p. 100 en région parisienne et de 60 p. 100 dans les agglomérations de province.

Lancée en 1974, l'opération « Schémas régionaux de transports collectifs », après n'avoir concerné que sept régions pilotes, couvre désormais toutes les régions françaises à l'exception de l'Ile-de-France.

Cette opération arrive actuellement au stade de la mise en œuvre pour les régions les plus avancées. Les établissements publics régionaux, après approbation de leurs schémas de transports, pourront prétendre au bénéfice des dispositions du décret du 30 août 1977 relatif à une expérience de décentralisation en matière de transports collectifs régionaux.

Certains membres de la commission de la production et des échanges ont exprimé quelques réserves sur l'efficacité des schémas régionaux de transports et souhaitent une plus grande concertation entre la S. N. C. F. et les élus locaux.

Sous la rubrique « Transports routiers » sont regroupés non seulement des crédits d'investissement, mais aussi des dépenses de fonctionnement destinées à l'application de la réglementation du travail dans les transports routiers.

En 1976, les contrôleurs routiers ont effectué quatre sortes de contrôles.

Premièrement, le contrôle du temps de conduite et de repos des conducteurs. Après une formation spécifique dès le premier trimestre, les contrôleurs ont effectué au siège des entreprises le prélèvement de 110 000 disques de chronotachygraphes ainsi que des contrôles routiers qui ont concerné 67 500 équipages.

Deuxièmement, le contrôle des matières dangereuses. Sur 30 277 véhicules contrôlés, il a été relevé 2 991 infractions.

Troisièmement, le contrôle des transports de voyageurs, qui a donné lieu à 3 925 contrôles sur routes et à 258 contrôles au siège des entreprises, auxquels ont correspondu la constatation de 1 083 infractions, dont 474 concernaient les transports scolaires.

Quatrièmement, le contrôle de la charge des véhicules. En 1974, pour 72 198 véhicules pesés, il a été relevé 56 702 infractions, soit 78,5 p. 100 ; en 1975, pour 120 517 véhicules pesés, il a été relevé 75 829 infractions, soit 62,9 p. 100 ; en 1976, pour 149 800 véhicules pesés, il est décompté, provisoirement, 80 000 infractions, soit 53,4 p. 100.

Ainsi le nombre des infractions croît-il plus faiblement, fort heureusement, que celui des pesées, tout en demeurant encore beaucoup trop important.

La situation de la batellerie a également retenu l'attention de la commission de la production et des échanges.

Afin de favoriser le transport par eau, un des plus rentables qui soit, peu consommateur d'énergie et non générateur de pollution et de nuisances, la commission a estimé qu'il convenait de poursuivre l'adaptation de la batellerie et l'amélioration de sa productivité. Il s'agit de réformer les structures d'exploitation et d'améliorer un parc pléthorique et vétuste. Des indemnités de déchargement doivent permettre de résorber la cale vétuste au rythme de 100 à 150 bateaux par an.

L'effort en faveur de la flotte rhénane, bien qu'il soit moins marqué, doit permettre la poursuite du redressement de la situation financière de la compagnie dont l'apport au commerce extérieur est loin d'être négligeable. En effet, la flotte française rhénane n'effectue pratiquement que des transports internationaux.

Le plan de redressement de six ans adopté par la Compagnie française de navigation sur le Rhin permet d'espérer un allègement des charges d'exploitation pour les années à venir, donc une diminution de la subvention de l'Etat.

La commission a regretté les lenteurs de la modernisation du transport fluvial et souhaité un effort accru dans ce domaine.

Pour ce qui est de la S. N. C. F. après le recul constaté en 1975, l'ensemble du trafic de 1976, en progression de 4,5 p. 100, a atteint 120 milliards d'unités-kilomètre contre 114,7 l'année précédente. Le niveau de 1974, soit 124,6 milliards d'unités-kilomètre, n'a donc pas encore été rattrapé.

Le trafic marchandises, étroitement dépendant de la conjoncture économique, notamment de la production des biens intermédiaires, a marqué une nette reprise : 68,5 milliards de tonnes/kilomètre, soit une augmentation de 7 p. 100. Le retard pris en 1975, où un fléchissement de 17 p. 100 avait été enregistré, n'a cependant pu être rattrapé. Après un premier semestre brillant, un tassement de la reprise s'est manifesté durant le second semestre, plus spécialement dans les secteurs lourds.

Le trafic voyageurs, qui n'avait pas régressé, bien au contraire, en 1975, avec une augmentation de 7,2 p. 100, continue sa progression en 1976 et en 1977 mais à un rythme ralenti : l'accroissement a été de 1,6 p. 100 en 1976.

Au cours du premier semestre 1977, le trafic voyageurs a progressé à peu près au même rythme qu'en 1976, c'est-à-dire de 1,4 p. 100.

En matière de transports de marchandises, les investissements de la S. N. C. F. accompagnent un effort de renforcement de l'action commerciale, vivement souhaité par la commission. La séparation des fonctions commerciales voyageurs et marchandises devrait y contribuer.

La poursuite de l'adaptation du parc de wagons aux besoins des chargeurs et du développement des formules de porte-à-porte — embranchements particuliers, transport rail-route, transconteneurs — devrait permettre, entre autres, une amélioration du produit offert. Votre commission insiste, cette année encore, sur l'intérêt économique de cette dernière formule.

Du fait de la moyenne d'âge relativement faible du matériel, 800 unités ont été incorporées au parc en 1976 et 500 wagons commandés en 1977.

Pour les transports de voyageurs, un effort soutenu s'est poursuivi en 1976 et 1977.

En banlieue parisienne, il a fallu faire face à un trafic qui a pratiquement doublé depuis vingt ans. L'effort d'équipement, qui atteignait 1 064 millions de francs en 1976 est porté à 1 163 millions en 1977, soit une augmentation de 9,2 p. 100.

Les dessertes ferrées réalisées ont été les suivantes : l'antenne d'Evry, ouverte le 6 décembre 1975 ; l'antenne de Saint-Quentin-en-Yvelines, ouverte le 29 septembre 1975 ; l'antenne de Roissy-Charles-de-Gaulle ouverte le 20 mai 1976 et comportant trois nouvelles gares ; la mise en service en 1977 de la desserte ferrée de Massy-Pont de Rungis ; l'ouverture des gares des Champs-Forts, de Chanteloup et des Ardoines.

En ce qui concerne le matériel roulant, d'importants progrès ont été réalisés grâce à la mise en service de nouveaux éléments automoteurs : 25 000 volets pour la desserte de Roissy et de la ligne de Saint-Lazare à Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche. L'électrification de la ligne Paris-Versailles est désormais achevée et 500 voitures à étage, offrant une capacité accrue de plus de 50 p. 100 en places assises, ont été commandées en 1976.

Sur le réseau principal, deux préoccupations ont orienté les investissements de la S. N. C. F. Tout d'abord, l'entreprise nationale a engagé sur les grandes lignes une action énergique pour le maintien de la régularité et l'amélioration de la qualité du matériel. Ensuite, un effort particulier a été accompli dans les relations en dehors des grands axes, notamment pour le désenclavement du Massif Central, et dans les zones suburbaines.

En ce qui concerne le matériel roulant, la S. N. C. F. a pris livraison, au cours de l'année 1976, de 44 locomotives électriques, de 25 autorails de 330 kilowatts et de 6 autorails de 660 kilowatts. Les commandes en 1976 et 1977 se sont élevées à 91 locomotives électriques, 25 autorails de 330 kilowatts et 10 autorails de 1 000 kilowatts.

A ces programmes, s'ajoute la remise à neuf de 90 autorails destinés au Massif Central.

Pour la plus grande part, les investissements pour le matériel voyageurs sont consacrés aux voitures « Corail » ; 600 voitures de ce type ont été livrées en 1976. Par ailleurs, 100 remorques d'autorails sont en cours de construction pour le Massif central.

Les commandes s'élèvent sur ces deux années à 900 voitures et 100 voitures-couchettes.

Le marché de 85 rames T. G. V. a été passé ; les livraisons des deux rames de présérie auront lieu en 1978.

Pour les installations fixes, plusieurs itinéraires sont en cours d'électrification.

En matière d'ouvrages d'art, 510 chantiers ont fonctionné en 1976. Le rythme se poursuit en 1977, avec notamment la réfection de nombreux tunnels.

Pour ce qui est de la ligne Paris—Sud-Est, 387 millions de francs doivent être consacrés en 1977 à sa construction au lieu de 170 millions en 1976. Ainsi, avec la réalisation de cette ligne, Lyon sera à deux heures de Paris, Grenoble à trois heures quatorze et Marseille à quatre heures quarante-trois.

Pour conclure ce chapitre, votre commission tient à appeler l'attention sur les progrès accomplis dans la desserte de nombreuses villes. Elle souhaite cependant qu'à l'avenir soient réalisées en priorité des transversales Est-Ouest.

Par ailleurs, une progression du trafic peut être à l'avenir attendue des importants investissements en cours pour la R. A. T. P. : extension du R. E. R. en décembre 1977 ; prolongement du métro en banlieue ; desserte des villes nouvelles par autobus.

Enfin, s'agissant du réseau régional, il faut tout de même signaler qu'en décembre prochain sera inaugurée la grande ligne régionale de la R. A. T. P. pour laquelle trois opérations ont été menées parallèlement : la première est la jonction à travers Paris des lignes Est — Nation—Boissy-Saint-Léger — et Ouest — Auber—Saint-Germain-en-Laye — du R. E. R. ; la seconde permettra le prolongement de la branche Est du R. E. R. jusqu'à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée — actuellement jusqu'à Noisy-le-Grand—Mont-d'Est — et la troisième est le raccordement à la liaison Est-Ouest de la ligne de Sceaux prolongée jusqu'à Châtelet—Les Halles et ultérieurement jusqu'à la gare du Nord.

C'est ainsi que les usagers d'Ile-de-France bénéficieront d'un remarquable réseau régional de 92 kilomètres desservis par cinquante-sept stations. Longue de 340 mètres, large de 79 mètres, la station Châtelet-Les Halles sera la plus grande station de métro du monde. Elle compte sept voies et sera la plaque tournante de l'interconnexion qui, en 1981-1982 permettra aux trains de la S. N. C. F. de circuler sur le réseau du R. E. R. Elle sera équipée de cinquante-deux escaliers mécaniques et de trois trottoirs roulants. Elle pourra accueillir, en 1982, 80 000 usagers à l'heure de pointe.

Je passe rapidement sur les autres améliorations apportées au réseau routier.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur le rapporteur pour avis.

**M. Roland Boudet, rapporteur pour avis.** Je vais conclure, monsieur le président, mais je regrette tout de même beaucoup que nos méthodes de travail empêchent les rapporteurs d'exposer leur rapport. Je sais bien que les rapports écrits sont distribués, mais j'estime que, dans les discussions budgétaires, les présentations de rapport sont sans doute les éléments les plus importants.

Je conclurai donc en précisant qu'au cours des débats en commission les observations suivantes ont été formulées.

A M. Desanlis, qui s'est inquiété du tracé d'un éventuel T. G. V. vers l'Ouest et le Sud-Ouest, M. Cavallé a répondu que ce projet devait encore faire l'objet d'études économiques et M. le ministre de l'équipement a indiqué qu'il était exclu qu'une opération de cette envergure puisse être entreprise avant que le T. G. V. Paris—Sud-Est n'ait fait ses preuves.

M. le président Fouchier a regretté la vétusté de certaines gares et le manque de sécurité sur les quais dû à une circulation souvent anarchique, ainsi que les difficultés d'accès aux voitures, notamment pour les personnes âgées.

Enfin M. Legendre a également regretté la vétusté du matériel sur certaines lignes et il a souhaité une révision des critères de délimitation de la région parisienne pour les réductions de tarifs. Appuyé par M. Bertrand Denis, il a déploré l'insuffisance et la mauvaise tarification des parkings voisins des gares.

Constatant avec satisfaction les investissements importants réalisés par la S. N. C. F. et par la R. A. T. P., investissements qui expliquent la progression des trafics de ces sociétés, et souhaitant la continuation des progrès techniques qui placent, dans le monde, nos réseaux de communications terrestres dans le peloton de tête en raison de leur rapidité, de leur sécurité, de leur régularité et de leur confort, la commission a émis un avis favorable à l'adoption des crédits du budget des transports terrestres. (*Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, du rassemblement pour la République et du groupe républicain.*)

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

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Mesdames, messieurs les députés, Je veux tout d'abord remercier M. Pierre Cornet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et M. Roland Boudet, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour la qualité et la précision de leurs rapports.

Je me bornerai à mettre l'accent sur les grandes orientations de ce projet de budget et de la politique qu'elles appuient. Je répondrai ensuite aux observations présentées par vos commissions dans leurs rapports écrits.

En ce qui concerne les crédits de la section commune, je souligne l'importance, pour la bonne conduite d'une politique des transports, de disposer à la fois de renseignements fiables et de recherches et d'études préalables. Le rapporteur spécial, M. Cornet, craint une dispersion dans l'activité de l'I. R. T. Je m'attache chaque année à dégager des priorités avec les responsables de l'établissement.

Le budget des transports terrestres s'élève, pour 1978, à 16 393 millions de francs. Il est en augmentation de 35,1 p. 100 par rapport à celui de 1977, mais seulement de 2,7 p. 100 par rapport à ce budget tel qu'il a été complété par la première loi de finances rectificative, comme l'ont souligné les rapporteurs. Ce sont les seules modifications importantes apportées en 1977, puisque la dernière loi de finances rectificative ne modifie pratiquement que les crédits de la continuité territoriale.

Ce budget de 1978 s'articule essentiellement en deux grandes parties : les contributions que l'Etat verse à la S. N. C. F. et un budget d'équipement essentiellement consacré à l'amélioration des transports en commun. Il est marqué par une volonté de stabilisation des dépenses d'intervention et de sélection systématique pour les subventions d'équipement.

C'est la quatrième fois que je présente le projet de budget des transports terrestres devant vous ; il me paraît qu'au long de ces quatre budgets la marque de la politique d'incitation aux transports en commun s'affirme toujours davantage.

Que constatons-nous, en effet ?

En province, une progression du trafic d'ensemble des réseaux de 3 p. 100 à 4 p. 100 par an, succédant à une période de régression qu'il paraissait impossible d'interrompre ; deux grandes métropoles, Lyon et Marseille, vont bientôt mettre en service leur ligne de métro ; Lille engage également la construction de la sienne. De considérables améliorations des services d'autobus ont ramené une clientèle qui les quittait. Tout cela a été réalisé par l'action conjuguée des collectivités locales et de l'Etat, et des moyens financiers importants ont été mis en œuvre.

En 1974, le budget des transports terrestres comportait 488,2 millions de francs en autorisations de programme ; celui de 1978 s'élève à 816,7 millions de francs. Pour la première fois, la part de la province est plus importante que celle de la région parisienne. Les possibilités d'emprunt auprès des caisses de crédit public sont passées, pour les réseaux de surface, de 110 millions de francs en 1974 à 283 millions de francs en 1977. La possibilité de percevoir le versement de transport a été étendue à toutes les villes de plus de 100 000 habitants.

En région parisienne, avec l'appui financier de l'Etat et de la Région, ces années auront vu le prolongement de lignes de métro en banlieue, la réalisation de nouvelles lignes de chemin de fer et la création de la carte orange. Bientôt les branches du R. E. R. feront leur jonction au Châtelet. L'interconnexion est engagée.

Désormais la quasi-totalité des interventions budgétaires au titre des transports urbains relève du programme d'action prioritaire n° 21 : « Mieux vivre en ville ». Le programme qui vous est présenté à ce titre s'élève pour 1978 à 771,3 millions de francs en autorisations de programme et à 612 millions de francs en crédits de paiement. A la fin de l'année 1978, le P. A. P. n° 21, pour la partie qui concerne les transports urbains, sera exécuté à plus des deux tiers. Au sein de l'enveloppe de 1978, j'ai procédé à un redéploiement en faveur de la province, qui bénéficiera en 1978 de 54 p. 100 des autorisations de programme contre 47,5 p. 100 en 1977. Cela doit confirmer les collectivités locales dans la certitude que le Gouvernement est décidé à appuyer leurs efforts; je pense qu'elles seront nombreuses à entrer dans la voie que je leur propose par le moyen des contrats de développement.

M. Boudet s'est fait l'écho des inquiétudes de la commission de la production et des échanges sur les lourdes charges financières que risquent de représenter les mètres de province pour les collectivités qui les ont réalisés. Je tiens à lui indiquer qu'une fois l'investissement réalisé, le fonctionnement d'un mètre est plutôt moins coûteux que celui d'un réseau de surface. Une ligne de métro appuyée sur un réseau de surface qui lui est véritablement intégré draine un trafic plus considérable qu'une ligne d'autobus, et le coût ou la charge financière qu'elle représente n'est en somme que la contrepartie du trafic ou de la desserte améliorée qu'elle assure.

L'évolution de la situation du métro parisien, que les rapporteurs ont l'un et l'autre soulignée, montre d'ailleurs qu'il est possible de maîtriser un déficit grâce à une gestion bien contrôlée, au développement du trafic et à une politique tarifaire adaptée.

Ainsi, nos actions en matière de transports collectifs prennent-elles place dans la politique d'ensemble d'amélioration du cadre de vie.

Nous nous sommes à cet égard assigné un nouvel objectif : celui de l'accessibilité aux moyens de transport pour tous, et notamment pour les personnes handicapées.

J'ai donné des instructions pour qu'aucun projet ou matériel ne soit désormais conçu, en matière de transport en commun, sans que soit prise en compte l'accessibilité des personnes handicapées.

J'ai demandé aux grandes sociétés de transport l'élaboration d'un programme d'amélioration, aussi bien des installations que des véhicules.

J'ai enfin décidé de réserver, dans les crédits dont je dispose, une part accrue pour les collectivités et organismes entreprenant, au sein de leurs réseaux de transport, des actions en faveur des handicapés.

En dehors des agglomérations, le Gouvernement compte engager, avec l'appui des élus locaux et régionaux, une nouvelle étape dans la politique des schémas régionaux de transports en lançant une expérience de décentralisation des responsabilités.

En 1978, une assistance technique et financière sera apportée à la réflexion que certains départements veulent mener pour l'amélioration de leurs services réguliers de transports. C'est là répondre à une préoccupation qu'a exprimée M. Boudet sur la situation des lignes rurales.

J'ai demandé également à la S. N. C. F. de faire porter son effort, à côté de ses investissements de modernisation d'infrastructures, sur les aspects apparemment plus marginaux du transport, qui concernent notamment l'accueil des voyageurs dans les gares et dans les trains. J'attache aussi du prix, comme je l'ai indiqué devant votre commission de la production et des échanges, à une plus grande concertation entre la société nationale et les élus locaux.

La situation dans le domaine du transport des marchandises est contrastée. Il faut certainement y voir le reflet de la conjoncture économique qui pèse sur les secteurs industriels lourds, lesquels constituent, en tonnage, les clients les plus importants du transport.

Je me félicite certes, comme les rapporteurs, de la croissance du transport combiné et du transport de conteneurs; mais leur part reste encore bien modeste, malgré les efforts que font les transporteurs et l'appui que leur apporte l'Etat. Le transport routier, pour sa part, voit son trafic stabilisé depuis l'été et la voie d'eau souffre tout particulièrement de la baisse de ses trafics traditionnels; depuis l'été, une amélioration, liée à une certaine reprise du trafic de céréales, se fait sentir.

Ce niveau général d'activité entraîne pour les entreprises de transport des situations quelquefois tendues. Les entreprises de transport — je me plais à le souligner — ont joué le jeu du programme de redressement économique mené par le Gouvernement. Elles ont supporté ses contraintes, sachant bien que c'est l'avenir du pays qui est en cause.

La situation de la S. N. C. F. et l'ampleur des contributions de l'Etat vous préoccupent. La priorité est, pour moi, la résorption progressive de l'insuffisance globale du compte d'exploitation. Cela constitue le thème essentiel que j'ai demandé à l'entreprise d'aborder dans sa réflexion sur ses perspectives à moyen et à long terme et dans la préparation de son plan d'entreprise, qui doit couvrir la période 1978-1982. Notre pays a besoin d'un transport ferroviaire moderne et efficace, géré dans des conditions financières saines.

Je vais maintenant m'efforcer de répondre aux observations de vos commissions.

M. Cornet a fait part de cinq observations, adoptées par votre commission des finances. La première concerne les modalités de calcul des dotations budgétaires et charges de trésorerie de la S. N. C. F. Je reconnais le bien-fondé des observations antérieures de votre commission et je vous indique que le Gouvernement poursuivra, en 1978, l'effort engagé en 1977 pour une plus grande précision des dotations initiales. La compensation pour insuffisance tarifaire d'un montant de 3 175 millions de francs en d'ores et déjà inscrite au projet de budget qui vous est soumis.

Sur le sujet voisin, votre commission de la production et des échanges souhaite que soit trouvée une solution satisfaisante au problème du coût élevé de la subvention à la caisse de retraite. Je rappelle que cette subvention ne couvre pas le coût des avantages spécifiques en matière de retraite, dont bénéficient les cheminots. Cette charge-là est supportée par les cotisations des intéressés et de l'entreprise. La subvention de l'Etat est liée à l'évolution du rapport entre cotisants et retraités. Il est donc difficile d'envisager des modifications autres que progressives, telles les modifications du taux de la participation patronale et ouvrière intervenues en 1976 et 1977.

La deuxième observation concerne les majorations de tarifs de la S. N. C. F. et rejoint d'ailleurs une remarque identique présentée par M. Boudet. Vos deux commissions souhaitent qu'en 1978 la hausse du tarif ferroviaire soit supérieure à la norme moyenne, qui est de 6 p. 100, retenue par le Gouvernement.

J'ai noté avec attention vos observations. Comme vous le savez, en présentant cette norme pour 1978, le Premier ministre a indiqué qu'elle ne serait pas appliquée sans discernement. Dans ces conditions, il appartiendra au Gouvernement de décider, le moment venu, des hausses tarifaires pour la S. N. C. F., en tenant compte des nécessités de sa politique économique.

La troisième observation, sur l'amélioration de la situation financière de la R. A. T. P., ne demande pas de réponse de ma part. L'évolution satisfaisante constatée par votre commission des finances est due aux ressources procurées par le versement de transport, à la bonne gestion de l'entreprise et à une politique tarifaire de croissance régulière et modérée.

Je ne puis pas vous assurer que la mise en place du fonds de régulation de la batellerie sera réalisée avant la fin de l'année. Certaines des dispositions du projet que j'avais fait établir ont été considérées comme relevant du domaine législatif. Un nouveau projet a dû être bâti, qui ne pourra pas être débattu par le Parlement au cours de cette session. A défaut de cet instrument de solidarité entre les membres de la profession, j'ai fait poursuivre l'intervention de l'Etat sous la forme d'avances remboursables.

La cinquième observation, sur le contrôle de la réglementation routière, touche un sujet auquel j'attache une importance particulière. Votre commission des finances se félicite du développement du contrôle de la réglementation routière et des résultats obtenus et insiste pour que cet effort soit poursuivi : c'est bien mon objectif; et je crois, d'ailleurs, que les contrôles sont d'autant plus efficaces que leur objet est mieux compris.

C'est la raison pour laquelle je me suis efforcé d'éviter ce qui pourrait provoquer une impression de tracasseries. Je pense que nous y arrivons, aux yeux de la majorité des transporteurs pour ce qui est des contrôles en entreprise, qui sont, de loin, les plus systématiques. Pour les contrôles sur route, j'ai donné des instructions pour que les contrôleurs établissent, lors de chaque contrôle, un bulletin qui doit permettre d'éviter une succession de contrôles. Mais on ne peut considérer comme anormal que les réglementations routières relatives au respect du code de la route ou des temps de conduite fassent parfois l'objet de contrôles successifs.

Mesdames, messieurs les députés, le budget que je viens de vous présenter est, en définitive, celui d'une ferme continuité dans la conception et la réalisation d'une politique résolument favorable aux transports en commun, et particulièrement aux transports urbains.

Je vous demande de l'adopter. (*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. Gaillard.

**M. René Gaillard.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vos préoccupations sont multiples, surtout aujourd'hui où vous avez à présenter les budgets des transports terrestres, de la marine marchande et de l'aviation civile, ce qui va vous tenir éveillé une partie de la nuit !

Mes premiers mots se rapportent à la sollicitude tripartite et néanmoins équilibrée qui doit être la vôtre.

Sans empiéter sur les débats qui vont suivre, permettez-moi de vous soumettre une réflexion sous forme de question.

Puisque vous consacrez la plus grande partie de votre temps à essayer de vendre Concorde ou Airbus, comment pouvez-vous vous intéresser suffisamment aux transports terrestres ?

C'est pourquoi je voudrais appeler votre attention sur l'importance de ce secteur dynamique de notre vie quotidienne et sur les lacunes de son budget.

A première vue, nous pourrions pourtant nous réjouir de l'augmentation appréciable des crédits des transports terrestres qui, avec 16,4 milliards de francs, dépassent ceux de l'année dernière d'environ 35 p. 100, ce qui représente à peu près le double de la progression moyenne des budgets prévus pour 1978.

Nous pourrions nous en réjouir, en effet, parce que nous, socialistes et radicaux de gauche, considérons que les transports en commun sont un élément essentiel de notre programme « pour changer la vie », une priorité absolue qui mériterait bien plus d'égards de la part du Gouvernement.

Cette satisfaction, hélas ! nous est refusée, et pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il faut noter que si le budget des transports terrestres de cette année accuse une hausse sensible, celui de l'année dernière avait été mauvais, notamment pour les entreprises publiques. Il y a là une action de « rattrapage » sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure.

Ensuite, il faut constater que cette augmentation est due pour une large part à l'accroissement des compensations tarifaires accordées aux entreprises publiques, S.N.C.F. et R.A.T.P., puisque plus de 4 milliards de francs au total, sur 4,3 milliards de francs de mesures nouvelles, y sont consacrés.

Selon nous, cette augmentation est la preuve de l'échec du plan Barre, et ce que l'on qualifie de « compensation pour retard dans les majorations de tarif » ne constitue, en fait, qu'un camouflage d'une hausse de prix. En définitive, ce rattrapage souligne la nocivité du système.

Ainsi, monsieur le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, monsieur le secrétaire d'Etat, nos entreprises souffrent-elles d'une insuffisance notoire de recettes que ne leur offrent pas les évolutions tarifaires. Et pourtant, leur masse salariale a été singulièrement comprimée, puisque le pouvoir d'achat lui-même a été amputé.

Cela confirme ce que les socialistes affirment depuis longtemps déjà, à savoir que les salaires ne sont pas la cause de l'inflation.

La troisième raison qui nous interdit de nous réjouir est l'évolution des autorisations de programme.

Cette évolution hypothèque singulièrement l'avenir des investissements nécessaires au développement des transports terrestres dans notre pays. Ces autorisations de programme sont, en effet, en diminution de 5 p. 100 en valeur nominale, c'est-à-dire de près de 15 p. 100 en francs constants.

Une telle limitation des possibilités d'équipement est particulièrement préoccupante et j'affirme que nous ne pouvons pas accepter l'alternative — ou, plutôt, la variante du plan de développement — envisagée par notre société nationale des chemins de fer, visant à une pure et simple réduction de son programme d'investissements faute de crédits suffisants.

Un quatrième aspect du projet de budget que vous nous proposez nous inquiète : il s'agit de la restriction des programmes d'action prioritaires du VII<sup>e</sup> Plan, et plus particulièrement de deux d'entre eux, concernant, l'un, les transports collectifs urbains, l'autre, la liaison mer du Nord—Méditerranée.

Le projet de budget prévoit, en effet, que 764 millions de francs d'autorisations de programme seront dégagés au titre du plan d'action prioritaire n° 21, intitulé « Mieux vivre dans la ville », et plus précisément de son action n° 3, dont l'objectif est d'accroître le nombre des déplacements effectués dans les transports collectifs urbains de 15 p. 100 en région parisienne et de 60 p. 100 dans les agglomérations de province.

Or ces 764 millions de francs correspondent à un retard de 20 p. 100 par rapport aux objectifs annuels du Plan, retard qui s'ajoute à ceux des années précédentes.

Ces difficultés à respecter les objectifs fixés par le Plan sont encore plus manifestes si l'on aborde le plan d'action prioritaire concernant la liaison mer du Nord—Méditerranée.

De ce point de vue, le rapport d'exécution du VII<sup>e</sup> Plan est très explicite, puisqu'il annonce que l'on ne peut espérer, pour la fin de 1978, qu'un taux d'exécution budgétaire de ce P.A.P. de l'ordre de 27 p. 100. Est-ce là l'« ardente obligation du Plan » ?

Il est vrai que, pour vous justifier de cette réalité, vous mettez en cause les collectivités locales concernées par ce grand projet et qui manifestent peu d'empressement à la mise au point des modalités de leur participation à la défense à engager, notamment sur le canal de la Saône au Rhône. Je rappelle que cette participation doit couvrir 20 p. 100 de la dépense totale.

Mais comment ne pas partager ce peu d'empressement, voire cette inquiétude, quand on connaît, d'une part, l'imprécision désormais légendaire de certains technocrates pour l'estimation du coût des grands équipements, et, d'autre part, l'obstination avec laquelle, depuis vingt ans, l'Etat opère des transferts de charges au détriment des collectivités locales ?

D'ailleurs, ce problème — sans limites, semble-t-il — se retrouve sur bien d'autres points du budget des transports terrestres. Je songe, en particulier, aux schémas régionaux de transport de personnes, qui, s'ils correspondent effectivement à un souci justifié d'aménagement du territoire, ne traduisent en rien un accroissement de l'effort de l'Etat. Bien au contraire, la conclusion de contrats entre l'Etat et les collectivités locales se traduit toujours par une prise en compte de frais supplémentaires par les régions.

Cela me conduit à vous entretenir des premières d'entre les collectivités locales, les communes, et à évoquer tout d'abord celles qui n'ont pas l'avantage de bénéficier de transports en commun par rail : je veux dire ces milliers de communes rurales qui dépendent des transports routiers et dont les habitants sont pénalisés dans la mesure où les prix de ces transports n'offrent pas de réductions liées aux situations sociales.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous tolérer plus longtemps une inégalité sociale manifeste qui fait que des Français ne peuvent pas bénéficier, comme nombre de leurs concitoyens, de tarifs adaptés à leur situation, pour des déplacements que justifient leur travail ou leurs charges familiales.

Cette remarque se double d'ailleurs, d'une suggestion : pourquoi ne pas instaurer une plus grande unité des transports en commun dans notre pays ?

Dans de nombreuses zones rurales, en effet, l'autocar est le prolongement naturel du train ; il faut donc tout faire pour éviter la « rupture » entre ces deux modes de transport et pour assurer la continuité non seulement au niveau des horaires, mais aussi à celui des tarifs.

Ainsi se dessine la nécessaire égalité des traitements entre les transporteurs, qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Certains de ces derniers, et notamment ceux qui assurent un service public, devraient pouvoir bénéficier d'une détaxe sur le prix du carburant. Cette mesure, qui correspondrait plus aux relations confiantes entre les parties qu'à celles qui sont fondées sur la recherche du profit, associerait directement les services aux collectivités locales qui, en leur absence, seraient éloignées ou ignorées.

Il s'agit non pas de faire un cadeau à certains, mais bien d'assurer les conditions favorables à l'accomplissement d'un service indispensable, dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.

Chacun a sans doute en mémoire l'opération « coup de poing » réalisée voici quelques mois dans une de nos provinces et au cours de laquelle plusieurs dizaines d'autocars de transports scolaires ont été vérifiés. Seuls trois d'entre eux remplissaient les conditions de sécurité requises !

Il est sans doute inutile d'insister sur ce point.

J'en arrive aux problèmes des agglomérations urbaines, pour lesquelles les difficultés sont plus complexes encore. Selon nous, celles-ci ne peuvent être résolues que par l'instauration d'une autorité unique d'agglomération pour les transports urbains.

A cet égard, certaines remarques reviennent comme un leit-motiv.

Le financement des transports parisiens par la collectivité nationale est une source de mécontentement pour nos provinces.

S'il est vrai que, dans ce budget, les dépenses d'investissement concernant la région parisienne sont, en autorisations de programme, inférieures à celles qui sont consacrées à la province — 344 millions de francs contre 415 millions, cette proportion est encore éloignée du rapport des populations intéressées et, au surplus, il n'en va pas de même pour les dépenses de fonctionnement.

Par ailleurs, il est possible, selon nous, de trouver les moyens de financer une véritable politique des transports en commun.

Quelles sont nos suggestions à cet égard ?

Tout d'abord, nous affirmons la nécessité d'abaisser le seuil de versement de la taxe de transports pour toutes les communes ou pour tous les groupements de communes qui aspirent à mettre en place un système de transports urbains.

Il s'agit ici de dire « non » à la politique de l'originalité à tout prix, telle qu'elle apparaît dans les contrats de développement proposés par votre ministère aux municipalités, pour prôner l'aide à des mesures simples là où elles sont justifiées.

Dans un deuxième temps, ce budget pourrait être amélioré si les crédits d'investissement des autoroutes urbaines de pénétration étaient transférés au profit d'initiatives favorisant les transports en commun urbains et régionaux.

Enfin, dans une troisième étape et sous certaines conditions, la carte orange de transport pourrait être étendue aux automobilistes utilisant les autoroutes urbaines. Et, en disant cela, je ne pense pas uniquement à la région parisienne.

Une telle extension dégagerait des recettes qui permettraient de financer des circuits nouveaux, de sorte que seraient réunies les conditions véritables du libre choix pour les usagers.

Cette formule pourrait être d'une grande efficacité si les automobilistes titulaires de la carte orange étaient dissuadés d'utiliser leur véhicule personnel jusqu'au cœur de l'agglomération. Il suffirait pour cela que ladite carte permette, sans autres frais, d'emprunter les moyens de transports collectifs existants.

Mon ami M. Josselin a déjà évoqué cette possibilité hier, devant M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.

Il est certain, monsieur le secrétaire d'Etat, que tout système de péage sur les autoroutes urbaines est actuellement ressenti comme un grave coup porté aux catégories sociales les plus défavorisées, déjà rejetées dans les banlieues, puisqu'elles sont contraintes d'utiliser ces voies coûteuses faute de bénéficier de transports collectifs plus économiques et bien adaptés.

Avant de conclure, je voudrais présenter trois observations au sujet de la batellerie.

En premier lieu, je souligne que les entreprises de batellerie connaissent de très grandes difficultés. La Sogestran, par exemple, vient de licencier 180 personnes.

Nous suggérons que la profession soit organisée par regroupements en coopératives, sans pertes d'emplois.

En deuxième lieu, nous appelons votre attention sur la nécessité d'une adaptation des infrastructures aux normes européennes. Les propositions contenues dans votre projet de budget sont loin d'être rassurantes à cet égard, si l'on veut donner à notre pays une vocation européenne et exportatrice.

En troisième lieu, nous dénonçons les conditions scandaleuses du travail en batellerie, où les salaires stagnent aux environs du S. M. I. C. pour des horaires hebdomadaires de cinquante-sept heures.

Je désire que vous me donniez, monsieur le secrétaire d'Etat, des assurances quant aux garanties que souhaitent obtenir les travailleurs de ce secteur.

J'ai longuement critiqué votre politique des transports à l'occasion de cet examen du projet de budget que vous nous soumettez.

Les propositions des socialistes et radicaux de gauche sont concrètes ; elles ont pour objectif de s'adapter à la réalité et aux besoins véritables de la population.

Votre politique, à l'inverse, est ou bien électoraliste — on ne parle plus, par exemple, des tramways, dont on a fait tant état lors de la campagne qui a précédé les dernières élections

municipales, ni du rapport Merlin sur les économies d'énergie — ou bien relève d'un choix de classe manifeste se traduisant par l'octroi de privilèges aux transports individuels ou par le prolongement de lignes du métropolitain vers des banlieues électoralement favorables.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, il y a un an, je vous disais qu'un budget devait être le reflet d'une politique et que, votre politique paraissant mièvre ou incohérente, votre budget ne pouvait correspondre aux besoins.

Rien n'a changé depuis, en matière de transports comme en d'autres domaines.

C'est pourquoi le groupe des socialistes et des radicaux de gauche rejettera aujourd'hui, comme il l'a fait il y a un an, vos propositions budgétaires. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

**M. Pierre Raynal.** Monsieur le secrétaire d'Etat, en matière de transports terrestres, le désenclavement est, vous ne l'ignorez pas, un problème vital pour le Massif central, et tout particulièrement pour le Cantal, que j'ai l'honneur de représenter, car ce département est probablement le plus enclavé.

Or, si l'on constate depuis plusieurs années, au plus haut niveau de l'Etat, une véritable prise de conscience de ce problème fondamental, et si le plan Massif central représente un effort considérable en matière de désenclavement, bien des questions demeurent cependant en suspens.

A cet égard, la S. N. C. F., qui a accompli, ces dernières années, de grands efforts pour la desserte de notre région, par exemple par la mise au point des modalités techniques relatives aux conditions de transport, à la vitesse, au confort, à la fréquence des trains, a un rôle important à jouer.

Celui-ci devrait se situer sur trois plans, et d'abord sur celui de l'amélioration des liaisons.

La S. N. C. F. doit mieux affirmer encore son rôle de service public, en assurant de nouvelles liaisons qui pénétreraient véritablement au cœur des montagnes.

Il conviendrait, notamment, de prolonger le rapide « Le Bourbonnais » jusqu'à l'importante gare carrefour de Neussargues, dans le Cantal. Ainsi serait assuré, matin et soir, un véritable désenclavement ferroviaire de ce département, mais aussi des départements voisins, qui ne sont guère mieux lotis.

Par ailleurs, du point de vue du confort des voyageurs, si un effort important a été accompli sur la ligne Paris—Clermont, grâce à l'apparition du train Corail, il est certain que les voyageurs d'autres trains à long parcours, tel le Paris—Béziers, sont encore transportés dans des conditions tout à fait archaïques. Ce train, qui traverse de nuit les trois quarts de la France — le Massif central en particulier — devrait pour le moins être doté d'un wagon-grill, et surtout de wagons-lits. Son taux de remplissage tout au long du voyage, ainsi que le caractère pénible de celui-ci, me paraissent justifier amplement de telles mesures.

De même attendons-nous que soient rapidement mis en service les matériels promis et destinés au remplacement des autorails inconfortables qui sillonnent encore nos lignes.

Enfin, la S. N. C. F. doit accomplir un effort sur un troisième plan : celui du maintien des lignes dites secondaires et des gares existantes.

Certes, la société nationale a le louable souci de remédier au déficit important de son exploitation. Cependant, il serait particulièrement grave pour les régions défavorisées de réaliser de telles économies.

Aussi avons-nous accueilli avec satisfaction l'inscription dans les dépenses ordinaires de votre budget d'un crédit de 1 565 millions de francs destiné au maintien en activité des services omnibus.

En de nombreux endroits, en effet, la fermeture des gares, notamment, revêt un aspect économique et psychologique désastreux et ne peut qu'aggraver le phénomène de désertification contre lequel nous luttons sans relâche, par ailleurs, avec le concours des pouvoirs publics.

Je ne voudrais pas conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, sans appeler votre attention sur un problème particulier qui, vu de Paris, peut paraître tout à fait secondaire, mais dont les conséquences sont très graves dans les zones de montagne : je veux parler de la suppression des liaisons régulières entre une gare S. N. C. F. et les divers chefs-lieux de canton. De telles suppressions résultent directement d'un manque total de coordination entre les P. T. T. et la S. N. C. F.

C'est ainsi que la mise en service d'une voiture postale, puis celle d'un autre véhicule assurent le transport bihebdomadaire des colis S. N. C. F. — les colis express restant en gare jusqu'au jour fixé de livraison par le correspondant de la S. N. C. F. — font que le transporteur de voyageurs privé qui assurait antérieurement l'acheminement du courrier et la livraison des petites marchandises se trouve éliminé du fait du manque de rentabilité du service qu'il assure et des contraintes de la ligne. Avec lui disparaît la liaison régulière avec la gare. Le transport des voyageurs n'est plus assuré jusqu'à destination, et le travail des entreprises locales ou des commerces se trouve désorganisé, faute d'acheminement régulier et rapide des matériels ou des marchandises.

Les populations et leurs élus trouvent intolérable qu'après toutes les prises de position à tous les niveaux, en ce qui concerne tant le désenclavement que le maintien des services publics en zone de montagne, ne puisse être assurée entre les deux ministères, celui des P. T. T. et celui qui est responsable des transports, une meilleure coordination qui rétablisse, par un regroupement des services, une situation dont les conséquences sont néfastes pour le maintien de l'activité et de la vie en milieu rural.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous pencher sur ce problème et d'entrer en contact avec votre collègue des P. T. T. afin de lui apporter une solution convenable.

En conclusion, nous considérons que la S. N. C. F. doit contribuer de façon essentielle à l'effort général de désenclavement entrepris pour notre région, dans laquelle les conditions climatiques, particulièrement dures en hiver, font une place privilégiée au transport ferroviaire.

La S. N. C. F. se doit de répondre à cette attente en améliorant les conditions de confort du transport des voyageurs, en conservant la densité de son réseau et de son infrastructure, en améliorant la distribution de tout ce qui concourt à la marche des entreprises ou commerces locaux.

Ainsi, elle remplira mieux encore son rôle de service public, là au moins où celui-ci revêt un caractère essentiel et irremplaçable.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je voterai votre budget. (*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. Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez vous-même annoncé, devant la commission de la production et des échanges, que le budget des transports terrestres était un budget de rigueur.

Bien entendu, ce sont les usagers et les personnels des transports en commun qui en supporteront une fois encore les conséquences.

La réalisation à 51 p. 100 du plan d'action prioritaire n° 21 « Mieux vivre dans la ville » ne peut pas être un élément de satisfaction et encore moins d'autosatisfaction si l'on considère que le VII<sup>e</sup> Plan, dans ce domaine, était bien en retrait des véritables besoins des populations et de l'économie de notre pays.

Une véritable amélioration de la qualité de la vie nécessite une amélioration spectaculaire des transports en commun en quantité et en qualité, d'autant plus que la crise de votre système et ses conséquences mettent en cause à tous moments et en tous lieux la qualité de la vie des salariés. Ceux-ci, obligés souvent à de longs parcours lorsqu'ils ont encore la chance de travailler, vivent la réalité des moyens de transport en nombre insuffisant et insuffisamment adaptés. Il en résulte un important gâchis humain et économique.

La fatigue du transport s'ajoute à la fatigue de la journée de travail, le temps de transport prolonge le temps d'absence du foyer.

Dans nombre de villes, que ce soit en banlieue, dans les grandes agglomérations, dans les régions, l'impossibilité d'utiliser des moyens de transport collectifs surchargés, ou qui n'existent pas, aboutit à contraindre les personnes à se déplacer en voiture, ce qui ne fait qu'aggraver encore les problèmes de circulation, de perte de temps, de gâchis d'énergie. Or l'automobiliste, devenu automobiliste par force, est rattrapé par l'impôt, les taxes diverses, les péages, le stationnement, les contraventions.

Cependant, plus que jamais, les citadins et les habitants de nos campagnes ont besoin de moyens de transport économiques, modernes et diversifiés. A cet effet, il convient de considérer les transports urbains comme un service public. Il convient

aussi de consacrer plus de crédits d'investissement tant pour la S. N. C. F. que pour la R. A. T. P. Mais je concède volontiers que ce ne serait pas suffisant pour avoir une bonne organisation des transports dans notre pays. Ceux-ci souffrent avant tout des objectifs et des conséquences de votre politique.

Le chômage, la récession économique, l'inflation et la baisse du pouvoir d'achat, la désindustrialisation, la désertification de régions entières ont des incidences directes sur les transports ; mais il est vrai aussi qu'une bonne politique des transports peut aider à combattre tous ces maux.

Or, dans tous les domaines, vous liez toute amélioration des transports, toute modernisation, à la notion de profit : profits à partir de la production des moyens de transport, profits à partir de l'exploitation de ces moyens de transport qui sont mis au service des sociétés monopolistes.

Pour ce budget comme pour les précédents, il est beaucoup question, dans la presse, des subventions versées par l'Etat à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Elles y sont régulièrement présentées comme le résultat d'une mauvaise gestion, ou encore d'un manque de rigueur dans la gestion, de l'existence d'un personnel pléthorique, d'un manque d'imagination commerciale. Et bien d'autres arguments sont employés.

La S. N. C. F., comme toutes les grandes entreprises du secteur nationalisé, est l'objet de critiques incessantes de la part de la majorité. Les sommes que l'Etat lui verse sont cependant le résultat de deux faits.

D'une part, la société est un service public et doit être considérée comme tel. A ce titre, les avantages accordés aux travailleurs — congés payés, réductions diverses — sont financés par l'Etat, ce qui est tout à fait normal. D'ailleurs, dans ce domaine, je souhaite savoir si le Gouvernement envisage d'assurer la gratuité des transports urbains pour les scolaires, les personnes âgées et les chômeurs, comme nous le réclamons depuis longtemps.

D'autre part, l'importance de la subvention à la S. N. C. F. est due à la mauvaise politique que lui impose le Gouvernement et qui crée à la société des conditions d'exploitation difficiles, principalement pour son activité de transport des marchandises par trains et wagons complets.

La S. N. C. F. ressent durement les effets de la crise qui secoue le monde capitaliste. Mais les mauvais résultats d'exploitation sont, nous l'avons dit, le fait d'une mauvaise politique gouvernementale, mauvaise politique qui consiste à accorder de somptueux cadeaux aux grands trusts par l'intermédiaire des tarifs préférentiels gardés secrets, et pour cause.

Il serait intéressant, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous fassiez savoir combien cela représente, pour 1976 par exemple. Et puisque le déséquilibre financier de la S. N. C. F. est dû pour une part importante à l'aide prioritaire qu'elle est obligée de consentir aux transports de marchandises des grosses entreprises, nous voudrions savoir comment le Gouvernement compte réduire ce déséquilibre et connaître, avec plus de précisions, les augmentations de tarif que vous avez tout à l'heure annoncées à la tribune.

Le déséquilibre financier de la S. N. C. F. provient également des cadeaux consentis par le biais d'importantes ristournes versées aux propriétaires de wagons particuliers.

Au nombre des facilités accordées au grand capital, il faut également noter la privatisation sans cesse croissante de certains travaux d'entretien, alors que la société a montré dans bien des domaines qu'elle était capable de se moderniser, qu'elle disposait de personnel qualifié et qu'il lui était donc possible d'entretenir elle-même son matériel. Mais il est évidemment plus intéressant et plus conforme à la politique du Gouvernement de confier ces travaux à des sociétés privées dont on vient de connaître les profits importants qu'elles ont réalisés l'année dernière, telle la société Alstom.

Plus que jamais, une politique dynamique en matière d'investissements serait nécessaire. Aujourd'hui, vous faites état d'importants travaux et des sommes élevées consacrées à la modernisation.

Deux remarques sont à faire à ce sujet : de 1952 à 1974, votre politique a eu pour résultat la fermeture des lignes omnibus, le transfert sur route des services voyageurs, la cessation d'activités. C'était la période noire de la S. N. C. F.

Il convient de préciser qu'en francs constants — en prenant pour base juillet 1971 — les investissements ont baissé depuis 1966. Pour 1976, la moins-value par rapport à la moyenne de la période 1962-1968 est de 12,5 p. 100.

Or, dès 1969, par exemple, la direction de la société s'est rendu compte que son développement passait par une amélioration des services affectés à la clientèle et elle a souhaité, pour

faire face à la demande, que soit inscrite au VII<sup>e</sup> Plan la construction d'une nouvelle ligne en direction du Sud-Est. Celle-ci aura, vous le reconnaissez, monsieur le secrétaire d'Etat, un taux de rentabilité élevé. Pourtant ce grand projet fut écarté pendant un temps par le Gouvernement. En 1977, la construction de cette ligne est à peine commencée alors que la saturation de l'ancienne ligne oblige la S.N.C.F. à faire transiter des convois entiers par d'autres réseaux.

L'inconséquence de la politique gouvernementale en matière d'investissement a beaucoup rapporté, et rapporte encore aux grands monopoles, mais elle coûte cher à la nation, c'est-à-dire aux contribuables.

Il est important que, dès maintenant, en accord avec les populations concernées, les élus et les usagers, d'autres études soient entreprises afin de désenclaver les régions.

L'amélioration des liaisons transversales doit également être l'une des préoccupations immédiates. Il serait intéressant de connaître l'état d'avancement des schémas régionaux de transport qui doivent aboutir à une réorganisation des lignes. Seront-ils marqués par les orientations du plan d'entreprise intitulé « Horizon 1990 », dans lequel nous trouvons des hypothèses différentes certes, mais qui vont toutes dans le même sens : la mise en cause de la S.N.C.F. Au mieux, il s'agit de maintenir le réseau, déjà insuffisant, dans l'état actuel ; au pire, il est proposé un véritable démantèlement de la société. Sans doute, pourriez-vous nous donner plus de précisions.

En examinant les comptes de la société, nous constatons que le financement des investissements est assuré en partie par les ressources propres de la S.N.C.F., mais aussi par l'emprunt. Et il est fort surprenant que le Gouvernement laisse la société s'endetter vis-à-vis de pays étrangers. D'ailleurs, en reprenant les rapports de 1976, j'ai constaté que M. Papon était déjà intervenu à ce sujet l'année dernière. Où sont donc passées les belles déclarations sur la fermeté à l'égard de l'endettement extérieur ?

En 1976, la société a emprunté l'équivalent de 793 millions de francs en francs suisses, de 466 millions en dollars et de 128 millions en florins.

Que devient l'indépendance nationale en la matière ?

Prétendant lutter contre la mauvaise gestion de la société, le Gouvernement poursuit sa mauvaise politique à l'encontre du personnel.

De 1949 à 1976, le nombre d'agents est tombé de près de 480 000 à 272 000. Dans le même temps, la productivité par agent passait de 70 unités à plus de 230, alors que les salaires restaient ridiculement bas.

Ce progrès considérable de la productivité s'est accompagné de la dégradation des conditions de travail pour les agents, qui ont une haute idée du service public qu'assure leur société.

Les organismes professionnels estiment que quinze mille agents devraient être recrutés pour arrêter la dégradation des prestations de la société, pour améliorer les conditions de travail, pour commencer à rendre à la société son rôle de service public et pour assurer une meilleure sécurité.

Voilà donc une entreprise qui fait la preuve de sa haute technicité, d'une progression continue de sa productivité et qui connaît de plus en plus de difficultés, malgré une diminution des effectifs, qui contribue d'ailleurs à accroître le chômage.

La raison de ces difficultés ne vient pas du fait que la S.N.C.F. est une entreprise nationale. Elle réside en grande partie dans le pillage dont elle est l'objet de la part des sociétés industrielles et financières, dans le fait que cette société est avant tout à leur service et non au service prioritaire de la population, des besoins de celle-ci et d'une activité économique nationale tournée vers la consommation et l'amélioration des conditions de vie.

S'agissant de la R.A.T.P. et des transports de voyageurs de banlieue et de grande banlieue, d'importants travaux d'interconnexion sont en cours ; mais au rythme des réalisations actuelles de prolongements de ligne, nombre de villes de banlieue ne verront pas de si tôt une amélioration des transports en commun.

Il est cependant indispensable de répondre aux besoins de ceux qui, dans la région parisienne, habitent toujours plus loin en grande banlieue. Là apparaît la nécessité d'accélérer la remise en service de trains ( voyageurs sur les lignes de petite et de grande ceinture.

Il faut aussi arrêter la déshumanisation du métro et doter toutes les stations d'un personnel en nombre suffisant, afin d'assurer un service de qualité sur le plan de l'accueil, de l'information et de la sécurité.

Sur les transports de marchandises par voie d'eau, je ne poserais qu'une seule question : quelles sont les véritables intentions du Gouvernement ? A-t-il décidé de les faire disparaître ?

Une autre politique des transports est nécessaire, et elle est possible.

Elle doit correspondre aux besoins de la population au niveau de la nation, de la région, du département et de la commune. Elle sera basée sur le nécessaire équilibre entre la population, les possibilités d'emploi, de logement et d'équipement.

Elle sera le fruit d'une réflexion à partir d'un plan démocratique et d'une réelle concertation, non pas au sein de comités restreints, mais dans des réunions ou seront présents les élus, les représentants des entreprises de transports et ceux des usagers.

Bien entendu, cette politique des transports aura comme ossature la nécessaire complémentarité des divers moyens de transport, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises, afin de stopper l'énorme gaspillage qui existe dans ce domaine.

C'est ainsi que, pour le transport des marchandises, il faut mieux équilibrer les transports par fer et par route et, pour certains matériaux, utiliser à plein les possibilités qu'offrent le fer et les voies d'eau.

Une bonne politique des transports exige de nombreuses gares d'échanges rail-route et des centres routiers le long des voies ferrées et à proximité des autoroutes.

En liaison avec les professionnels, une recherche doit aboutir à une amélioration des services de livraison.

Priorité sera donnée aux transports en commun par l'utilisation rationnelle des infrastructures existantes. De véritables services de banlieue S.N.C.F. peuvent être mis en service dans beaucoup de grandes villes.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Gouhier ; vous avez largement dépassé votre temps de parole.

**M. Roger Gouhier.** Je termine, monsieur le président.

La mise en pratique de nouvelles techniques et l'amélioration de la productivité seront utilisées à la fois pour assurer de meilleurs services aux usagers, mais aussi pour améliorer les conditions de vie et de travail des personnels.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, ne correspond à aucun de ces impératifs. C'est pourquoi nous ne le voterons pas. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je m'efforcerais de répondre aussi brièvement que possible aux différents orateurs.

Monsieur Gaillard, soyez rassuré. Je consacre bien une partie de mes activités aux transports terrestres sans discrimination entre eux, l'aviation civile et la marine marchande.

Vous avez brossé une vaste fresque de ce qu'il faudrait, à votre avis, faire en matière de transport et que le Gouvernement ne fait pas. Je ne vous demanderai cependant pas où vous trouveriez l'argent pour le réaliser ; mais je ne peux pas vous laisser dire — pas plus, d'ailleurs, qu'à M. Gouhier qui a tenu, sur ce sujet, les mêmes propos — que le Gouvernement refuse à la S.N.C.F. les moyens qui lui sont nécessaires pour assumer ses tâches.

**M. Bertrand Denis.** Quatorze milliards de francs !

**M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat.** Je ne reviendrai pas sur les contributions qui sont accordées à la société nationale pour la placer dans des conditions de concurrence harmonisées avec les autres modes de transport.

Je rappelle toutefois que les investissements atteignent 5 584 millions de francs pour 1977 et qu'ils dépasseront sans doute 6 600 millions de francs l'année prochaine.

L'augmentation de la masse salariale à la S.N.C.F. a atteint 16,3 p. 100 de 1974 à 1975 et 15,8 p. 100 de 1975 à 1976. Cette année, dans le cadre de la politique contractuelle maintenue, et dans le respect de la politique de redressement économique, l'accroissement de la masse salariale est plus modéré ; mais un léger gain du pouvoir d'achat est acquis.

Ces indications prouvent, à elles seules, qu'une véritable politique sociale est menée à la S.N.C.F., comme dans les autres entreprises nationales.

Vous avez aussi évoqué les problèmes de la batellerie fluviale, que je n'ai fait qu'aborder brièvement.

Il est vrai que la situation est difficile, pour des raisons structurelles et conjoncturelles, les unes s'ajoutant aux autres. Je vous citerai toutefois des actions qui sont menées par le Gouvernement pour aider la profession à traverser cette période

délicate : avances remboursables, dont j'ai parlé ; fonds de régulation, que nous allons créer et qui prendra le relais des avances remboursables ; adaptation de la capacité de la flotte ; aide à la modernisation de la flotte par des prêts à faible taux d'intérêt ; encouragement à la formation de groupements d'artisans ; projet de création de la chambre de la batellerie regroupant les artisans ; enfin, appui aux jeunes pour leur installation.

Les bateliers ne sont donc pas oubliés par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'évolution des autorisations de programme inscrites au budget, je rappelle simplement qu'à la fin de 1978 le programme d'action prioritaire n° 21, « Mieux vivre dans la ville » sera réalisée pour sa partie transports à plus des deux tiers. Présenter cela comme un retard, monsieur Gaillard, me paraît être une exagération, si ce n'est relever de la fiction.

M. Raynal a évoqué des problèmes particuliers, notamment celui de certaines dessertes ferroviaires du Massif central. Je l'assure que je le ferai examiner dans tous ses aspects par la S.N.C.F.

Cependant, la réouverture de lignes au service voyageurs est en général une opération coûteuse, le coût financier pour l'Etat des services omnibus étant déjà très élevé. Les collectivités locales qui le demandent, et qui peuvent passer des conventions avec la S.N.C.F., doivent bien en apprécier l'intérêt, ainsi que les moyens d'assurer la meilleure qualité du service.

C'est pour toutes ces raisons que j'ai engagé avec les régions les schémas régionaux de transport. Les études qui sont faites, l'examen des différents moyens de satisfaire les objectifs de desserte permettent de dégager les solutions les plus judicieuses.

C'est dans ce cadre que les problèmes signalés par M. Raynal seront étudiés. J'ajoute que je dispose de crédits pour aider au démarrage d'opérations intéressantes d'amélioration de desserte de transport en commun.

Les lignes omnibus de la S.N.C.F. actuellement en service seront maintenues. En effet, depuis juillet 1974, le processus de suppression de ces lignes est arrêté, et l'Etat supporte la charge financière du déficit correspondant, charge qui atteindra 1,5 milliard de francs et qui est inscrite au projet de budget qui vous est soumis.

J'indique également que le nouveau matériel omnibus pour les autorails est déjà en service sur certaines lignes du Massif central : cinquante autorails, sur les cent vingt prévus, circulent. Les nouvelles remorques seront mises en service à partir de 1978 et, à la fin de 1979, l'ensemble des dessertes omnibus du Massif central sera assuré par le nouveau matériel.

Quant à vous, monsieur Gouhier, vous m'avez beaucoup prêté le terme de « profit ». Mais c'est un mot que je ne crois pas avoir employé. Vous me dites aussi que l'Etat critique la S.N.C.F. J'aimerais que vous m'indiquiez à quel moment je l'ai critiqué.

**M. Roger Gouhier.** Je parlais des hommes de la majorité !

**M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat.** La S.N.C.F. a entrepris, à la demande du Gouvernement, une étude prospective à moyen et long terme. Trois scénarios ont été définis ; la société nationale élabore maintenant son plan d'entreprise en se fondant sur le scénario central, c'est-à-dire sur une conception volontariste de son développement et de son redressement financier, ce qui est tout à fait conforme à la volonté du Gouvernement.

Vous avez développé à nouveau — ce qui ne m'a pas surpris — le mythe des cadeaux aux trusts, autrement dit de la tarification préférentielle qui serait accordée aux gros chargeurs.

C'est la quatrième fois que j'entends cet argument. Pour la quatrième fois, donc, je vous réponds que les gros chargeurs, c'est-à-dire ceux qui ont recours à des trains complets, ne sont nullement favorisés par la S.N.C.F. Les tarifs dont ils bénéficient sont : fonction, comme les autres tarifs, du coût de transport et s'ils sont plus bas, c'est parce que le prix de revient direct de la tonne kilométrique transportée par train complet est inférieur de moitié au prix de la tonne kilométrique transportée par wagon isolé.

Dans ces conditions, monsieur Gouhier, où sont les cadeaux ? Je viens de citer des chiffres. Vous vous êtes bien gardé d'en faire autant et pour cause : vos affirmations sont dénuées de tout fondement ! (Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, du rassemblement pour la République, et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)

**M. le président.** J'appelle d'abord les crédits inscrits à la ligne « Equipement et aménagement du territoire. — II. Transports. — Section commune ».

#### ETAT B

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

« Titre III : 3 322 593 francs. »

#### ETAT C

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

#### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 19 707 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 3 394 000 francs. »

#### TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 10 270 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 7 800 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix le titre III.

**M. Roger Gouhier.** Le groupe communiste vote contre, de même qu'il votera contre les autres titres.

(Le titre III est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Equipement et aménagement du territoire. — III : Transports terrestres ».

#### ETAT B

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

« Titre III : 3 209 437 francs ;  
« Titre IV : 4 145 331 000 francs. »

#### ETAT C

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

#### Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 12 720 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 4 500 000 francs. »

#### Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 803 954 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 179 664 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix le titre III.

**M. Roger Gouhier.** Le groupe communiste vote contre, de même qu'il votera contre les autres titres.

(Le titre III est adopté.)

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

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports, concernant la section commune et les transports terrestres.

#### IV. — Aviation civile et météorologie.

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports, concernant l'aviation civile et la météorologie.

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

**M. Pierre Baudis, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, mes chers collègues, mes observations sur les crédits seront brèves et mon propos portera davantage sur la politique poursuivie par le Gouvernement.

En ce qui concerne les crédits, je relèverai que la vive croissance des dépenses ordinaires ne traduit pas une amélioration très nette des moyens des services. Il faut en effet retrancher des dotations les 400 millions de francs prévus pour Air France si l'on entend établir une comparaison homogène, année sur année.

Si l'on procède à cette opération, la progression n'est plus que modérée. Il se pourrait que des difficultés surviennent à brève échéance dans certains services, comme ceux de la navigation aérienne. L'effort précédemment accompli en leur faveur a eu tendance à se ralentir depuis deux années. Il conviendrait de veiller à ne pas se retrouver, en pareil domaine, dans une situation délicate.

Pour ce qui est des dépenses en capital, l'évolution n'est pas satisfaisante. On enregistre une augmentation modérée des crédits de paiement mais une diminution en francs courants des autorisations de programme.

Il n'y a pas lieu de s'en féliciter, et il ne faudrait pas que cette tendance persiste à l'avenir. Dans la situation actuelle, on peut toutefois expliquer cette stagnation.

Il m'apparaît plus important de formuler quelques considérations sur la politique qui est conduite à travers les dotations budgétaires que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de voter. Ces considérations concerneront, d'une part, les compagnies aériennes et les aéroports et, d'autre part et surtout, la construction aéronautique.

S'agissant des compagnies aériennes, mon propos me conduira à délaissé quelque peu l'actualité. Je ne parlerai donc pas d'UTA, société qui semble par ailleurs soustraite aux contraintes qui sont imposées aux autres compagnies françaises, notamment pour l'achat de ses appareils.

Je ne commenterai pas davantage la situation d'Air Inter, sinon pour souligner les efforts de gestion qui sont déployés par la direction de l'entreprise. J'indiquerai cependant, pour prendre date, que cette compagnie pourrait bien connaître quelques problèmes au cours des prochaines années du fait d'un de ses principaux actionnaires qui réalise un investissement très important : je veux parler de la S. N. C. F. et du train à grande vitesse Paris—Lyon.

Le problème de fond qui est posé par la compagnie Air France mérite en revanche quelques développements. Cette compagnie semble être entrée dans une ère de déficit chronique et grave. Il est clair qu'une telle situation ne peut durer.

Il convient de distinguer les résultats dus à l'exploitation du supersonique, d'une part, et, d'autre part, les résultats de l'activité subsonique de la compagnie. S'agissant du supersonique, j'ai dit ce qu'il en était dans mon rapport écrit et j'invite ceux qui sont intéressés par ce problème à s'y référer. Il est certain que l'atterrissage à New York va permettre de diminuer un peu le déficit d'exploitation de l'appareil. Il importe cependant d'obtenir d'autres droits de trafic, notamment au Japon.

La commission des finances s'est élevée avec force contre les pratiques discriminatoires qui sont le fait de certains Etats étrangers. Elle invite le Gouvernement à tout faire pour qu'il y soit mis bon ordre.

L'activité subsonique d'Air France est encore déficitaire, bien que ce déficit ait tendance à diminuer, ce dont il faut féliciter la compagnie. Parmi les causes structurelles de ce déficit, je citerai seulement la desserte de deux plates-formes aéroportuaires et l'utilisation des Caravelle, appareils anciens.

Dans la mesure où la compagnie Air France supporte des contraintes de service public, celles-ci doivent être financièrement compensées.

Une telle démarche implique la signature d'un contrat d'entreprise, dont on parle beaucoup, mais que l'on attend toujours.

Il conviendrait ainsi d'établir sur des bases financièrement saines les rapports entre l'Etat et l'entreprise nationale.

La situation d'Aéroport de Paris ne mérite pas de longs développements. Cet établissement est en train d'assainir ses comptes en pratiquant une politique de gestion plus rigoureuse. Il faut l'en féliciter.

S'agissant des aéroports de province, la commission des finances a examiné les conditions dans lesquelles l'aide de l'Etat était accordée pour travaux qui y sont réalisés. Il est apparu que les critères d'attribution des concours publics n'étaient pas très connus. Il est apparu aussi que la nécessité des besoins à satisfaire n'était pas exactement prise en compte, la nature des dépenses l'emportant, semble-t-il, sur leur degré d'urgence. Sur ce point, la commission des finances souhaite obtenir de la part du Gouvernement les éclaircissements qu'elle demande.

J'en viens à la construction aéronautique. Je m'attarderai davantage sur cet aspect fondamental de la politique conduite dans le domaine de l'aéronautique civile.

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt du discours qu'a prononcé le Premier ministre à l'occasion du dernier salon du Bourget. Pour la première fois, depuis longtemps, nous avons eu le sentiment que les questions de l'aéronautique civile avaient fait l'objet d'une sérieuse réflexion au niveau des instances gouvernementales. Le Premier ministre a ainsi exposé les orientations d'un commencement de politique, mais il faut bien reconnaître que sa prestation se situait dans un moment très difficile pour l'aéronautique française. Aussi ses propos comportent-ils, à côté d'aspects positifs, certaines lacunes qu'il convient de relever.

Les orientations positives sont constituées essentiellement par les deux grands programmes civils qui occupent actuellement les sociétés de construction, à savoir l'Airbus et le moteur de dix tonnes.

L'Airbus est une excellente machine qui donne satisfaction à ses utilisateurs : parfaite régularité, faible niveau sonore, bonne rentabilité. Si cet avion était américain, il serait déjà vendu à deux cents exemplaires.

Il ne faut pas répéter avec cet appareil l'erreur qui a été jadis commise avec la Caravelle. Nous devons tirer de cet avion toute une famille qui puisse à la fois satisfaire les compagnies et marquer notre place dans le créneau que nous commençons d'occuper.

Cet objectif implique que les pouvoirs publics manifestent encore davantage d'ardeur pour imposer cet appareil sur les marchés étrangers et pour lever les obstacles d'ordre administratif qu'il pourrait rencontrer. Airbus doit pouvoir atterrir partout, y compris à Moscou et sur tous les aérodromes de New York, notamment à La Guardia.

Il ne faut pas recommencer avec cet appareil, qui d'ailleurs ne soulève aucun problème du point de vue de l'environnement, les navrantes expériences que nous avons connues avec Concorde. Il faut aussi fabriquer, pour répondre aux besoins de la clientèle, des versions dérivées de l'appareil. Le Gouvernement s'y emploie et j'en fais état dans mon rapport écrit. Mais il convient de ne pas s'arrêter en chemin. Les crédits ne doivent pas manquer. La commission des finances a voté une recommandation en ce sens.

Il faut absolument faire de la famille Airbus un très grand succès commercial.

J'ajouterai que la relance du Nord 262 représente un élément intéressant dans le plan de travail de l'aéronautique française pour les prochaines années. En effet, cet appareil, dont la chaîne n'a pas été alimentée à partir de 1972, paraît posséder toutes les caractéristiques d'un bon avion de surveillance maritime. Au moment où la limite des eaux territoriales a été sensiblement reculée et où la France doit manifester sa présence dans une zone notablement plus étendue que naguère, la nécessité d'un appareil de ce type paraît démontrée.

Par ailleurs, des intentions d'achat se sont manifestées de la part de pays étrangers. Ne laissons pas passer notre chance. Allant au devant des demandes qui ont été formulées sur divers bancs de l'Assemblée nationale, je souhaiterais que le Gouvernement prenne en considération les possibilités qu'offre cet appareil.

Pour le moteur de dix tonnes il apparaît que le programme français est bon. Il est conduit également en coopération avec les Américains. La coopération se poursuit dans de bonnes conditions et, techniquement, le programme est en bonne voie. Il faut le poursuivre sans retard.

Les perspectives commerciales semblent s'être quelque peu assombries au cours des derniers mois. C'est une raison supplémentaire pour mener un gros effort auprès des acheteurs potentiels. Les sociétés et l'Etat ne doivent ménager ni leur argent ni les moyens d'action pour placer sur le marché cet intéressant produit.

Sur deux points cependant, les orientations définies par le Premier ministre appellent soit des remarques, soit des réserves. Il s'agit, d'une part, du nouvel avion européen et, d'autre part, de la restructuration de l'industrie aéronautique.

Par discrétion, je n'évoquerai que d'un mot le projet Dassault-Douglas. La commission des finances avait été prudente l'an dernier sur le projet qui lui avait été présenté; elle avait eu raison d'adopter cette attitude.

Quant au nouvel avion européen, nous devons y croire, et essayer de rattraper le retard. Les experts travaillent. Il faut les encourager et tenter d'aboutir à un accord. Il ne faut toutefois pas se dissimuler les difficultés que nous rencontrons certainement dans la réalisation d'un programme qui n'existe encore que sur le papier.

La restructuration de l'aéronautique consiste en deux opérations. D'une part, l'Etat doit prendre la minorité de blocage dans la Société des avions Marcel Dassault, d'autre part, il doit créer une société publique qui sera chargée de coordonner les activités de la S. N. I. A. S. et de la société des avions Marcel Dassault. Je ne cacherai pas à l'Assemblée que ce projet constitue la partie la plus floue de l'allocution prononcée au Bourget par le Premier ministre.

Pour ce qui est des modalités de cette opération, visant à obtenir la minorité de blocage, on sait maintenant que les avances remboursables consenties par l'Etat à la Société Marcel Dassault ne sont pas actuellement exigibles. On s'interroge donc sur les conditions dans lesquelles cette opération sera dénouée.

Quant aux objectifs de la société publique à créer, ils demeurent vagues. Votre commission des finances n'a obtenu aucun renseignement sur les modalités de sa constitution. Elle n'a pas eu davantage de chance s'agissant des objectifs fixés à la mission confiée à M. Blancard.

Vous comprendrez aisément qu'on ne puisse se satisfaire de cette absence d'information. Il importe quand on veut avancer dans une pareille action d'en définir les moyens.

Nous attendons du Gouvernement qu'il nous donne à ce sujet toutes précisions utiles.

Je terminerai mon intervention par un compliment adressé au Gouvernement et à ses services, car je dois préciser que le ministère a fourni à la commission des finances, quoique avec quelque retard, une documentation intéressante et qu'il a répondu sans réserve aux questions que j'avais posées. Je tenais à le souligner et à lui en donner acte.

Ces observations étant faites, votre commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter sans modification les crédits de l'aviation civile. *(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. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, proposer de brèves réflexions, tel est le sort du rapporteur pour avis.

La lecture du rapport que je présente au nom de la commission de la production et des échanges peut donner le sentiment d'une certaine sévérité à l'égard de la politique gouvernementale en matière d'aéronautique civile.

Mais faut-il être complaisant avec ses amis au risque de faillir à son devoir? Personne, je le crois, ne gagne à pratiquer ce dialogue à mi-voix qui laisse subsister des arrières-pensées et mieux vaut une certaine vigueur qui ne doit cependant pas choquer.

Voilà pourquoi mon rapport présente une analyse qui n'est jamais négative, mais que l'on trouvera peut-être ambitieuse. Elle se veut critique mais pour mieux construire et je ne méconnais ni la rigueur d'un cadre budgétaire volontairement étroit en cette année difficile, ni la bonne volonté du Gouvernement, ni les pesanteurs diverses que chacun connaît.

Pour juger de mes intentions, c'est à ma conclusion qu'il faut vous référer. Je ne condamne pas puisque je propose l'adoption des crédits, mais je mets en garde pour l'avenir. Ce qui pourrait m'autoriser à adopter une telle attitude, c'est d'être rapporteur de la commission de la production et des échanges depuis 1958. J'ai donc suivi de très près le développement des transports aériens français, comme je l'avais déjà fait depuis 1948 à un autre titre.

Notre industrie aéronautique — et il faut comprendre sous ce terme à la fois la construction aéronautique et ses clients que sont les transporteurs aériens — est en bonne santé.

Le trafic international de passagers et de fret reprend une progression encourageante, et certains y verront peut-être le signe annonciateur de la fin de la crise mondiale que nous traversons depuis quelque temps.

L'avenir des transports, chacun le sait, appartient aux communications par voies aériennes qui ne peuvent que se développer. Dans ces conditions, comment pourrait-on ne pas tout mettre en œuvre pour maintenir en ce domaine notre haut niveau de technologie? N'oublions pas que, depuis les débuts de l'industrie aéronautique, la France a trouvé là l'une de ses vocations. Depuis les pionniers du début du siècle jusqu'à nos brillants techniciens, ingénieurs et ouvriers d'aujourd'hui, notre industrie aéronautique s'est toujours maintenue au plus haut niveau sur le plan international.

Dès lors, ne convient-il pas d'accorder à cette industrie une place exceptionnelle dans l'ensemble de l'économie française? La réponse à cette question est évidente, et je suis certain que la vôtre, monsieur le ministre de l'équipement, serait affirmative. Mais il ne suffit pas d'exprimer une volonté. Encore faut-il définir une politique et se donner les moyens de cette politique. Or, à cet égard, nous sommes un peu restés sur notre faim.

Fixer une politique de l'aéronautique en France, c'est lier dans un même projet, clients et producteurs, industriels et transporteurs aériens.

Nous avons souvent souligné la nécessité, pour la France, de préserver son indépendance — c'est là se placer à un niveau élevé — et celle de demeurer concurrentielle — c'est se placer à un niveau terre-à-terre. Mais les deux aspects sont importants, et l'on répondra à ces deux nécessités en continuant à équiper, au moins en partie, comme c'est le cas actuellement, nos compagnies aériennes en matériel français.

Cependant notre industrie souffre d'un manque de continuité dû à des difficultés d'adaptation. Depuis les premiers rapports que j'ai présentés ici après 1958 au nom de la commission de la production et des échanges, j'ai un peu le sentiment de répéter les mêmes choses, et je crains de finir par lasser l'Assemblée sans être certain qu'on me comprenne. En tout cas, à défaut d'être compris, ces propos ont été repris puisque, récemment, le Président de la République a évoqué cette idée d'une famille d'avions que, depuis des années, je demande ici qu'on mette en application.

Quand nous déciderons-nous à pratiquer une politique de continuité qui a toujours été celle de l'industrie américaine, et qui semble avoir si bien réussi aux grandes firmes de la côte ouest des Etats-Unis? Ces sociétés ont toujours disposé d'une gamme complète d'avions permettant tous les choix, ce qui leur a donné la possibilité d'être toujours placées sur tous les marchés. Pourquoi la France n'a-t-elle jamais tenté de créer une famille d'avions, assurant ainsi la continuité nécessaire?

Aujourd'hui, nous devons nous garder de deux erreurs. Je pense que nous ne les commettrons pas, mais il n'est peut-être pas inutile de souligner les dangers qu'elles comporteraient.

La première erreur serait de ne pas bien définir le créneau commercial de l'avion à venir. Actuellement, nous ne savons pas exactement ce qu'il sera, mais peut-être M. le secrétaire d'Etat nous donnera-t-il tout à l'heure des précisions sur ce point. En tout état de cause, nous savons d'ores et déjà qu'il ne constituera pas un nouvel élément d'une famille d'avions que nous n'avons pas su créer.

La deuxième erreur dont il convient de se garder consisterait à laisser se créer un vide dangereux, un intervalle trop long entre le Concorde classique et l'appareil supersonique dit de deuxième génération, dans la mesure, bien sûr, où nous acceptons l'idée d'arrêter la fabrication du Concorde, idée d'autant plus intolérable qu'elle semble nous être imposée de l'extérieur.

Il n'est pas mauvais de rappeler ici l'aventure du Concorde victime de la mauvaise foi et de l'ignorance quant à ses caractéristiques et à son coût. Toutes les critiques qui lui étaient adressées ont été largement démenties par les faits, ce qui ne les empêche pas de se faire encore entendre de temps à autre.

Comment ne pas être scandalisé lorsqu'on voit certains citer le Concorde comme exemple d'une opération désastreuse ? La meilleure façon de rendre désastreuse cette opération ambitieuse, c'est d'arrêter la fabrication du Concorde sans avoir pris le soin d'assurer une continuité et en laissant se créer une sorte de vide qui serait très dangereux pour la France.

Et n'avons-nous pas montré quelque faiblesse face au comportement inadmissible d'une nation concurrente qui a d'ores et déjà gagné, même si l'issue d'un incroyable procès nous a été favorable ? Cette nation a gagné parce qu'elle nous a fait perdre deux années capitales pour l'avenir du supersonique, deux années dont il n'est pas sûr que nous puissions les rattraper.

Si l'avenir de Concorde est aujourd'hui incertain, c'est parce que nous avons été les victimes de cette guerre qu'on nous a délibérément déclarée. Et nous avons été choqués de constater que le gouvernement français ne réagissait pas avec assez de vigueur à une opération d'une grande hypocrisie, et qui n'avait aucun rapport — tout le monde le sait — avec les problèmes économiques qui constituaient son support légal. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)*

Le Gouvernement, par ailleurs, envisage une coordination des flottes de transport, mais il ne va pas jusqu'au bout de ses intentions et sans doute a-t-il raison. En effet, deux solutions sont possibles : ou bien l'on crée, avec tous les avantages et les inconvénients que cela comporte, une sorte de grande corporation des transports aériens français — cela avait déjà été envisagé, puis abandonné — englobant tous les transports de premier niveau, c'est-à-dire tous les transports importants, publics ou privés ; ou bien l'on conserve à peu près le schéma actuel, c'est-à-dire, d'une part, un secteur nationalisé comprenant un secteur international et un secteur domestique et, d'autre part, un secteur privé représenté essentiellement par l'U. T. A. Mais il me paraît difficile, pour ne pas dire impossible, de se tenir à mi-chemin en se bornant à coordonner les flottes d'Air Inter et d'Air France. Une telle solution ne pourrait que donner de médiocres résultats.

On critique parfois la gestion d'Air France, tout en reconnaissant les efforts accomplis par sa direction et son personnel pour sortir d'une situation de déficit. Mais il ne faut pas oublier que des charges pèsent sur cette compagnie en raison même de son statut d'entreprise nationale.

Peut-être serait-il bon de mieux définir ces charges imputables aux sujétions inhérentes à ce statut d'entreprise nationale. Ainsi, lorsqu'elles auraient été précisées, plus personne ne pourrait s'abriter derrière elles.

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

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** La gestion d'Air France s'en trouverait clarifiée et les dirigeants de cette compagnie seraient mieux à même d'apprécier leurs propres efforts, alors qu'actuellement ils ont parfois le sentiment que la charge imposée par l'Etat vient toujours en limiter les effets.

Enfin, l'idée d'une évolution coordonnée d'Air France et d'Air Inter, qui part d'une bonne intention, ne doit pas conduire à remettre en cause la réussite d'Air Inter ni à modifier ses caractéristiques de compagnie autonome et intérieure.

Mes propos constituent non pas un réquisitoire, mais un appel volontairement durci, car inspiré par une double passion, sans doute partagée par nombre d'entre nous : celle d'assurer l'avenir de la France et des ailes françaises dans le concert international.

C'est avec ces réserves que la commission de la production et des échanges vous propose d'adopter les crédits de l'aviation civile. *(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 suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

#### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1978, n° 3120 (rapport n° 3131 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan :

Aviation civile et météorologie (suite) :

(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.)

La séance est levée.

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

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

(Le compte rendu intégral de la 3<sup>e</sup> séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)

