

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

COMPTE RENDU INTEGRAL — 53^e SEANCE

1^{re} Séance du Mercredi 13 Novembre 1968.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1969 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4319).

Équipement et logement (suite).

MM. Granet, Martin, Dupont-Fauville, Delelis, André-Georges Volsin, La Combe, Poncelet, Cermolacce, Ehm, Jacques Vendroux, Barberot, Gerbet, Boulay, Royer, Duval, Ruals, Marie, Jacson, Nungesser.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 4337).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1969 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341, 359).

Nous reprenons l'examen des crédits concernant l'équipement, le logement et l'urbanisme.

* (1 f.)

Je rappelle les chiffres des états B, C et D :

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

ÉTAT B

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

« Titre III : + 44.363.983 francs ;
« Titre IV : + 11.264.520 francs. »

ÉTAT 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, 986.150.000 francs ;
« Crédits de paiement, 432.936.000 francs. »

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

« Autorisations de programme, 4.262.450.000 francs ;
« Crédits de paiement, 1.147.625.000 francs. »

TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Autorisations de programme, 27 millions de francs ;
« Crédits de paiement, 29 millions de francs. »

ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1970.

TITRE III

« Chapitre 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations : 15 millions de francs. »

Hier soir, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Granet. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Paul Granet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, que de voix, depuis des années, se sont fait entendre pour expliquer que la construction en France allait mal ! Cette branche de l'économie, à laquelle on devait donner la priorité des priorités, était en fait la proie de la routine et souvent de la médiocrité.

Aujourd'hui, sur le double plan quantitatif et qualitatif, les insuffisances de notre politique apparaissent clairement.

Je vous épargnerai les chiffres et je glisserai très vite sur les témoignages. Vous les connaissez comme moi.

Il suffit de rappeler que la construction française piétine autour de 400.000 logements par an, qu'environ le tiers des Français n'ont pas les moyens d'accéder à la propriété et que le prix des terrains continue de monter. Nous sommes donc loin de la priorité des priorités.

Pourtant, monsieur le ministre, je ne vais pas vous demander un effort accru en faveur de la construction. Ce serait trop facile et ce serait vain. Je crois qu'une meilleure distribution des moyens existants et plus de dynamisme peuvent déjà considérablement bouleverser la situation.

Il faut d'abord que vous donniez à votre ministère un objectif net et clair. A mon sens, aujourd'hui, il ne saurait y en avoir qu'un : mettre sur le marché des logements moins chers. Cette politique, cette formule, vous le savez bien, n'a que les apparences de l'évidence.

Des fonctionnaires de la rue de Rivoli à la recherche effrénée de rentrées fiscales aux ingénieurs épris de perfection, de normes et de gadgets, des urbanistes à la recherche de compositions monumentales à vos propres fonctionnaires sur-spécialisés, donc souvent procéduriers, personne en France, depuis des années, ne s'est donné comme objectif l'abaissement des prix.

Bien sûr, le pays attend de vous, monsieur le ministre, que cela change. Nous savons que vous l'avez compris, que vous vous êtes engagé sur cette voie et je m'en réjouis.

Permettez-moi cependant de vous soumettre quelques suggestions à cet égard.

J'aborderai successivement quatre chapitres et, d'abord, celui qui a trait aux plans d'urbanisme.

Actuellement, en raison d'une très mauvaise conception des plans d'urbanisme et des schémas directeurs, on commet une double erreur en établissant des plans à trop long terme qui se réfèrent aux seuls impératifs de l'urbanisme, tandis qu'aux États-Unis les plans — de cinq ans ou de sept ans — sont revus chaque année.

L'histoire va tellement vite, les données de l'économie sont si rapidement modifiées, les mentalités collectives évoluent à un point tel qu'il est impossible d'imposer des zonings précis, à échéance de cinq ans, de sept ans ou de huit ans.

Tout nous surprend sans cesse : l'évolution de la population parisienne, le dépeuplement rural, la ruée des Français vers la maison individuelle, l'avènement massif de l'industrie des loisirs, phénomènes qui ont presque toujours été soit maximisés, soit minimisés par nos bureaux d'études et par nos urbanistes.

C'est ainsi que le schéma directeur de la région parisienne, qui a été conçu il y a aujourd'hui six ans, est tout de même quelque peu périmé.

Depuis six ans, on n'a cherché qu'à l'affiner en le faisant passer dans les plans d'urbanisme intercommunaux. Lorsque ce travail sera terminé, le schéma directeur aura dix ans : comme tout plan à échéance de dix ans, il sera déjà vieux et démodé en ce *xx^e* siècle. Vouloir alors l'imposer ne peut être qu'une source de conflits, de distorsions et, finalement, de retards et de frais.

A cet égard, je citerai un seul exemple.

L'urbanisme commercial d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec ce qu'il était il y a dix ans. Eh bien ! inlassablement, dans toutes les zones à urbaniser en priorité, dans les projets de villes nouvelles, on prévoit la construction d'une galerie commerciale comparable à celle de Stockholm, qui date de 1955.

Ces plans d'urbanisme ont été conçus avec, comme seule référence, les principes d'un urbanisme abstrait. Là, il y a méprise.

Si l'on veut faire, dans notre pays, de l'urbanisme abstrait et technocratique, il faut avoir le courage de le dire, de nationaliser l'aménagement foncier, de décréter que seul l'Etat peut produire des terrains à bâtir et que, de ce fait, l'expropriation devient la règle d'acquisition des terrains. Il faut alors accepter les conséquences d'une telle politique, à savoir le financement intégral par l'Etat et l'obligation pour les Français d'occuper le logement qui leur est affecté. Car chacun sait que, très souvent, les Français refusent de s'installer dans les logements qui ressortissent à l'urbanisme officiel.

A ce propos, monsieur le ministre, je désire poser deux questions.

En premier lieu, quel est l'encours des sociétés d'économie mixte chargées de l'aménagement foncier des Z. U. P., et à partir de quel moment comptez-vous provisionner, dans votre budget, les pertes de ces Z. U. P. ?

En second lieu, combien y a-t-il, dans les Z. U. P., de logements et de terrains qui ne trouvent pas preneurs ?

Il faut maintenant revenir sur les errements du passé et faire de l'urbanisme réaliste, par opposition à l'urbanisme abstrait.

L'urbanisme réaliste consiste à trouver un équilibre entre les impératifs de l'urbanisme et ceux de la sociologie et de l'économie.

Les Français ont raison lorsqu'ils veulent des maisons individuelles plutôt que des immeubles collectifs, quand ils préfèrent vivre dans des vallées plutôt que dans des plaines à perdreaux. Ils ont raison, par définition même, contre les urbanistes. Ou alors nous n'avons plus rien à faire ici, ni les uns ni les autres.

De même, les financiers ont raison quand ils s'effraient des équipements prévus dans les schémas directeurs. Les fonctionnaires doivent étudier la rentabilité de chaque équipement collectif et prendre leur décision en fonction de cette rentabilité. Car les équipements collectifs ont, eux aussi, une rentabilité. Il faut toujours choisir entre deux ponts, entre deux routes, entre deux voies ferrées. Il est trop facile d'étudier l'horizon 1980 : c'est souvent se donner un alibi pour ne pas trancher, mais cela conduit aussi très souvent à ne rien faire.

Les élus ont raison quand ils s'étonnent que l'on prévoie l'implantation d'une ville nouvelle sur l'espace occupé par 20.000 petites maisons populaires, ce qui entraîne 20.000 expropriations alors qu'il existe à côté de vastes propriétés d'un seul tenant.

Monsieur le ministre, tout cela alourdit et bloque la politique française de la construction. Rien n'est plus urgent que de donner à l'urbanisme de nouvelles dimensions : une dimension économique, car il faut aller au moins cher ; une dimension commerciale, car il faut construire ce que veulent les Français ; une dimension que j'appellerai historique, car il faut savoir toujours recommencer un plan d'urbanisme.

J'aborde maintenant le deuxième chapitre, celui des terrains.

Ma conviction est qu'il ne servirait à rien, par une modification des plans d'urbanisme et par une politique plus souple d'application des règles de densité, d'accroître la superficie des terrains constructibles et de relever les coefficients de constructibilité si l'on ne modifiait pas, et à très bref délai, la législation fiscale relative aux terrains à bâtir.

Il est certain qu'à nouveau, depuis quelques mois, la valeur d'un terrain déclaré constructible, ou auquel on applique une densité plus forte, augmente. Nous sommes dans une nouvelle ère d'augmentation du prix des terrains.

Certes, la politique des plans d'urbanisme, en raison de la limitation des terrains déclarés constructibles et de la multiplication des suris à statuer, est en partie responsable de cette situation. Nous l'avons vu.

Mais il y a autre chose : le vendeur, dans la conjoncture actuelle, incorpore dans son prix de vente la taxation des plus-values foncières, laquelle se révèle de plus en plus lourde. On constate surtout, l'absence d'une politique fiscale volontaire provoquant la création d'un véritable marché des terrains à bâtir.

Sous la précédente législature a été voté le principe de l'impôt foncier. Il faut, monsieur le ministre, l'appliquer dans les plus brefs délais. Seul un impôt taxant annuellement les terrains à bâtir stockés et, corrélativement — j'insiste sur ce point — la suppression de la taxation des plus-values peuvent permettre la création d'un véritable marché des terrains et, par conséquent, me semble-t-il, favoriser la baisse du prix de ces terrains.

Je ne m'étends pas plus longtemps sur ce sujet car, au cours de la précédente législature, Edgard Pisani, Michel Cointat et moi-même, en défendant nos amendements, avons longuement développé la philosophie de cet impôt foncier. J'indique seulement que, faute d'un impôt foncier, la plupart des mesures que vous prenez pour abaisser les éléments du prix de revient

de la construction risquent de profiter non à l'acquéreur de l'appartement, ce qui serait souhaitable, non à l'investisseur, ce qui serait un moindre mal, mais au vendeur du terrain.

Le troisième chapitre, que j'aborde maintenant, est essentiel : il a trait au financement de la construction sous son double aspect : investissement par les promoteurs, crédit pour les acquéreurs.

La crise de 1966-1967 a fait fuir une masse de capitaux du secteur de la construction vers d'autres secteurs de l'économie, peut-être moins rémunérateurs, mais où les risques sont moindres. Cela n'est pas nécessairement grave. En effet, la construction n'a pas besoin d'énormes fonds propres, puisque le financement est assuré en grande partie par les acquéreurs.

Afin que le volume des fonds propres des constructeurs, prêts à s'investir dans ce secteur de l'économie, corresponde aux ratios couramment retenus par les banques et au volume de la construction, il faudrait seulement que la taxation forfaitaire privilégiée des bénéfices à 25 p. 100 soit maintenue au-delà du 31 décembre 1970. Il est urgent de prendre cette décision, car c'est au cours des prochains mois que, en vue des opérations de 1971 et au-delà, les flux de capitaux se dirigeront vers la construction ou vers d'autres secteurs.

Mais c'est sur l'accroissement de l'aide à l'acquéreur que le Gouvernement se doit de faire porter son effort principal.

Aujourd'hui, la quasi-totalité de ceux qui ont le besoin urgent d'un appartement ne disposent pas de ressources financières suffisantes pour en régler instantanément le prix d'achat.

L'accession à la propriété est devenue un acte de budgétisation mensuel, elle n'est plus un investissement instantané en capital. Un appartement ne coûte plus 80.000, 100.000 ou 120.000 francs : il coûte 400, 500 ou 600 francs par mois.

Finalement, c'est donc agir sur le prix de l'appartement que supprimer l'apport initial et diminuer ensuite les mensualités.

Il est donc souhaitable que le Gouvernement s'engage sur la voie d'une baisse très sensible des remboursements mensuels. Il ne devrait rien en coûter à l'Etat. Car le propre de l'aide à l'acquéreur, c'est qu'elle est faite, en définitive, par l'acquéreur lui-même. Seuls se posent des problèmes de mobilisation et de transformation des liquidités.

Vous savez, monsieur le ministre, que, pour mobiliser l'épargne liquide au service de la construction et pour la transformer ensuite en crédit à l'acquéreur, crédit qui doit être long et bon marché, on s'est heurté à trois obstacles qu'il a fallu localiser, puis essayer de surmonter. Jusqu'à présent, on n'y est que très imparfaitement parvenu. Pourtant, c'est là, certainement, que réside le problème essentiel de la construction.

Le premier obstacle résultait du fait qu'une très grande partie de l'épargne semi-liquide n'allait pas à la construction. Par le biais de la Caisse des dépôts et consignations, elle était, en fait, orientée vers les équipements économiques.

Le deuxième obstacle était l'inadaptation des mécanismes de transformation, par les banques, des dépôts à vue en crédits à long terme.

Enfin, le troisième obstacle était l'absence d'incitation fiscale à l'investissement à long terme dans le logement.

Comment a-t-on essayé de surmonter ces obstacles ? Le premier, par la création d'une épargne affectée au logement, et non drainée vers des utilisations extérieures ; le deuxième, par la création d'un mécanisme de transformation valable pour l'appareil bancaire — ce fut le marché hypothécaire — et enfin, en ce qui concerne le troisième obstacle, c'est-à-dire l'absence d'incitation fiscale, par une utilisation très limitée de l'article 163 bis.

Premier point : l'épargne-logement. Elle représente actuellement plus de 4,5 milliards de francs de dépôts. Elle a eu deux mérites : tendre à supprimer l'apport initial et nourrir les progrès du marché des créanciers hypothécaires, puisque l'épargne-logement, dans la période d'épargne, avant d'être transformée en prêt, doit être, en vertu de sa réglementation, entièrement consacrée à des logements.

Il n'en reste pas moins que l'épargne-logement n'est que faiblement efficace pour le moment. Comment alors la rendre plus efficace ?

D'abord, on peut songer à améliorer le régime fiscal. Ce que je proposerais, c'est que, à défaut de détaxer l'épargne constituée progressivement par les futurs acquéreurs, on applique, à tout le moins, l'article 163 bis à cette épargne, dans le cadre de l'épargne-logement et que soient exonérées, et la part des intérêts et la part de remboursement des prêts.

Il me semble qu'il y aurait là une incitation fiscale notable qui ne devrait pas rencontrer une trop forte opposition de la part du ministère des finances.

Il faudrait aussi apporter un certain nombre d'assouplissements à l'épargne-logement proprement dite, notamment en permettant aux déposants non seulement de financer des appartements neufs

ou anciens, mais encore d'acheter des terrains avec cette épargne-logement, ce qui serait très important du point de vue du développement des lotissements et de la construction pavillonnaire.

Il faudrait aussi — pourquoi pas ? — permettre aux déposants de financer des résidences secondaires.

Il faudrait même aller au-delà et leur permettre de financer des logements qui, en définitive, seraient simplement destinés à la location.

Je crois, en dernière analyse, que l'épargne-logement devrait être ouverte à ceux qui n'ont pas l'intention de se loger comme à ceux qui n'entendent pas réellement construire, c'est-à-dire que, selon une suggestion déjà étudiée par M. Claude Alphandéry, je proposerais d'assimiler l'épargne-logement à un compte d'épargne d'une durée de cinq ans. Si au bout de cinq ans l'intéressé n'a pas construit, on peut considérer que, malgré tout, une épargne stable a été réalisée, une épargne qui, par définition et par sa réglementation même, est nécessairement destinée au logement. Je considère donc à ce moment-là que l'épargnant peut être libéré de son engagement de construire tout en conservant le bénéfice de la prime et de l'exonération.

Le deuxième point que je vous ai annoncé est celui des mécanismes de transformation des dépôts à vue en prêts à moyen ou à long terme. Dans ce domaine, on a mis en place le marché hypothécaire dont les résultats sont très remarquables. C'est précisément pourquoi des mesures de consolidation et d'amélioration deviennent nécessaires. Au rythme actuel, il est très probable que nous dépasserons rapidement un encours de 10 milliards, voire de 15 milliards. Le jour prochain où le système de l'épargne-logement sera largement utilisé, les dépôts ainsi recueillis ne pourront plus alimenter le marché hypothécaire et, les fonds des caisses de retraites et des caisses d'assurances n'étant pas investis non plus sur ce marché, les risques d'assèchement de celui-ci seront considérables.

Il serait donc indispensable que le Gouvernement prenne toutes les dispositions nécessaires pour consolider le marché hypothécaire, en considérant qu'il s'agit là non pas d'un problème actuel mais d'un problème qui se posera pendant très longtemps.

D'ailleurs, la consolidation du marché ne suffit pas. Il faut aussi prévoir l'amélioration des conditions de prêts hypothécaires, les deux mesures étant liées. La consolidation doit permettre une première amélioration des prêts, mais il faut aller plus loin, vers un allongement de la durée des prêts et un abaissement sensible des taux d'intérêt, même si ces dispositions doivent poser des problèmes difficiles, car les prêts sont exposés non pas à un risque commercial mais à un risque politique, étant donné leur durée.

Dans ce domaine, un certain nombre de mesures doivent être prises par les autorités monétaires et par votre ministère.

Il faut créer une caisse de stabilisation qui puisse à la fois alimenter le marché hypothécaire, l'écrêter et, dans une certaine mesure, le garantir. Le crédit foncier avait été initialement chargé de ces missions mais, en fait, concurrent du marché hypothécaire, il ne les remplit pas. Il convient donc, monsieur le ministre, que vous envisagiez la création d'une caisse de stabilisation du marché hypothécaire.

Enfin, il y a les incitations fiscales. Sur ce troisième point, il est évident que le Gouvernement n'a pas appliqué la loi, puisqu'il n'a pas respecté rigoureusement les dispositions de l'article 163 bis qui prévoyait l'exonération de la totalité des charges financières, intérêts et remboursements compris.

Ce problème doit être revu. Je sais que le ministère des finances n'en écarte pas la possibilité. Il l'envisagerait, je crois, dans le cadre d'un relèvement du plafond des intérêts. Ce serait un premier pas, mais qu'il faut franchir très rapidement.

Le quatrième et dernier chapitre que je voudrais aborder concerne l'abaissement des coûts de construction proprement dits.

A cet égard, on parle beaucoup, monsieur le ministre, de préfabrication et de politique des modèles. On dit aussi que les professionnels seraient inquiets, notamment à cause de la diminution du prix des H. L. M. intervenant en même temps que se répèrèrent sur la profession les accords de Grenelle.

A la vérité, ces protestations ne sont ni très graves ni très sérieuses. En dépit des accords de Grenelle, je pense, monsieur le ministre, que vous gagnerez votre pari de faire baisser les coûts de construction parce que les entreprises, par une organisation plus rationnelle des chantiers d'une part, et par la répétition d'autre part, peuvent encore réaliser des progrès considérables sur le plan de la productivité.

Mais l'organisation des chantiers est, en définitive, pour l'entreprise une tâche souvent plus rude que la préfabrication, de même que, pour l'Etat et les maîtres d'ouvrage, la répétition des marchés est plus difficile à assurer que la politique des modèles.

Il va donc falloir développer une politique volontaire et ne pas hésiter à privilégier les entreprises qui auront fait des bonds de productivité spectaculaires par le biais de marchés pluri annuels de gré à gré. Ce sera là, souvent, une entorse

aux règles sacro-saintes des marchés publics, mais la fin justifie les moyens, surtout lorsque la fin est l'abaissement des coûts de construction.

Voilà, monsieur le ministre, quelques suggestions pour votre action. Je les rappellerai brièvement.

Premièrement, assouplissement et révision périodique des plans d'urbanisme qui devront dorénavant tenir compte des contextes économique et politique, c'est-à-dire être l'aboutissement d'une démarche plus pragmatique qu'intellectuelle;

Deuxièmement, mise en application rapide d'un impôt foncier susceptible de libérer les terrains à bâtir, au lieu et place d'un impôt qui renchérit les terrains, comme c'est le cas de l'impôt sur les plus-values;

Troisièmement, consolidation et amélioration du marché hypothécaire, notamment par la création d'une caisse de régularisation, et élargissement de l'épargne-logement en un compte d'épargne qui ne soit pas lié à l'acte de construire du déposant;

Quatrièmement enfin, politique de marchés de travaux pluri-annuels consécutive à la promesse de gains de productivité de la part des entreprises.

Monsieur le ministre, je suis persuadé qu'une telle politique permettra d'atteindre le but que je définissais initialement : construire plus de logements mais, surtout, des logements moins chers.

A dire vrai, je ne suis pas inquiet. Tout démontre depuis quelques mois que cette législature a le ministre de l'équipement que le pays attendait.

Ce n'est donc pas la confiance d'un parlementaire que je voudrais vous apporter. C'est un peu plus. Ce sont des encouragements et une adhésion militante. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Martin. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

M. Hubert Martin. Monsieur le ministre, des deux questions que je voulais vous poser, l'une a reçu sa réponse dans la lettre que vous m'avez envoyée hier. Il a fallu tout de même attendre onze mois pour que la dissolution d'un petit office d'H. L. M., pourtant souhaitée par les pouvoirs publics, soit approuvée par vos services, et encore la signature n'est-elle toujours pas donnée.

Ma deuxième question est la suivante : les petits propriétaires, et notamment ceux qui ont fait construire des Logécos, sont-ils défendus ? On peut en douter à en juger par ce qui vient d'arriver à certains d'entre eux.

Dans ma circonscription, deux lotissements ont été terminés voilà deux ans. L'un a été réalisé à Homécourt par la société Baticoop-Moselle, l'autre à Briey par Baticoop-Meurthe-et-Moselle. Les architectes sont différents, mais les constructions présentent deux points communs : d'abord, les murs de ces maisons sont si perméables à l'eau qu'à chaque averse il pleut dans toutes les pièces ; ensuite, le père de ces deux lotissements est la société Baticoop.

Les malheureux propriétaires, tous ouvriers ou employés, se battent seuls depuis deux ans, mal soutenus par tous ceux qui devraient normalement les défendre, c'est-à-dire les pouvoirs publics, les architectes et surtout la société Baticoop, qui ne fait aucun effort et que je considère personnellement comme responsable. Pourtant cette société est, me semble-t-il, reconnue presque officiellement par vos services.

Cette situation est proprement scandaleuse : le ministère de l'équipement ne peut-il faire procéder à une enquête et demander lui-même que les responsables soient châtiés, et pas seulement dans ma circonscription, car j'ai l'impression que de tels faits se reproduisent un peu partout.

Aucune excuse n'est valable, et on ne saurait surtout invoquer des impératifs budgétaires, car alors les constructeurs, et tout spécialement la société Baticoop, ne devaient pas honnêtement commencer ces constructions.

J'ai confiance en votre réponse, monsieur le ministre. De nombreuses familles modestes pensent que vous êtes leur dernier recours. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Dupont-Fauville. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Hubert Dupont-Fauville. Monsieur le ministre, la dotation de votre ministère ne me satisfait aucunement. C'est là un budget de misère qui est la conséquence des événements du mois de mai et dont nous devons nous contenter, la mort dans l'âme.

M. Royer étant intervenu hier avec beaucoup de compétence sur les problèmes de l'habitat, je me bornerai à parler des routes.

Faute de crédits d'entretien suffisants dans votre budget, nos routes subissent en 1969 une détérioration plus importante. Cette situation est d'autant plus regrettable que les usagers de la route ont participé, dans la proportion de 20 p. 100, à la diminution de l'impasse budgétaire née des accords Grenelle.

Circulant constamment dans ma circonscription du Pas-de-Calais, j'ai pu me rendre compte de cet état de fait : par exemple, pour refaire deux kilomètres de chaussée sur la route Béthune-Calais, réfection rendue indispensable en raison des dangers courus, il a fallu créer des déviations, d'une douzaine de kilomètres au total, utilisant des petites routes de campagne qui n'étaient pas faites pour assurer la circulation, à une cadence rapide, de camions de fort tonnage. Douze kilomètres de routes à refaire, voilà le résultat. Dans combien de temps seront-elles remises en état ?

Pourtant le danger qu'elles présentent, dans leur état actuel, est tel à certains endroits que les parents ne veulent plus envoyer leurs enfants à l'école de peur qu'ils ne se fassent écraser.

A titre d'information, je vous signale, monsieur le ministre, que la région du Nord—Pas-de-Calais a le triste privilège d'occuper le deuxième rang, après le département de la Seine, en ce qui concerne le nombre des accidents de la route.

Il n'est pas question de construire de nouvelles autoroutes ni même de lancer de nouveaux projets. Cependant, monsieur le ministre, alors que des projets ont été définitivement arrêtés à la suite d'études très sérieuses — je rends ici hommage tant à vos préfets qu'à vos propres services — tenant compte à la fois du coût de la construction et des intérêts économiques régionaux, de nouveaux crédits sont votés, sur interventions pour le moins peu sérieuses, en vue de l'étude coûteuse d'un autre tracé, peu différent du premier, mais qui entraînera de grosses dépenses supplémentaires de construction et un dépérissement de la région au profit de nos voisins du Bénélux. Pour ma part, je ne peux m'associer à de telles entreprises.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué dans votre discours d'hier la possibilité de faire financer les routes par les usagers. Qu'il me soit permis de vous faire remarquer que ces derniers sont déjà très taxés et que, si l'on employait toutes les taxes qu'ils acquittent à la construction de routes, nous en aurions un certain nombre de kilomètres en plus !

En outre, si les routes sont empruntées le samedi et le dimanche par ceux qui partent en villégiature, ce n'est là qu'un usage secondaire. Les routes, comme le téléphone, constituent l'un des principaux facteurs de l'expansion économique et industrielle dans tous les pays. Elles sont donc d'intérêt national.

Ajoutons que les attermolements apportés dans les options définitives en ce qui concerne le tracé des autoroutes ou l'implantation d'autres équipements ont des répercussions sur l'ensemble de la vie de la nation.

Par exemple, il est impossible, dans les villes que les autoroutes doivent côtoyer, d'envisager la possibilité de construire des routes de dégagement, faute de savoir à quel endroit elles pourront être reliées aux échangeurs.

Dans les régions rurales, on ne peut pas non plus procéder au remembrement des terres, car les agriculteurs ne connaissent pas le tracé définitif des autoroutes.

Ces attermolements favorisent, en outre, certaines spéculations sur les terrains.

Alors que nos routes sont appelées à se détériorer de plus en plus, entraînant ainsi un plus grand nombre d'accidents et, par voie de conséquence, des dépenses accrues pour les soins et l'aide à apporter aux blessés de la route, sans parler des morts, il y aurait peut-être lieu, monsieur le ministre, d'envisager, sinon des remèdes, du moins une limitation des dégâts, en liaison avec M. le ministre des transports.

Vous construisez des canaux permettant de relier les régions entre elles, mais qui ne serviront qu'aux marins hollandais et allemands, si on laisse s'aggraver un peu plus la situation critique dans laquelle se trouve la batellerie française. Il serait certainement possible d'encourager certaines industries, qui d'ailleurs sont liées par des contrats qu'elles ne respectent pas, comme la sidérurgie, par exemple, à affréter des péniches.

Il y a également un système qui date d'une quinzaine d'années maintenant et qui n'a pas été assez soutenu, à mon avis : celui de la coordination du rail et de la route. Relancer cette coordination permettrait de rentabiliser les transports par fer, de ménager l'état des routes et d'éviter ainsi un grand nombre d'accidents, donc des pertes de vies humaines.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez déclaré vouloir réduire de 25 p. 100 le coût de la construction. Rappelez-vous la réflexion de Vauban, qui déclarait qu'on ne pouvait pas faire de trop bon marché.

En revanche, il serait bon que vos services, lors des adjudications, rejettent les offres peu sérieuses, c'est-à-dire celles

qui sont trop bon marché par rapport aux autres, ou alors qu'ils traitent à prix ferme, avec une variation de prix ne pouvant excéder de plus de 10 p. 100 la moyenne des offres des soumissionnaires.

En effet, dans le système actuel, il y a un procédé scandaleux qui consiste, pour un soumissionnaire, à présenter une offre inférieure aux autres de 30 p. 100 ou 40 p. 100 et à se faire octroyer, par voie d'avenant, ce qu'on appelle dans le métier des rallonges, lesquelles n'ont d'autre résultat que de porter le coût définitif des travaux à un montant plus élevé que celui de l'offre moyenne des candidats qui étaient prêts à traiter à prix ferme. Je tiens des exemples à votre disposition, monsieur le ministre.

Je crois que vous trouverez là matière à économies pour votre budget, économies qui pourront être utilement employées par vos services. Sur ce point, je vous fais confiance, monsieur le ministre.

Je tiens également à vous signaler le fait que certains organismes privés se sont créés un quasi-monopole dans les marchés d'Etat, qui leur sont confiés malgré des offres plus favorables de la part d'autres sociétés donnant toutes garanties. Je connais même l'un de ces organismes qui a installé ses bureaux dans une mairie. Monsieur le ministre, il faut, dans le secteur privé, laisser jouer la libre concurrence.

Enfin, pour conclure, permettez-moi de revenir sur un sujet d'ordre régional.

Je sais que la réalisation de l'autoroute A 26 va être amorcée avec le tronçon de la rocade minière Arras—Béthune. Mais il est indispensable de la prolonger au plus tôt vers Calais. Il est contraire à la technique de subordonner cette réalisation à celle du tunnel sous la Manche, étant donné l'importance du trafic routier et celle qu'est appelé à prendre le port de Calais.

Il importe que l'équipement routier de la région soit entrepris dans les plus brefs délais. Quelles économies d'entretien vous ferez sur la route actuelle Arras—Calais si vous construisez cette autoroute ! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. André Delelis.

M. André Delelis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, représentant d'une population particulièrement jeune — composée à raison de 45 p. 100 de jeunes gens de moins de vingt-cinq ans — c'est le problème du logement que je voudrais évoquer en premier lieu.

Nombreux sont les jeunes ménages à la recherche de leur premier logement, car le rythme de la construction n'a pas suivi l'évolution démographique, et, par ailleurs, les efforts des collectivités locales ne peuvent, à eux seuls, résoudre la crise aiguë que nous traversons.

Pour fixer sur place la jeunesse et empêcher l'émigration, il faut des emplois nouveaux, mais aussi des logements. Une politique hardie de constructions nouvelles en grand nombre est indispensable. Or ce n'est pas ce qui semble ressortir des propositions budgétaires que vous nous présentez et qui ne répondent pas aux espérances des mal logés.

Il faut également reviser le mode de financement des programmes de construction d'H. L. M. Les loyers sont trop élevés pour les jeunes ménages. Songez, monsieur le ministre, à la situation de ces jeunes ouvriers dont le salaire est souvent l'équivalent du S. M. I. G. et qui ne pourront jamais payer par mois les 300 francs de loyer d'un appartement H. L. M. Pour eux, ce loyer n'a plus rien de modéré depuis longtemps.

Aussi les jeunes ménages sont-ils contraints de vivre dans des taudis qu'il serait préférable de faire disparaître, ou chez leurs parents avec les inconvénients et les conflits qui en résultent inévitablement.

Et pourtant, les communes qui veulent construire des logements nouveaux s'imposent des sacrifices considérables, qui aggravent l'état de la dette communale, afin d'éviter que les charges de construction n'aient leur répercussion sur les loyers. Ces communes se désistent souvent en faveur des organismes constructeurs pour les prêts publics à taux réduit et recherchent ensuite des possibilités d'emprunt auprès de prêteurs privés à des taux d'intérêt élevés.

Il serait pourtant normal que le Gouvernement permette aux communes de couvrir leur part du financement des constructions par le moyen habituel du crédit public. L'encouragement à la construction de logements est un problème d'intérêt national. Il ne doit pas être une source de profit pour des organismes privés.

Il faut, ensuite, faire en sorte que les programmes futurs comportent une plus grande proportion de logements destinés aux jeunes ménages.

Pour des raisons fort compréhensibles de rentabilité, les organismes constructeurs préfèrent édifier des appartements du

type IV ou du type V alors que la demande porte surtout sur les logements des types II et III.

Dans la ville que j'administre, sur 3.000 demandes de logement, près de 2.000 ont été déposées par des ménages qui ne peuvent bénéficier de l'allocation de logement. Il faudrait donc de nombreuses habitations à loyer vraiment modéré.

Je voudrais, en particulier, souligner les besoins de la région minière du Pas-de-Calais, qui, par ailleurs, connaît depuis plusieurs mois, une récession accélérée dans l'industrie charbonnière.

Les efforts de revitalisation et d'implantations industrielles actuellement entrepris, doivent bénéficier de l'appui complet des pouvoirs publics, à tous les niveaux. Les programmes de construction, en cours de réalisation ou en projet, doivent être menés à leur terme rapidement. Des études doivent être entreprises pour la rénovation de l'habitat minier, composé essentiellement de cités dont la viabilité reste à parfaire et de maisons individuelles en bon état qui doivent être modernisées, afin d'assurer un meilleur confort à leurs habitants.

M'en tenant aux mesures nécessaires à la relance économique du bassin minier, il me reste à évoquer le projet de rocade minière. Après l'annonce de la création prochaine d'une usine Renault-Peugeot, la réalisation rapide de l'autoroute minière et de la voie nouvelle Lens-La Bassée apparaît plus que jamais indispensable, afin de désenclaver la zone industrielle de Douvrin et de la relier à l'autoroute A 1 Paris—Lille. Les premiers crédits ont été dégagés, la procédure a été entreprise et les premiers travaux sont commencés. Bien qu'aucun crédit à ce titre ne soit ouvert dans le budget de l'exercice 1969, je voudrais, monsieur le ministre, que vous donniez l'assurance qu'il sera possible à votre département ministériel de faire face aux engagements qui ont été pris. Il y va de l'avenir d'une région comptant 500.000 habitants dont le passé de travail et de sacrifices au service de la nation impose des mesures urgentes de sauvegarde et même, disons-le, de sauvetage. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. le président. La parole est à M. André-Georges Voisin. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. André-Georges Voisin. Monsieur le ministre, j'appellerai votre attention sur quelques points particuliers.

La crise du logement affecte dans une proportion de plus en plus grande les jeunes ménages et les personnes âgées.

D'une part, les jeunes se marient plus tôt, d'autre part leur désir d'indépendance les conduit à vivre seuls. Enfin, la situation des secteurs professionnels où ils peuvent trouver un emploi les oblige à se rapprocher des agglomérations urbaines.

A toutes ces sources de difficultés croissantes, s'en ajoute une autre : les offices d'H. L. M. ont, pour des raisons sociales d'urgence, construit de grands logements et, de ce fait, n'ont pu tenir suffisamment compte de la poussée des jeunes. Du reste, les rapporteurs n'ont pas manqué de souligner la baisse sensible de la proportion de petits logements.

C'est un point sur lequel vous devez, monsieur le ministre, porter votre attention très rapidement. C'est d'autant plus urgent que les loyers des H. L. M. sont souvent élevés pour des revenus modestes et que si l'allocation de logement est accordée aux jeunes ménages salariés sans enfant pendant deux ans, il est des cas où cette allocation n'est pas accordée quand elle devrait l'être. Je voudrais vous en citer deux exemples.

D'abord celui des étudiants pour lesquelles les règles d'attribution de l'allocation de logement sont profondément injustes. Ainsi un jeune ménage ayant un enfant ne perçoit pas d'allocation de logement pour la raison que le mari étudiant n'est pas salarié.

Deuxième exemple : les jeunes gens mariés sous les drapeaux ne bénéficient que de l'allocation militaire. Celle-ci n'étant pas une prestation familiale au sens précis du terme n'ouvre pas droit à l'allocation de logement bien que ces jeunes gens soient pères d'un enfant.

Ainsi donc, l'allocation de logement est accordée pendant deux ans au jeune ménage sans enfant, mais elle est refusée au jeune ménage ayant un enfant.

Je souhaite que de toute urgence vous réexaminiez ce problème qui se pose principalement dans les villes où résident des étudiants.

Pour les personnes âgées l'attribution de l'allocation de logement donne lieu aux mêmes difficultés. Les règles strictement appliquées vont souvent à l'encontre des intérêts mêmes de l'Etat. En effet une personne âgée ayant des revenus modestes qui ne peut bénéficier de l'allocation de logement est souvent contrainte, si elle tombe malade, de se faire soigner à l'hôpital où la prise en charge financière est beaucoup plus importante pour les collectivités que ne le serait l'allocation de logement. L'Etat si l'on peut dire ferait donc une économie si dans certains cas il accordait plus largement l'allocation.

Il est donc nécessaire, pour l'attribution de l'allocation de logement de mieux tenir compte de la situation exacte de ceux qui doivent pouvoir en bénéficier et d'autre part de multiplier dans les milieux ruraux des logements destinés aux personnes âgées. Ces logements sont souvent l'intermédiaire avant la maison de retraite ou l'hôpital et j'ai pu constater que, chaque fois qu'elles le peuvent, les personnes âgées préfèrent vivre chez elles dans ces logements où elles jouissent d'un confort que, pour la plupart, elles n'ont jamais connu et où elles ne se sentent pas dépayés, entourées qu'elles sont des gens qu'elles aiment.

Ce sont le plus souvent de tout petits logements de type 1 bis. Je souhaite que vous disposiez d'un volant de crédits qui permettraient aux collectivités locales de réaliser, la plupart du temps avec les offices, ces constructions réservées aux personnes âgées.

De nombreux collègues sont intervenus en faveur de la construction en milieu urbain. Je voudrais, pour ma part, attirer votre attention, monsieur le ministre, sur certaines mesures qui ralentissent et rendent plus difficile, plus onéreuse la construction en milieu rural.

Tout d'abord, les constructions en milieu rural, en dehors des plans sommaires d'urbanisme, doivent être réalisées sur des terrains d'une superficie de 4.000 mètres carrés, ayant au moins 50 mètres de façade. A l'origine, le but était d'éviter l'allongement des dessertes d'eau et d'électricité, mais le texte est trop rigide. En effet, pourquoi ne pas diminuer la surface exigée chaque fois que le terrain est desservi par l'eau et l'électricité et sur une voie communale, même s'il se trouve en dehors du plan d'urbanisme? Dans ce cas précis, une tolérance de 1.500 mètres carrés permettrait d'encourager la construction de maisons individuelles, diminuerait le prix d'acquisition du terrain et multiplierait les sols disponibles. C'est l'un de vos buts, monsieur le ministre. Alors aidez ceux qui souhaitent accomplir un effort de construction.

Je citerai un autre exemple concernant les zones B, délimitées d'une manière un peu arbitraire. Dans certains départements où les cours d'eau sont nombreux, de très grandes surfaces sont interdites à la construction. Bien que classées en zones B, ces surfaces n'ont jamais été inondées. Il existe, dans mon département, des communes entières classées en zone B et les règlements sont tels que vos services n'entrevoient que la construction sur pilotis! C'est inimaginable! Allez-vous transformer certaines parties de la Touraine en cités lacustres? Il importe de revoir l'arrêté pris à ce sujet par votre ministère. Là encore, en rendant le texte plus souple et en vous montrant plus libéral, vous multipliez les sols et, par là même, vous réduirez le prix du terrain.

Je connais votre désir de faciliter la construction, de réduire le prix du terrain. Alors écoutez ceux qui, tous les jours, sont aux prises avec ces difficultés.

Bien souvent, un texte rédigé dans le silence des cabinets, étudié par des technocrates de grande qualité, se révèle inapplicable sur le terrain. Ne rejetez pas toutes les suggestions qui permettront, lorsque vous aurez assoupli les règles d'urbanisme, facilité l'instruction des dossiers de prêts en les simplifiant, encouragé les maisons individuelles, d'éviter la désertion des campagnes.

Vous verrez que de nombreuses constructions s'élèveront dans les milieux ruraux permettant à un plus grand nombre de Français de vivre sainement, d'obtenir un meilleur équilibre et d'être ainsi plus heureux. Je suis persuadé que c'est là une de vos préoccupations. Alors, monsieur le ministre, aidez-nous. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. René La Combe. Monsieur le ministre, mes très brèves observations, rejoignant celles de mon ami M. Voisin, concernent les communes rurales et les communes limitrophes des grandes villes.

Les promoteurs sont, certes, animés d'un très beau zèle pour construire des maisons dans les immenses cités tentaculaires. Mais ces constructions posent des problèmes économiques et sociaux que vous connaissez et qui ne sont pas sans causer quelque inquiétude pour l'avenir. En effet, l'expérience prouve que les ensembles immobiliers des grandes villes sont à l'origine de problèmes sociaux et économiques très graves qui peuvent se traduire par des événements semblables à ceux que nous avons connus au mois de mai dernier.

Aussi je me permets de vous demander si, à la faveur d'une répartition appropriée des fonds, il ne serait pas possible d'encourager à la construction les maires des communes rurales des banlieues immédiates ou des grandes banlieues des grandes cités.

L'expérience prouve, hélas! que le financement destiné à ces communes — qui sont pour la plupart des communes rurales —

demeure insuffisant et que les maires de ces localités en éprouvent quelque amertume.

Or, depuis dix ans, ces communes ont accompli un effort considérable en matière d'équipement, effort qui leur permet d'envisager la construction de logements propres à retenir les jeunes, trop enclins à quitter la terre.

Pour sauvegarder dans notre pays un certain équilibre démographique, il convient d'encourager les jeunes à se maintenir dans des régions à vocation essentiellement agricole, notamment dans l'Ouest. Certes, si les moyens de communications et de transports se sont considérablement développés, il reste encore beaucoup à faire. Mais, compte tenu du développement déjà enregistré dans ces deux domaines des transports et des communications, le moment est venu, me semble-t-il, d'inciter les maires des communes rurales et des communes de banlieue à construire des logements décents dans lesquels les jeunes ménages n'auront pas, comme dans les grandes cités, l'impression d'être entassés les uns sur les autres.

C'est là un problème grave, monsieur le ministre, sur lequel je me permets d'appeler votre attention. Je représente le département de Maine-et-Loire, et plus spécialement la ville d'Angers. Les promoteurs de mon département ont été reçus par l'un de vos collaborateurs, à qui ils ont exposé en détail le problème que pose le développement des communes rurales. Aussi vous serais-je reconnaissant de bien vouloir vous pencher sur ce problème si important pour la santé morale, sociale et économique de notre pays. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Poncelet. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Christian Poncelet. Mesdames, messieurs, si le budget de 1968 du ministère de l'équipement accordait une priorité à la construction des autoroutes, en revanche le budget de 1969 met l'accent sur les voies de dégagement.

Mais il apparaît très nettement que le sacrifié reste le réseau national de rase campagne pour lequel, à la fin de 1969, le pourcentage de réalisation des objectifs du V^e Plan ne sera que de 46 p. 100.

Ce choix est-il compatible avec la politique d'aménagement du territoire? Pour répondre à cette question je me référerai au document qui nous a été distribué, le rapport de M. le commissaire général du Plan, sur les problèmes posés par l'adaptation du V^e Plan.

Dans ce rapport, M. Montjoie indique que l'insuffisance des dotations au cours des quatre premières années du Plan, en matière d'équipement routier et plus particulièrement pour le réseau de rase campagne, risque de compromettre la réalisation des objectifs de l'aménagement du territoire et, conscient de la nécessité d'infléchir la politique actuelle, il poursuit en déclarant que l'adaptation du V^e Plan devrait être l'occasion de faire le point, non seulement en terme de dotations globales, mais aussi du point de vue de l'équipement indispensable de certaines régions qui, à l'écart du réseau d'autoroutes, sont handicapées dans leur effort d'industrialisation. Vous me permettrez de vous dire que c'est précisément le cas du département des Vosges.

La politique qui consiste à accorder une priorité aux voies de dégagement, notamment dans les métropoles régionales n'est pas satisfaisante; si elle aboutit à sacrifier les liaisons à moyenne et longue distance à l'intérieur de ces mêmes régions. Quelle serait, en effet, la situation du département dans lequel l'état d'entretien des routes nationales serait tel qu'il découragerait les industriels désireux de s'y installer? Dans ces conditions, il devient illusoire de favoriser l'entrée et la sortie à courte distance des métropoles régionales si le réseau de rase campagne est insuffisant. A terme, on risque de provoquer une concentration des activités sur les métropoles régionales et de créer le vide dans le reste de la région.

Au moment où la pénurie de terrains à bâtir provoque un renchérissement des prix, il convient, au contraire, d'inviter les industriels à s'installer dans les villes de petite et moyenne importance. Encore faut-il, pour cela, qu'ils puissent bénéficier de liaisons routières de qualité.

Pour prendre un exemple, monsieur le ministre, je vous signale l'état de l'axe routier communément appelé axe Benelux-Bâle. Les aménagements prévus au titre du V^e Plan sur les routes nationales n^{os} 57 et 66, qui constituent une section de cet axe entre Epinal et Bussang, sont très en retard. A ce sujet, pourriez-vous m'assurer que les travaux retenus au présent Plan seront prochainement réalisés?

Pour revenir à l'objet de mon propos, si, à très bref délai, cette voie routière qui relie les extrémités de la région lorraine à la grande métropole Metz-Nancy, n'est pas sensiblement améliorée, les populations vosgiennes ne pourront attendre

facilement les équipements d'ordre régional que l'on a voulu — c'est compréhensible — placer à leur portée et elles seront alors tentées de se fixer dans la métropole comme les habitants de nos provinces sont venus s'installer à Paris.

Il vous faudra alors améliorer de nouveau les voies de dégagement et, comme pour la capitale aujourd'hui, vous aurez amorcé, au niveau de la région, « le cercle vicieux » des problèmes de la circulation dans les métropoles.

Il faut donc modifier cette orientation, sinon et il est à craindre qu'à l'encontre du but que vous poursuivez, vous n'accélériez les concentrations.

J'en viens maintenant à la question du logement et plus précisément au programme de logement social qui est depuis quelques temps à l'ordre du jour.

Tout d'abord, l'administrateur d'office d'H. L. M. que je suis est fort étonné qu'on ait avancé la notion de monopole des H. L. M. dans le domaine de la construction, comme s'il s'agissait d'une citadelle qu'il conviendrait de détruire, alors que chacun sait que les organismes constructeurs de logements sociaux n'ont jamais songé à accaparer un tel secteur de l'activité nationale.

Jusqu'au 29 mai 1968, les prix limites imposés aux organismes d'H. L. M. résultaient des dispositions de l'arrêté du 21 mars 1966, et ils n'avaient pu être fixés qu'en fonction des derniers prix connus à l'époque, c'est-à-dire ceux de novembre ou décembre 1965.

Depuis trois années donc, les organismes constructeurs s'attachent, et on réussit jusqu'à présent, à maintenir les prix dans des limites acceptables, obligeant les entreprises à faire un effort considérable de rénovation et d'évolution.

Je ne veux pour preuve du succès obtenu que l'étude de M. Lucien Genin, publiée par le Conseil économique et social au début de 1968 et dont les critiques portent essentiellement sur la spéculation foncière. J'y ai relevé que le prix plafond au mètre carré n'avait augmenté que de 34 p. 100 en douze ans, soit le tiers environ de la hausse moyenne du coût des travaux.

Mais la productivité a des limites, et l'abattement de 5 p. 100 appliqué, par l'arrêté interministériel du 29 mai 1968, à des prix plafond fixés plus de trois ans auparavant, me semble peu admissible, s'agissant de programmes de constructions à réaliser dans le « secteur diffus ».

J'augure mal de l'avenir sur ce point quant à l'activité des offices d'H. L. M. appelés à satisfaire des besoins locaux limités mais réels, dans le cadre de la déconcentration industrielle notamment.

Mon opinion est très différente lorsqu'il s'agit du lancement de plusieurs milliers de logements, car ce sont nécessairement des entreprises importantes qui sont en cause, et elles peuvent amortir rapidement leur équipement. Il serait cependant souhaitable d'apporter les correctifs nécessaires pour que des programmes peu consistants, ne comportant que deux ou trois niveaux habitables et répondant aux conditions climatiques, puissent être traités sans difficultés réelles d'ordre qualitatif.

J'estime également qu'il n'est pas normal de maintenir diverses zones pour la fixation des prix limites, tout au moins pour la construction seule, d'autant que les opérations engagées dans les zones les moins favorisées sont celles qui devraient, à mon sens, bénéficier non seulement d'une adaptation du prix de base, mais de correctifs tenant compte de la faible densité des programmes, des hauteurs des bâtiments et, souvent, des conditions climatiques.

L'un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, n'hésitait pas à proclamer qu'il avait honte de certaines réalisations entreprises sous son autorité, telles que le « Haut du Lièvre » à Nancy, réalisation qu'il jugeait inhumaine.

Je crains que le groupement systématique des commandes, l'obligation de pratiquer des prix limites encore réduits, ne suscitent de nouvelles concentrations qui, si elles peuvent s'expliquer dans de grands centres urbains tels que ceux qui sont visés par le programme-test de 15.000 logements que vous venez d'engager, ne sauraient en aucun cas être implantées dans le secteur diffus qui intéresse la plupart de nos départements.

On retrouve là, et je le regrette, la tendance aux grandes concentrations que je dénonçais à l'instant.

J'en viens au coût des loyers d'H. L. M., dont on dit qu'ils sont excessifs. N'est-ce pas le résultat du relèvement du taux d'intérêt des prêts, passé de 1 à 2,60 p. 100, ce qui annule le bénéfice d'un financement à 95 p. 100 du prix de revient ?

Les organismes d'H. L. M. — Je pense surtout aux offices, que je connais bien — sont tenus de pratiquer une gestion équilibrée, contrôlée d'ailleurs par les autorités de tutelle. Aussi tout relèvement du taux des loyers est-il minutieusement étudié, les conseils d'administration étant conscients de l'importance de leur décision.

En revanche, les charges ne représentent que la répartition des dépenses supportées par la communauté : dépenses d'électricité pour les parties communes et les ascenseurs, facturées par un

service nationalisé, donc contrôlé; dépenses d'entretien nécessaires à la sécurité, tels les ascenseurs, le ramonage; à la salubrité, comme les vide-ordures, les vidanges; à l'esthétique, tels les espaces verts.

S'agissant de l'abaissement envisagé du plafond de ressources qui détermine le droit à l'attribution d'une H. L. M., je note qu'une telle mesure risque d'évincer de leur habitation des chefs de famille qui remplissaient antérieurement les conditions exigées. Il serait regrettable que les avantages découlant d'une promotion sociale méritée entraînent pour leurs bénéficiaires l'éviction du logement qui leur a été attribué.

Au demeurant, il ne semble pas que de nombreux cas de dépassement du plafond des ressources soient enregistrés dans les villes de province. Les exemples que je connais font ressortir un très faible pourcentage de cas d'assujettissement au surloyer.

J'évoquerai pour terminer le problème des personnels des offices, dont j'ai à connaître en ma qualité de membre de la commission administrative paritaire.

Leur petit nombre, comparé à l'ensemble de la fonction publique, fait que leur sort est méconnu et laisse trop souvent les pouvoirs publics indifférents. Or l'action de ces personnels, je l'affirme, est considérable, tant sur le plan de la construction, déjà difficile, que sur celui, très ingrat, de la gestion.

Aussi, je regrette que des réformes, tendant à écarter des agents de valeur des postes de responsabilité qu'ils occupent actuellement, soient en cours d'élaboration. Il conviendrait d'adopter des dispositions transitoires qui permettent aux meilleurs agents de conserver les attributions qu'ils exercent déjà.

D'autre part, il faudrait procéder à un reclassement réel des emplois de direction des offices, compte tenu de la situation des agents de la fonction publique ou des collectivités locales qui assument des responsabilités semblables.

Il faudrait aussi permettre, aux offices publics de créer les emplois d'exécution qui leur sont nécessaires, avec des grilles indiciaires convenables.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques observations que je tenais à vous exprimer publiquement. Je ne doute pas que vous y prêtiez toute votre attention, et c'est avec confiance que j'attends vos réponses. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, chaque fin de semaine est marquée par un catastrophique bilan de la route : 188 morts pour la Toussaint, 94 morts et 751 blessés pour le 11 novembre, c'est moins, mais c'est encore trop, d'autant que la circulation était moins intense, que le temps était relativement sec, que le contrôle avait été renforcé et que planait la menace de la limitation de vitesse.

Certes, les imprudents sont nombreux, mais c'est l'état des routes qui reste une des causes principales des accidents.

Des conseils, des appels sont certes nécessaires, mais surtout des crédits sont indispensables.

Or, si des charges nouvelles considérables ont été imposées à l'usager de la route — augmentation du prix de l'essence, de la vignette, de l'assurance — vos crédits d'engagement pour les autoroutes de liaison du réseau national de rase campagne, pour la voirie urbaine et pour les ponts du réseau national sont en nette régression.

De 2.504 millions en 1968, ils tombent à 2.220 millions en 1969. Le retard accumulé n'est donc pas à la veille d'être rattrapé.

A cet égard, les déclarations de l'un de vos hauts fonctionnaires sont sans équivoque :

« Nous renonçons à nous référer au V^e Plan. Pour tenir la cadence, il nous aurait fallu un budget de routes supérieur de 25 p. 100 à celui de cette année. Or, avec un peu plus de 2.200 millions, le nouveau budget sera pratiquement stationnaire et ne nous permettra d'exécuter, l'an prochain, que 64 p. 100 de notre programme. Nous mettons donc sur pied un plan intermédiaire de trois ans — 1969-1971 — afin de modifier les masses budgétaires, ainsi que certains équilibres régionaux. »

Sans doute le Limousin, l'Auvergne et la Bretagne, en raison de leur immense retard, bénéficieront-ils de ces modifications, mais les déséquilibres régionaux n'en subsisteront pas moins.

Quant à la modification des masses budgétaires, si les crédits affectés au réseau national de rase campagne et à la voirie urbaine sont respectivement en augmentation de 23 p. 100 et de 14 p. 100, il s'agit en fait non pas d'un accroissement de crédits mais bien d'un transfert d'une partie des crédits affectés l'an dernier aux autoroutes de liaison, qui seront en 1969 amputés de 51 p. 100.

Quant aux crédits destinés à l'entretien du réseau roulier, ils sont eux aussi en diminution. Diminution légère, nous dira-t-on ?

Cela reste à démontrer, car, si l'on tient compte de la hausse des prix intervenue, l'insuffisance des crédits se révélera catastrophique. C'est là un mauvais calcul !

En effet, toujours selon la déclaration à laquelle je viens de me référer, « il faudrait plusieurs centaines de millions supplémentaires chaque année. En raison de l'accroissement du trafic, des chaussées prévues pour durer quinze ans ne pourront pas résister plus de huit ans. Si nous les renforçons quand les matériaux sont encore bons, cela reviendrait cinq fois moins cher que de les réparer quand elles sont détruites. »

Cette appréciation se passe de commentaire. Un choix, en matière d'affectations de crédits, est donc indispensable. Il s'agirait alors, à notre avis, de dépenses productives. Or si le taux du prélèvement sur la taxe intérieure des produits pétroliers passe de 16,40 p. 100 à 17 p. 100 en 1969, nous serons encore loin du compte.

Le fonds routier se trouve toujours spolié. Les conséquences en seront les suivantes : le VI^e Plan, déjà insuffisant, ne sera pas réalisé, la route sera encore plus meurtrière, les communes et les départements seront de plus en plus écrasés, et tout cela au moment où l'automobiliste vient d'être l'objet d'un nouveau tour de vis fiscal.

Parallèlement se trouvent posés les problèmes de personnel : agents de travaux publics, agents auxiliaires, conducteurs de travaux, ouvriers des parcs et des ateliers des ponts et chaussées.

Certes, comme l'ensemble des travailleurs, les agents ont bénéficié des avantages obtenus grâce au combat qu'ils ont mené en mai et juin dernier. Mais si des créations d'emplois figurent à votre budget, des suppressions s'y trouvent aussi, et ce mouvement se traduit en définitive par une suppression de 260 postes, dont 190 postes d'agents de travaux.

Outre une économie dérisoire, faite au détriment des personnels, ce mouvement traduit une illogique politique de compression des effectifs budgétaires et vous obligera à faire davantage appel à du personnel non titulaire qui occupera des emplois permanents.

Une récente statistique officielle fait ressortir qu'environ 20.000 agents non titulaires occupent des emplois administratifs et techniques, souvent des emplois de « faisant fonction », et que, sur près de 20.000 auxiliaires de travaux, un très grand nombre remplissent les fonctions d'agents des travaux publics de l'Etat.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y aurait lieu de procéder à des titularisations dans ces corps, notamment dans celui des agents des travaux publics de l'Etat, afin de porter les effectifs en fonction au niveau de ce qu'ils étaient au 1^{er} décembre 1948 ?

De même, il y aurait lieu d'accorder aux ouvriers des parcs et des ateliers des ponts et chaussées des rémunérations et un statut semblables à ceux de leurs homologues de la fonction publique et des services publics.

Il conviendrait, pour cela, de mettre en application les recommandations du groupe de travail qui a siégé en juin et juillet dernier sous la présidence d'un haut fonctionnaire de votre ministère.

S'agissant des crédits d'entretien des voies navigables, force est de constater que la remise en service du tunnel du Rove n'est toujours pas envisagée, malgré le désir exprimé par les principaux intéressés.

Or on ne saurait prévoir le développement et l'industrialisation de la région provençale, spécialement de la zone marseillaise, si la liaison fluviale et maritime du Rhin au Rhône et, par voie de conséquence, du Rhône au port de Marseille par l'étang de Berre, n'est pas assurée pour les chalands et automoteurs à grand gabarit.

Le complexe de Marseille-Fos ne peut se concevoir sans une liaison maritime et fluviale par le tunnel du Rove. On ne peut dissocier les projets de développement de Fos de ceux de Marseille. Il doit y avoir non pas dualité, mais osmose entre les deux zones du port autonome. C'est dès aujourd'hui qu'il faut prendre une décision concernant les communications maritimes et fluviales avec la métropole régionale marseillaise.

En fait, le refus du Gouvernement se trouve explicité dans la réponse que vous m'avez faite récemment, à savoir que « la mise en service des ouvrages de Fos ne modifiera pas de façon sensible les échanges entre Fos et Marseille, mais que des mutations se développeront en fonction du développement de Fos ».

Sans doute des mutations peuvent-elles intervenir ; elles sont même souhaitables. Mais elles ne doivent pas être à sens unique, c'est-à-dire jouer au profit des grands trusts internationaux et au détriment de la cité phocéenne.

Aussi votre réponse ne peut-elle nous satisfaire, d'autant que le trafic du port de Marseille est en régression constante et qu'il est question de vendre de nouveaux navires. Ce ne sont pas là des signes d'amélioration de la situation.

D'autre part, il importe que la construction de l'immense complexe de Fos ne se fasse pas au détriment des pêcheurs

locaux, dont les lieux de pêche habituels disparaissent, sans que leur soient accordés la moindre indemnisation ni les moyens nécessaires à leur reconversion.

Allez-vous aussi examiner cette affaire, faire droit aux revendications légitimes des pêcheurs de Pont-Saint-Louis-du-Rhône qui viennent, à titre d'avertissement, de barrer pendant une heure les écluses du Rhône permettant l'accès à la mer ?

Allez-vous procéder à la réfection définitive du tunnel du Rove, sans attendre le VI^e Plan, afin de permettre à Marseille de suppléer à la pauvreté de l'hinterland immédiat et de lui assurer des possibilités de développement comparables à celles des ports d'Anvers, de Rotterdam ou de Hambourg ?

Ce sont là de trop brèves observations. Vos réponses nous permettront néanmoins d'apprécier vos intentions. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Albert Ehm. Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous féliciter d'avoir tracé des voies nouvelles, d'avoir pris de louables initiatives qui s'inscrivent certes dans un budget de transition et d'adaptation mais qui, après des études approfondies, ne manqueront pas de se concrétiser dans les prochains budgets.

J'estime, pour ma part, que la politique nouvelle de logement que vous préconisez est bonne, courageuse et réaliste parce qu'elle tient compte de l'urgence qu'il y a à construire de nouvelles H. L. M. pour les familles à revenus modestes, à repenser les aides de l'Etat, à réduire les coûts de la construction, à simplifier les procédures, notamment pour le permis de construire, à alléger les charges qui pèsent sur la construction, à en réformer le financement et, par un effort d'industrialisation, à encourager les entreprises à améliorer leur productivité.

Ma première observation portera sur la nécessité, pour la région d'Alsace, d'améliorer les liaisons routières avec l'outre-Rhin et les régions situées au-delà des Vosges.

Pour que l'Alsace achève les importantes mutations industrielles et agricoles amorcées depuis quelques années, pour que s'intensifie l'effort de modernisation et de reconversion des industries existantes et de celles qui viendront s'y implanter, il faut impérativement construire de nouvelles sections de l'autoroute Strasbourg-Bâle, autoroute destinée à s'intégrer ultérieurement dans un ensemble plus vaste se prolongeant vers la mer du Nord et la vallée du Rhône.

De même, les ponts du Rhin sont insuffisants : le trafic entre le pays de Bade et l'Alsace ne cesse en effet d'augmenter depuis la mise en route du Marché commun. Il est donc urgent de construire entre Neuf-Brisach et Strasbourg, en plus des quelques bacs déjà en service, au moins deux ponts fixes avec leurs voies d'accès.

Outre les nouveaux ponts permettant de franchir le Rhin, un réseau routier, offrant un accès rapide et facile vers les régions situées sur l'autre versant des Vosges, les régions lorraine et franc-comtoise, est de plus en plus nécessaire. Or les passages et les cols permettant actuellement de franchir les Vosges sont souvent difficiles, lents et impraticables en hiver. Il est donc indispensable de construire ces routes nouvelles et surtout un tunnel routier.

Le deuxième point sur lequel je tiens à attirer votre attention concerne la politique du logement dans les villes petites et moyennes.

Pour donner à ces villes la vitalité et l'expansion nécessaires, il faudra réduire la construction d'appartements de grand confort, accroître celle de logements de confort moyen et de type semi-social, et augmenter surtout le nombre des logements sociaux. Cet objectif paraît simple : en fait, il est révolutionnaire car il se propose de réserver près des deux tiers des appartements nouveaux aux familles de condition modeste, et qu'il ne tend à rien de moins que la disparition de tous les goulots d'étranglement — foncier, technique, financier — existant à l'heure actuelle.

C'est dans les villes moyennes que l'accession à la propriété, surtout par la construction de maisons individuelles, est le plus remarquable et le plus efficace. Les conditions de cette accession doivent être facilitées : par une plus grande souplesse dans l'attribution des permis de construire dans des lieux viabilisés, même si ces derniers ne se trouvent pas dans des zones urbanisées ; par l'octroi de primes suffisantes pour permettre aux familles de ne payer que les charges compatibles avec leurs ressources ; par l'allongement de la durée de remboursement des prêts ; par le maintien des primes sans prêts ; par un moindre retard dans la délivrance des prêts ; par la limitation de l'effort initial demandé aux familles ; par le rétablissement des avances du Fonds national d'aménagement foncier et urbain, et des bonifications d'intérêts de la Caisse des dépôts et consignations ; par une coordination plus grande de l'action des organes collecteurs du 1 p. 100 des employeurs ;

par une réforme de l'allocation-logement qui devra devenir un véritable service social.

Il serait, avant tout, nécessaire d'arrêter, par des dispositions nouvelles, la regrettable spéculation sur les terrains de construction que l'on constate de plus en plus dans les petites villes et même dans les communes rurales. Il n'y aura pas de solution au problème foncier, sans que soit remise en question à la fois les conceptions réglementaires de l'urbanisme, les structures et les méthodes de l'aménagement urbain, la part faite à celui-ci dans certaines priorités et sans qu'il soit donné aux collectivités publiques des moyens efficaces et rapides pour l'acquisition des terrains. Les travaux de viabilité, d'assainissement, d'éclairage public devenant de plus en plus coûteux, comment les ressources fiscales d'une petite ville pourraient-elles suffire? Elles ont déjà, pour la plupart, atteint le plafond des emprunts qu'elles peuvent contracter: comment pourraient-elles encore payer les sommes astronomiques qui sont demandées pour des terrains souvent en friche?

Pour favoriser la construction des logements locatifs dans les villes de moyenne importance, il convient:

Premièrement, de leur réserver obligatoirement au moins 30 à 40 p. 100 du contingent d'H. L. M. attribué annuellement à chaque département, un tiers au moins de cette tranche devant être affecté aux jeunes ménages.

Deuxièmement, de favoriser les foyers résidences pour personnes âgées par des mesures financières permettant à ces dernières de payer un loyer à l'échelle de leurs ressources, la construction de ces foyers pouvant être réalisée grâce à des attributions spéciales venant en supplément du contingent normal d'H. L. M. Le pourcentage obligatoire de 2 p. 100 réservé actuellement sur le contingent des logements H. L. M. est nettement insuffisant parce qu'il est uniquement réservé aux grandes villes, au détriment des villes moyennes.

Troisièmement, de remettre en état les logements anciens. Pour cela, il convient d'assouplir le système de l'épargne-logement en abaissant la limite de 30.000 à 15.000 francs et en transformant le Fonds national de l'habitat en une caisse de subventions ou de prêts pour tous les habitants sans distinction, locataires ou propriétaires.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je tenais à formuler et que je sou mets à votre bienveillante attention. Je sais que vous aurez à cœur de les étudier, car, par la présentation de votre budget, vous avez montré que la question du logement et spécialement du logement social, ne sera pas résolue par des expédients, mais qu'elle impose à tous ceux qui participent à l'œuvre commune, Gouvernement, collectivités locales et promoteurs, un choix fondamental qui soit à la mesure du pays. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Jacques Vendroux. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Jacques Vendroux. Monsieur le ministre, à l'occasion du tour de France que nous vous faisons subir, j'aimerais, un court instant, porter votre attention sur un projet d'ordre hautement national et d'une importance essentielle pour toute une région: je veux parler du tunnel sous la Manche.

Il ressort des déclarations que le Gouvernement a faites à différentes époques, et tout dernièrement encore, qu'un traité entre les gouvernements de Paris et de Londres consacrerait l'accord en voie d'élaboration avec le ou les groupements privés qui aura ou auront été choisis pour réaliser cette opération. Il paraîtrait même que ce ne serait plus désormais qu'une question de semaines.

Nous devons nous en réjouir. Les plus sceptiques quant à la réalisation de ce tunnel admettent donc désormais que les deux gouvernements, après une certaine période de lassitude... anticipée pourrait-on dire, ont repris avec conviction le processus engagé.

Et pourtant il semble manquer à tout cela, du côté français, une consécration effective, c'est-à-dire la décision administrative de caractère formel, et cela n'est pas sans comporter de très sérieux inconvénients.

Si, en effet, l'ouvrage proprement dit ne peut être commencé qu'après la signature du traité consacrant l'accord à intervenir avec le groupe adjudicataire, il n'en va pas de même de ses prolongements en France qui ne dépendent que de nos seuls pouvoirs publics. Les Anglais eux, se préoccupent déjà sérieusement de ce problème pour ce qui les concerne. Il semble donc inconcevable que, chez nous, la future utilisation, donc la future rentabilité du tunnel, puisse être compromise par un retard quelconque apporté à la réalisation des infrastructures et des implantations qui sont la condition première et non la conséquence de son exploitation rationnelle. A cet égard, je citerai en premier lieu, comme l'a fait M. Dupont-Fauville, cette fameuse autoroute A 26 qui ne se fera pas en un jour.

Pour nous, par conséquent, au-delà de la réussite même de l'entreprise tunnel proprement dite, il s'agit de la réanimation de toute une région littorale et minière aujourd'hui sous le coup d'une lourde crise de sous-emploi.

La situation d'attente actuelle ne fait que la paralyser davantage. Au lieu d'entreprendre et d'agir, les diverses administrations concernées, comme les initiatives privées, sont à l'arrêt. Tout le monde attend la décision définitive concernant le tunnel. On ne peut, ou on ne veut, rien entreprendre avant d'être assuré de ne pas avoir à reprendre ou à modifier. Même les travaux courants sont reportés de crainte qu'ils ne soient remis en cause. Les échanges de biens immobiliers sont devenus pratiquement impossibles. Dans certaines zones, les agriculteurs hésitent à ensemencher. Et, bien entendu, certaines implantations ou constructions nouvelles sont reportées de jour en jour, quand elles n'émigrent pas purement et simplement à l'extérieur de nos frontières. C'est que, dans le moment même où nous sommes au point mort, nos voisins belges de la région Ostende-Zeebrugge — je ne leur en fais pas grief, je constate — multiplient les efforts. Alors que notre trafic avec la Grande-Bretagne est en diminution, le leur augmente de façon spectaculaire.

C'est ainsi, par exemple, que la proportion des automobilistes qui empruntent le circuit belge, allemand et suisse pour aller vers le Sud-Est, l'Italie et même la Côte d'Azur, augmente de jour en jour au détriment de nos ports et de notre tourisme intérieur. Ils n'hésitent pas à parcourir trois cents kilomètres de plus pour gagner du temps, faute de pouvoir relier la côte française à l'autoroute du Sud par une voie praticable.

Toute la région souhaite donc, monsieur le ministre, qu'on passe du stade des intentions et des études à celui du déclenchement réel des opérations. Il est donc essentiel que le prochain budget comporte les ouvertures de crédits nécessaires et que d'ici là vous transformiez les projets en plans et en programmes dont l'exécution est non seulement indispensable à l'intérêt régional, mais aussi à l'intérêt national. Je vous en remercie par avance. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Barberot. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Paul Barberot. Monsieur le ministre, au cours de mon intervention, je vous parlerai plus particulièrement des problèmes de personnel, du logement et des conséquences d'un budget d'austérité sur l'équipement routier de notre pays. Plusieurs collègues vous en ont déjà entretenu, mais je me dois de le faire aussi.

Je commencerai par les problèmes intéressant les auxiliaires de travaux, les agents et les conducteurs de travaux publics de l'Etat.

Le nombre des postes créés est inférieur de 260 à celui des postes supprimés, parmi lesquels 190 agents de travaux.

Dès avril 1968, on considérait que 60 postes de conducteurs de travaux principaux et 500 postes de chefs d'équipe des travaux publics de l'Etat devraient être créés en 1969. Or on n'en créera, respectivement, que 30 et 450, soit 80 de moins que prévu. N'est-ce pas une économie dérisoire faite au détriment du personnel?

Cette compression budgétaire va obliger le service à faire appel à un nombre toujours croissant de non-titulaires qui occuperont des emplois permanents. Le nombre de ces non-titulaires est déjà important: vingt mille occupent des postes de conducteurs et autant des postes d'agents des travaux publics de l'Etat. Ce n'est pas en réduisant l'effectif des titulaires qu'on apportera une solution à cette situation.

Quant au classement indiciaire de ces personnels, comme l'an passé, je rappellerai que le conseil supérieur de la fonction publique prévoyait déjà en 1952, puis en 1959 que l'ensemble des personnels du corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat devraient être classés dans la catégorie B. En attendant qu'il en soit ainsi, ne serait-il pas possible de passer à l'étape intermédiaire envisagée après les événements de mai et juin derniers, en créant un troisième niveau du grade se terminant à l'ancien indice 360 et en supprimant le barrage à l'accession au principalat? Où en sont, à cet égard, les discussions entre les ministères intéressés? Et que comptez-vous faire en attendant que les agents des travaux publics de l'Etat obtiennent leur reclassement indiciaire?

Les auxiliaires de travaux sont nombreux et leur effectif n'est pas appelé à se réduire. Il faut donc prévoir un plan annuel de création de postes et appliquer le règlement général élaboré après les événements du printemps dernier.

La masse des crédits pour heures supplémentaires, bien qu'elle ait été augmentée, reste insuffisante car le nombre des tâches à remplir et le manque de personnel obligent toujours plus à recourir au système des heures supplémentaires.

Pourquoi aussi, seuls les agents ne peuvent-ils pas prétendre à la prime de rendement ? Pensez-vous, monsieur le ministre, pouvoir mettre rapidement un terme à cette situation ?

Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées, qui réclamaient des conditions de gestion comparables à celles de leurs homologues de la fonction publique, reconnaissent qu'un grand pas a été accompli grâce aux augmentations de salaires accordées en février, en juin et en octobre. Cependant, des problèmes restent à résoudre : la référence du salaire reste celle du secteur privé, alors qu'ils travaillent en collaboration avec des fonctionnaires à des tâches sensiblement analogues ; la référence indiciaire qui leur est appliquée devrait leur permettre de bénéficier des dispositions prises en faveur des agents de la fonction publique, c'est-à-dire le débouché de carrière, le sursalaire familial, le régime de longue maladie et la semaine de quarante-quatre heures. Monsieur le ministre, que comptez-vous faire en leur faveur ?

Puisque le budget de l'équipement comporte des chapitres réservés au logement, je vous entretiendrai surtout des mesures que vous avez prises dans ce domaine.

Rendre les H. L. M. à leur vocation sociale est une bonne politique, alléger les directives administratives, simplifier les formalités du permis de construire sont des mesures opportunes ; regrouper les interventions des prêteurs est une nécessité. Mais c'est au niveau de l'application de toutes ces bonnes dispositions que des réserves sont à faire.

Abaisser le prix de revient des H. L. M. ne donnera pas dans l'immédiat les résultats escomptés, car cette mesure ne peut s'appliquer qu'au coût industriel de la construction, soit à 55 ou 60 p. 100 du prix définitif du logement, prix qui s'est d'ailleurs alourdi plus encore des charges supplémentaires résultant de l'augmentation des salaires et du prix des matériaux, que des frais annexes comme le prix des terrains.

Il est à craindre que l'application trop rapide de cette mesure, que seul un équipement capable d'assurer une meilleure productivité permettra de réaliser, n'aboutisse à une diminution des prestations, donc de la qualité du logement, avec ses conséquences sociales fort regrettables. Les occupants des logements neufs supportent déjà les charges de l'équipement urbain ; les pénaliser en outre par une baisse de la qualité est inadmissible.

Au surplus, la perspective de cette baisse de prix n'encouragera-t-elle pas les candidats constructeurs à attendre, perturbant ainsi un peu plus le marché du logement ?

Certes, il est bon aussi d'accorder des bonifications d'intérêts à ceux qui recourront aux moyens bancaires pour financer un logement social, mais cette mesure ne devrait-elle pas être étendue aux domaines de la compétence de l'Etat tels que les équipements et l'infrastructure préalable ?

Quant au système des zones d'aménagement concerté, qui doit pallier les lacunes dénoncées des systèmes des Z. A. D. et des Z. U. P., il ne faudrait pas qu'il finisse par accentuer la croissance anarchique des villes.

Telles sont les réserves que je tenais à vous présenter sur ces points.

Un budget du logement devrait comporter aussi des moyens de faciliter le logement des retraités. Je voudrais à ce sujet vous poser une question pour laquelle je ne vous demande pour le moment qu'une réponse de principe, étant entendu que vous fixerez ultérieurement les modalités d'application.

Il s'agit du financement des villages de retraite. Ces réalisations peuvent être financées sur des crédits H. L. M., mais les organismes qualifiés et spécialisés sont pratiquement dans l'impossibilité d'obtenir les crédits qu'ils souhaitent.

Il convient donc que les dotations nécessaires au développement de ces constructions éminemment sociales soient prévues sur le plan national et que vous puissiez effectuer, à partir des services centraux, les répartitions de crédits nécessaires.

Quelques mots maintenant sur le problème routier et les travaux publics. L'Etat a vu, comme les entreprises privées, augmenter ses charges du fait des événements de mai et juin derniers. Pourquoi inviter les entreprises à se moderniser, à investir, quand l'Etat, dans ce budget de l'équipement, sacrifie ses investissements, et en particulier ceux des infrastructures collectives ? Où va nous conduire l'abandon des objectifs du V^e Plan ?

Au point de vue routier, ce plan ne sera exécuté qu'à 65 p. 100 à la fin de 1970. Il est facile de déduire que dès 1969 la progression des investissements d'Etat sera freinée, puisqu'en matière de travaux routiers, pour les bases aériennes et le réseau express régional, les crédits de paiement ne sont relevés que de 12,3 p. 100 alors qu'une augmentation de 25 p. 100 aurait été nécessaire pour que l'on ne prenne pas un nouveau retard sur les prévisions du Plan.

Les crédits pour les travaux maritimes et fluviaux, quant à eux, baissent de 3,2 p. 100. Ceux qui doivent permettre

d'assurer l'hygiène publique, l'adduction d'eau, l'infrastructure du logement des Français n'augmentent que de 10,60 p. 100. C'est trop peu en face du besoin.

Si l'on examine les autorisations de programme, on peut dire que cette situation ira en s'aggravant. Pour les routes, les bases aériennes et le réseau express régional on note une hausse de 0,50 p. 100. Le rythme de progression actuel se maintient pour les travaux maritimes et fluviaux et pour l'hygiène publique.

L'effort qui avait été entrepris depuis quelques années pour rattraper notre retard dans ce domaine doit cependant être poursuivi pour permettre la compétitivité de l'économie française. Je souhaite donc que l'effort d'équipement ne soit pas réduit et que les objectifs du V^e Plan soient respectés. Il faut, grâce à un financement complémentaire, pouvoir engager, en 1969, tous les travaux qui, dans votre budget, sont ralentis ou reportés.

Vous avez d'ailleurs reconnu, monsieur le ministre, l'insuffisance de votre budget en matière d'équipement routier, entre autres. Il serait donc très désirable que vous nous donniez au nom du Gouvernement l'assurance que la route serait prioritaire, en 1969, si un collectif budgétaire venait heureusement corriger les oublis de ce projet de loi de finances. Le développement des entreprises serait alors assuré et le problème du chômage partiellement résolu.

Vous avez aussi regretté la faiblesse du trafic sur certaines autoroutes et notamment sur l'autoroute du Nord. Vous avez alors posé la question de savoir si les routes rapides ne devaient pas être préférées aux autoroutes.

Il faut signaler qu'il s'agit en l'occurrence d'une autoroute à péage.

L'Etat, la collectivité publique ayant fait les frais de tels investissements, pensez-vous qu'il soit souhaitable de continuer d'appliquer ce système du péage, alors que le faible trafic ne réduit pratiquement pas la surcharge du réseau national parallèle ? Faites un essai, monsieur le ministre !

Telles sont les observations que je voulais présenter. J'espère, monsieur le ministre, que vous y apporterez des réponses favorables. D'avance, je vous en remercie. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Claude Gerbet. Monsieur le ministre, depuis 1960 la construction de l'autoroute vers Chartres et Le Mans est reportée d'année en année, faute de crédits.

Avec infiniment de regrets, je constate que, parmi les opérations prévues au titre du programme de 1969 du fonds routier, l'autoroute A 11 Ablis—Chartres figure seulement pour mémoire.

Sans renoncer à l'espoir de cette réalisation indispensable, j'admets bien volontiers, monsieur le ministre, que les nécessités budgétaires vous contraignent à des choix parmi les objectifs prioritaires devant lesquels vous vous trouvez. Un kilomètre d'autoroute, en rase-campagne, coûte 4 500 000 francs. Ce chiffre suffit à démontrer que tout n'est pas possible.

Cependant, dans l'attente de ces autoroutes qu'il faut le plus rapidement possible construire et prolonger sans cesse en dépit des dépenses élevées qu'elles entraînent, ne pensez-vous pas que des mesures doivent être prises pour porter remède aux difficultés les plus sérieuses — j'allais dire les plus dramatiques ?

Il ne s'agit pas d'améliorer le trafic ou les possibilités de vitesse, mais de sauver des vies humaines. La route nationale n° 10, qui va de Paris à la frontière espagnole et ouvre, à partir de Chartres, l'accès vers Le Mans et la Bretagne, et également vers Tours et le centre de la France, supporte entre Paris et Chartres un trafic considérable, vous le savez bien.

Or cette route, qui est une des plus fréquentées, est toujours à trois voies depuis Trappes ou Coignières, à son entrée dans les Yvelines, jusqu'à Chartres, c'est-à-dire jusqu'au moment où la circulation va se répartir entre deux directions différentes. Cette route à trois voies avec un tel trafic est, j'ose le dire, une voie mortelle.

A la sortie de la déviation de Rambouillet, puis entre Ablis et Chartres, il est possible de porter à quatre voies cette route qui, sur cette section, est l'une des plus dangereuses de France. Les emprises des terrains ont déjà été effectuées par les ponts et chaussées lors des opérations de remembrement. Aux environs d'Ablis, les bas-côtés ont 4,50 mètres de large. Il suffirait d'élargir la route nationale n° 10 sur cette section et de la séparer en son milieu par un simple talus. La dépense serait dans les limites du raisonnable et sans commune mesure, bien évidemment, avec le coût d'un kilomètre d'autoroute.

Depuis des années, les conseillers généraux d'Eure-et-Loir appellent l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de ces travaux. L'un d'eux, au surplus sénateur, désespéré de ne pas être entendu, démissionna l'an dernier de ses fonctions de

conseiller général et de maire ; il fut d'ailleurs réélu à une imposante majorité. Un conseiller municipal a récemment fait de même.

La transformation des routes à trois voies en routes rapides doit être entreprise sans retard. Chacun connaît les dangers de ces routes nationales à trois voies et vous en êtes, monsieur le ministre, certainement convaincu vous-même.

Je suis auxiliaire de justice. Par profession, je sais que les accidents les plus graves et les plus nombreux, dans ma circonscription judiciaire, proviennent de chocs face à face et se produisent sur la voie centrale sans qu'il soit possible, trois fois sur quatre, au juge d'instruction ou au tribunal, de déterminer la voiture qui était engagée la première. De pareils chocs se produisent le plus souvent à grande vitesse, puisqu'il s'agit de dépassements ; ils sont le plus souvent mortels pour les conducteurs et certains passagers.

En 1966, mon département venait, après la Drôme, en tête des départements français comptant le plus grand nombre de tués sur la route, relativement au nombre d'habitants, avec une proportion de 1 pour 2020. Et c'est la route nationale n° 10 qui prend la part la plus importante dans cette hécatombe effroyable.

Qu'il s'agisse de la route nationale n° 10 sur la section Trappes-Chartres, ou des autres routes à grande circulation demeurées à trois voies, il faut, monsieur le ministre, faire l'effort nécessaire pour les transformer le plus rapidement possible en routes à quatre voies. Des millions d'usagers vous le demandent. Cette solution est celle de la raison.

Il faut supprimer les « boulevards de la mort » partout où cela est possible. Puissiez-vous entendre mon appel. Vous aurez ainsi sauvé de nombreuses vies humaines. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Boulay. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. Arsène Boulay. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues c'est habituellement mon ami Louis Philibert qui expose, à cette tribune, les difficultés et les problèmes des personnels des services des ponts et chaussées. Mais, retenu dans son département, il m'a demandé de le remplacer. Le faisant, je serai sans doute amené à reprendre des arguments et des chiffres déjà cités par certains collègues qui m'ont précédé dans cette discussion. et je vous prie de vouloir bien m'en excuser.

Monsieur le ministre, nous sommes préoccupés, cette année encore, par les problèmes qui se posent aux auxiliaires de travaux, aux agents et aux conducteurs des travaux publics de l'Etat.

En effet, alors qu'en avril 1968 votre ministère estimait qu'il fallait créer, en 1969, 60 postes de conducteurs principaux des T. P. E. et 500 postes de chef d'équipe, votre budget nous en propose seulement respectivement 30 et 450, si bien que, l'an prochain, tout avancement se trouvera interdit à 80 de ces fonctionnaires.

En outre, sont supprimés — on l'a déjà rappelé — 260 postes dont 190 d'agent de travaux. Ce qui conduit votre administration à recruter, un peu plus chaque année, des personnels non titulaires qui occupent des emplois permanents. Cette politique ne nous semble conforme ni aux intérêts de l'Etat, ni à ceux de vos services et encore moins, bien sûr, à ceux des personnels. Nous sommes loin, en tout cas, des 41.533 agents de travaux qui étaient recensés au 1^{er} décembre 1948 pour l'ensemble des trois grades de ce corps.

Pour ce qui concerne les conducteurs de travaux, je me permets de rappeler qu'en 1952 et en 1959, le conseil supérieur de la fonction publique avait suggéré qu'ils soient classés dans la catégorie B des fonctionnaires de l'Etat. Ils attendent donc impatiemment cette mesure de justice et ils souhaitent que, pour l'heure, il leur soit accordé un troisième niveau du grade terminal de leur carrière, leur permettant d'atteindre ainsi l'indice net ancien 360. Ce problème a d'ailleurs fait l'objet d'études en mai-juin derniers, lors des négociations avec les syndicats.

Si ce n'était manifester une excessive curiosité, j'aimerais connaître, monsieur le ministre, comme mon collègue M. Barberot, l'état actuel des discussions que vous menez à ce sujet avec les divers ministères intéressés.

J'aimerais également savoir où en est le reclassement judiciaire demandé depuis longtemps par les agents des T. P. E. et qui concerne les trois grades du corps.

Enfin, monsieur le ministre, comptez-vous améliorer rapidement la situation des auxiliaires de travaux, en appliquant le règlement général, adopté à leur sujet en mai et juin derniers, et créer en leur faveur — ce serait justice et bonne administration — les postes budgétaires nécessaires pour les titulariser progressivement comme agents des T. P. E. ?

Quant au régime indemnitaire de ces trois catégories de personnels, je reconnais volontiers que votre budget majore les crédits pour le paiement des heures supplémentaires. Mais ne craignez-vous pas que ces majorations ne soient insuffisantes, puisque le manque de personnel entraîne de nombreuses heures supplémentaires et de multiples déplacements, surtout avec l'augmentation croissante des tâches des services ?

Enfin, je souligne que les agents des T. P. E. sont les seuls fonctionnaires à ne pas bénéficier de la prime de rendement alors que, monsieur le ministre, vous devez bien convenir que, s'il existe un service qui suppose le rendement, c'est bien celui auquel sont affectés les agents des T. P. E. Aussi, j'insiste pour que soient dégagés, en 1969, les crédits nécessaires au paiement de cette indemnité.

Les problèmes qui se posent aux ouvriers des ateliers et des parcs des ponts et chaussées nous préoccupent également.

Pour mettre un terme à cette sorte d'anarchie qui régnait dans la réglementation concernant ces personnels, un groupe de travail présidé par un inspecteur général s'est réuni au ministère de l'équipement en juin et juillet 1968. Mes collègues, et pas seulement, sans doute, ceux de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, estiment qu'il faut absolument mettre en application, le plus vite possible, les conclusions de ce groupe de travail qui a proposé une rémunération indiciaire pour ces fonctionnaires et la semaine de quarante-cinq heures en cinq jours.

L'application de ces mesures n'entraînerait pas de dépenses excessives et constituerait enfin un premier élément de satisfaction pour ces ouvriers qui sont, le plus souvent, très compétents, très qualifiés et très dévoués.

Les intéressés demandent aussi que le groupe de travail se réunisse à nouveau en janvier prochain, pour étudier les problèmes restés sans solution en juillet, à savoir les débouchés de leur carrière, l'application du supplément familial ainsi que les avantages de l'assurance longue-maladie et accident du travail, ces avantages ayant été accordés à la Libération à tous leurs homologues de la fonction publique et des services publics.

Sans doute, monsieur le ministre, m'apporterez-vous tout à l'heure une réponse positive à ce sujet.

Enfin, je voudrais vous signaler que nous sommes préoccupés par la situation qui est faite aux personnels non titulaires.

A la fin du mois de juin 1968, ils étaient 39.500 non titulaires sous vos ordres et dans vos services. Près de la moitié d'entre eux — soit 17.200 — sont des agents employés comme personnels techniques et administratifs de bureau, et 14.500 des agents non contractuels affectés aux directions départementales de l'équipement.

Ces personnels ne sont régis par aucun statut. Ils ne disposent d'aucune garantie d'emploi sérieuse et ils ne peuvent faire appel, en cas de conflit, aux tribunaux administratifs et au Conseil d'Etat.

La plus grande variété — pour ne pas dire fantaisie — règle leurs conditions d'emploi. Certains sont soumis à un règlement intérieur établi par la direction du personnel en 1964, mais ce sont les directeurs départementaux qui ont l'initiative de l'application de ce règlement. Rien n'est d'ailleurs prévu, dans ce texte, au sujet des rémunérations et du classement. Il n'y a donc aucune homogénéité dans la gestion de ce personnel, ce qui est quelque peu inquiétant si l'on considère le nombre d'agents concernés.

95 p. 100 d'entre eux sont employés à des tâches permanentes. 89 p. 100 remplissent des tâches assimilables à celles incombant aux fonctionnaires des catégories C et D de la fonction publique, 9 p. 100 ont des tâches assurées dans la fonction publique par des fonctionnaires de catégorie B et 2 p. 100 occupent des emplois de catégorie A.

37 p. 100 de ces agents ont plus de quatre ans d'ancienneté et beaucoup d'entre eux plus de quinze ans.

Ils sont payés sur les fonds de travaux, à concurrence de 55 p. 100 par les départements et le reste par l'Etat. Les crédits utilisés sont des crédits d'équipement et il n'est pas exagéré de reprendre l'opinion exprimée par la Cour des comptes sur cette gestion peu orthodoxe.

Ainsi, monsieur le ministre, votre administration recrute des agents prétendument « d'appoint », mais cette situation tend à devenir une habitude, une règle hors de tout statut. Je ne doute pas que vous pensiez, comme nous, qu'il est temps de mettre un terme à ces errements.

Malheureusement, votre budget de 1969 nous laisse peu d'espoir, puisque je crois savoir que le ministère des finances vous a refusé la création de trois mille postes de titulaires qui auraient permis d'intégrer une partie de ces employés.

Comment, dans ces conditions, le Gouvernement envisage-t-il de régler le problème des quelque 40.000 agents intéressés, qui sont pourtant indispensables à la marche courante et normale de votre administration ?

Les organisations syndicales ont fait des propositions permettant de procéder par étapes et de créer, par exemple, une sorte de cadre latéral qui aurait un statut particulier conforme aux principes généraux posés par le statut général de la fonction publique, tel qu'il est prévu par l'ordonnance du 4 février 1959.

Telles sont, monsieur le ministre, les principales observations qu'inspirent à mon groupe les crédits de fonctionnement de votre ministère pour 1969. J'espère que vous voudrez bien nous donner, dans votre réponse, des éléments d'espoir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)*

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

M. Jean Royer. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il me soit permis d'appeler votre attention sur deux problèmes particuliers au bassin de la Loire moyenne : le problème du réseau fluvial et le problème du réseau routier.

En ce qui concerne d'abord le réseau fluvial, l'ensemble de la vallée de la Loire est toujours sous la menace résultant de l'irrégularité du régime ligérien. J'en rappellerai brièvement la portée.

Un hydrologue bien connu, M. Maurice Pardé, a calculé que, s'il se produisait aujourd'hui une crue semblable à celle qui, en 1866, a inondé le val de Loire et dont le souvenir est resté célèbre, les dégâts infligés aux populations se monteraient, hélas ! à 200 millions de francs.

Bien que la nature soit actuellement clémente, tout le val de Loire vit sous cette menace permanente. Devant l'ampleur d'un tel péril, quelle peut être l'attitude respective de l'Etat, des départements et des communes ?

Cette attitude peut être de deux ordres : ou bien on prévoit seulement une politique à long terme, ou bien on élabore, en plus de cette politique à long terme, des mesures de protection à court terme.

La politique à long terme est claire.

Elle consiste d'abord, comme des sociétés l'ont déjà préconisé, à réaliser des barrages de retenue sur les hautes vallées de la Loire et de ses affluents, de la même manière que les hautes vallées du bassin de la Seine commencent à être aménagées, de la manière aussi dont on aménage la haute vallée du Cher au moyen du barrage de Rochebrune.

Elle consiste ensuite à reboiser l'ensemble des pentes du Massif Central pour éviter un accroissement du ruissellement. Elle réside enfin dans l'approfondissement des lits et dans la création de barrages escamotables, identiques à ceux actuellement en construction à Blois.

Mais une telle politique à long terme, qui a été clairement définie, serait coûteuse et d'une application rapide très aléatoire. Aussi, faut-il envisager des mesures à court terme sur lesquelles j'appelle particulièrement votre attention, monsieur le ministre.

Actuellement, il est possible, premièrement, de déboiser les îles principales de la Loire, du Cher et de la Vienne afin que les crues s'écoulent plus aisément ; deuxièmement, de rescinder les rives, d'entretenir régulièrement chaque année les sections des berges qui ont été profondément affouillées par les courants.

Dans ce but, monsieur le ministre, il convient que vous conjuguiez l'effort financier de l'Etat et celui des communes et des départements et je vous suggère l'élaboration, dans tout le bassin moyen et inférieur de la Loire, d'une politique de plans pluriannuels d'entretien et de déboisement, en rapport avec les plans budgétaires annuels des départements et des communes.

Nous avons essayé de pratiquer une telle politique en Indre-et-Loire mais les services des ponts et chaussées de ce département ne disposent que de 45 millions d'anciens francs par an pour l'entretien de 87 kilomètres de Loire. Ce crédit est vraiment trop faible.

Sur les huit milliards trois cents millions d'anciens francs que vous consacrez, dans votre budget, à l'entretien des voies navigables de France, il serait possible de dégager une somme plus importante à laquelle s'ajouteraient les participations des collectivités. Ainsi, pour faire face à la menace permanente, des mesures immédiates pourraient être dégagées qui permettraient de réduire le danger qui pèse sur l'ensemble du lit de la Loire.

Au même titre que le réseau fluvial le réseau routier mérite également votre attention. A l'égard de ce réseau routier national ou de valeur internationale, c'est-à-dire essentiellement de la route nationale 10 et de la future autoroute A 10, pourriez-vous pratiquer, monsieur le ministre, une politique claire, assortie de mesures bien coordonnées ?

Tout d'abord une politique claire. Vous savez qu'en 1960 la future autoroute A 10 avait été établie selon un tracé qui, de Paris à Bordeaux, la faisait passer par Chartres et, en 1967, à la suite d'entretiens entre le ministère de l'équipement et le ministère de l'aménagement du territoire, il a été décidé d'envisager favorablement le tracé Paris—Orléans—Blois—Tours. A la

suite de quoi, les démarches des parlementaires, les réactions des conseils généraux et des villes du bassin moyen de la Loire et de la Beauce ont déterminé le ministère de l'équipement à réaliser des études telles qu'elles déboucheront probablement sur le tracé Paris—Orléans—Blois—Tours.

Monsieur le ministre, où en sont ces études ? Est-ce que dans la partie du Loir-et-Cher, notamment, où de larges forêts devront être traversées par l'autoroute, un certain nombre de butoirs ne risqueront pas de freiner l'élaboration du tracé ?

Quel sera le planning des travaux ? Sera-t-il établi de telle manière que la fin des travaux ne dépassera pas trop, dans le temps, la date d'achèvement qui aurait été retenue si l'on avait décidé de faire passer l'autoroute par Chartres ?

Je vous demande de réaliser en priorité le tronçon Tours—Orléans pour deux raisons. La première, c'est que la route nationale n° 151, sur la rive droite de la Loire, est beaucoup trop étroite et qu'elle est devenue très meurtrière. La deuxième raison, c'est qu'il est bien beau de proclamer les vertus de la régionalisation mais que si les communications ne sont pas améliorées rapidement entre les deux villes les plus importantes de la région Centre, l'équipement de cette région restera un mythe.

Je vous demande donc de faire converger d'urgence vos efforts vers Blois à partir de Tours d'abord et d'Orléans ensuite, de telle façon qu'entre Tours et Orléans les réalisations autoroutières soient prioritaires.

Après la définition d'une politique claire, il faut prendre des mesures bien coordonnées. Alors que vos services font porter leurs études sur l'autoroute A 10, l'autoroute de dégagement de Tours est en cours de réalisation. Je voudrais faire deux remarques préliminaires à ce sujet.

La première, c'est que les collectivités locales qui participent à concurrence de 15 p. 100 aux dix milliards et demi de travaux que comporte cette autoroute de dégagement se voient opposer un refus de la Caisse des dépôts et consignations quand elles demandent à lui emprunter la totalité de cette quote-part.

La caisse des dépôts manifeste la volonté que la ville et le département financent eux-mêmes cette participation, ce qui est, à mon avis, de mauvaise politique, car l'autoroute de dégagement ne leur sera pratiquement d'aucun usage régulier pour les communications départementales ou urbaines.

Si ce problème se pose dans d'autres agglomérations de France, il sera probablement impossible, comme à Tours, que les collectivités puissent dégager sur leurs propres ressources les fonds nécessaires à cette participation. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir faire intervenir vos services auprès de la caisse des dépôts et consignations pour qu'elle accepte de prêter la totalité de la somme qui correspond à la participation des collectivités au financement de l'autoroute.

En second lieu, lorsque cette autoroute de dégagement sera ouverte en 1971, sur quoi pourra-t-elle déboucher si l'autoroute A 10 n'en est qu'au stade des études ou au commencement des travaux ? Vous aboutiriez à ce paradoxe que l'effort très sérieux consenti par les collectivités locales pour dégager une ville et son agglomération ne fera déboucher pratiquement l'autoroute de dégagement sur aucun axe important.

C'est ainsi poser le problème de l'élargissement de la route nationale 10 et de la construction de la bretelle de liaison entre l'autoroute de dégagement et la route nationale 10 élargie.

Vous avez prévu — d'après les rapports établis — que le kilométrage d'élargissement de ces routes nationales passera de 52 en 1967 à 143 en 1968 et probablement poursuivrez-vous cette politique en 1969. Personnellement, j'en suis très partisan, car il aurait bien mieux valu élargir systématiquement les routes pour les porter à quatre voies que de pratiquer trop lentement une double politique de construction d'autoroutes et d'élargissement des routes nationales.

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous me rassuriez à la fois sur l'élargissement de la route nationale 10 entre Tours et Chartres et sur la réalisation de la bretelle de liaison entre l'autoroute de dégagement et la route nationale 10 élargie, avant même que ne soit commencé le premier tronçon de l'autoroute A 10 entre Tours et Orléans.

Je vous demande de bien vouloir étudier avec une bienveillante attention ces mesures de coordination et de financement.

Nombre de nos collègues pourraient certainement se plaindre de la lenteur avec laquelle ils traversent la ville de Tours. En effet, pendant la période de vacances, le trafic dans cette ville atteint 55.000 véhicules-jour sur le seul pont important qui franchit la Loire.

En tant que responsable de cette agglomération, je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir m'aider, par une politique bien définie, et des mesures bien coordonnées, à faire sauter ce goulot d'étranglement sur une vallée, actuellement fréquentée par les touristes, et qui le sera de plus en

plus car elle constitue l'une des voies de communication entre l'Europe du Nord et la frontière franco-espagnole.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous donniez suite à mes demandes. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Michel Duval. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. Michel Duval. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en cette fin de débat sur les problèmes fondamentaux de l'équipement, je serai très bref et je poserai simplement trois questions: l'une en tant que rapporteur du budget de l'aménagement du territoire, les deux autres comme député du Puy-de-Dôme.

Dans les diverses déclarations que vous avez faites, monsieur le ministre, avec un dynamisme et une volonté de renouveau remarquables, vous avez soulevé des espoirs, mais aussi des inquiétudes.

Vous semblez avoir opté délibérément pour l'affectation des crédits à la construction de routes ou d'autoroutes de dégagement des villes, alors que le pays, dans sa majorité, en particulier la province, souhaite obtenir la création de routes rapides de liaison notamment transversales, qui coûtent d'ailleurs quatre fois moins cher et qui sont le premier moyen de vivifier la province, de développer harmonieusement l'activité économique. et aussi le moyen de « créer » les régions.

Telle est la question relative à votre option en matière routière que je voulais vous poser en tant que rapporteur du budget de l'aménagement du territoire. En effet, les membres de la commission de la production et des échanges ont estimé que les orientations annoncées risquaient de créer, notamment autour de Paris, une toile d'araignée centralisatrice au détriment de l'équipement et de l'animation nécessaires des régions.

Je vous poserai deux autres questions, monsieur le ministre, en tant que député du Puy-de-Dôme. Dans ce département, chef-lieu de la région Auvergne, le ministre de l'aménagement du territoire a accepté d'apporter la participation du fonds d'intervention, pour la modernisation de la route nationale n° 143, alors que le ministère de l'équipement n'a pas jugé bon de le suivre, tout au moins pour le moment.

Je viens cependant d'être informé par M. Guichard que la route nationale n° 143 serait, dans le cadre du schéma directeur des routes, considérée comme une grande liaison primaire d'intérêt national.

L'aménagement de cette voie permettrait le désenclavement de l'Auvergne et pourrait être l'amorce d'une liaison Ouest-Sud-Est qui n'existe pas en France. Elle permettrait, en particulier, d'ouvrir l'Auvergne sur les pays de la Loire, sur la Bretagne et sur la Normandie et de rejoindre également la future autoroute Paris-Orléans, évoquée par M. Royer.

Le deuxième problème routier est posé par la route nationale n° 89. Lors de l'élaboration du schéma directeur, plusieurs solutions ont été envisagées. Je ne pense pas que les machines électroniques permettent, à elles seules, de déterminer les solutions, car les comptages effectués sur des routes en mauvais état donnent peu d'indications quant au trafic réel qu'elles supporteraient si elles étaient en bon état.

Je crois donc qu'il faut prévoir l'avenir et surtout « penser » les tracés des axes routiers, dans une optique de développement économique.

En ce qui concerne la route nationale n° 89, je le disais il y a un instant, plusieurs solutions ont été prévues. Il ne serait pas concevable que la liaison Lyon-Atlantique ne passe pas par le chef-lieu du département qui constitue le noyau de la région Auvergne. Les Auvergnats ne pourraient pas le tolérer car vous n'ignorez pas que la route crée, tout d'abord le trafic, mais qu'elle crée aussi la richesse. Or cette région est riche de possibilités, mais il faut lui donner les moyens de les faire valoir. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Ruais. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Pierre Ruais. Monsieur le ministre, quand l'administration parle de rénovation, on est étonné de constater qu'elle la présente souvent comme un moyen de ménager, dans les centres des villes, des terrains à bâtir des logements. De là à dire qu'il est plus économique de construire des logements à la périphérie, il n'y a qu'un pas à franchir. Il l'a été, et dans le V^e Plan, et dans ses traductions budgétaires successives, en étouffant financièrement les opérations de rénovation.

Non! le grave problème de la rénovation n'est pas un problème technique et économique d'aménagement foncier. C'est avant tout, et pour reprendre les termes que vous avez employés hier, monsieur le ministre, un problème humain.

La collectivité a le devoir de ne pas permettre qu'une partie de la population vive dans des conditions d'un habitat insalubre et soumis à un processus de dégradation continue.

Le devoir social est, ici, le devoir numéro un. Vos services, en voulant englober les opérations de rénovation dans des opérations à structure et à assiette beaucoup plus large dites « opérations de restructuration » — dont il n'est pas question de nier l'intérêt majeur — ont augmenté encore la masse prévisible des appels aux fonds publics. Sous ce seul aspect, ainsi que sous l'aspect des priorités, ils n'ont pas facilité la solution financière du problème social immédiat.

D'ailleurs, quand il est question de rénovation, après avoir glissé tout de suite au mot de « restructuration », on en vient à parler alors du centre des villes, où elle a une importance majeure, certes, mais en oubliant de dire qu'un certain nombre d'opérations de rénovation pure ont été lancées, qui ne sont pas assises dans le centre des villes et que souvent — même quand elles y sont — elles ne constituent qu'une frange périphérique du périmètre de restructuration.

Il faut savoir aussi que dans tous les cas où la rénovation a été entreprise et abandonnée dans sa première phase, celle de l'acquisition des immeubles et de l'éviction des occupants, l'aspect social du problème s'aggrave considérablement et qu'à l'insalubrité se superposent, pour les occupants restant en place, une angoisse dramatique et épuisante, un véritable sinistre permanent: les locataires vivent dans des immeubles à demi murés, avec des plafonds qui laissent passer la pluie, des planchers qui s'écroulent, comme les escaliers, d'ailleurs, les rats y pullulent, les propriétaires n'exécutent aucun travail de réparation ou bien cherchent à expulser les locataires pour revendre leurs appartements après avoir effectué quelques menus travaux de réparation.

Les commerçants voient leur chiffre d'affaires s'amenuiser jusqu'à ne plus représenter qu'une fraction de la valeur initiale de leur fonds, tout en restant soumis aux augmentations de loyer, de patente, de taxes et en se refusant à diminuer leur forfait sous peine d'officialiser définitivement leur ruine.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il faut sinon entreprendre de nouvelles opérations de rénovation, du moins achever en priorité celles qui sont commencées, dans les conditions que je viens de dire.

J'en connais qui sont commencées depuis dix ans, qui se traînent dans les conditions affreuses que je viens de décrire et qui donnent lieu, tous les jours, à des drames abominables.

Il faut demander des crédits pour les terminer, et affecter, en priorité, ceux que vous avez à ces cas de sinistre. Car il s'agit bien, dans ces cas extrêmes, de véritables sinistres, matériels et moraux.

Trop commode était le raisonnement des financiers disant que, devant les difficultés psychologiques et juridiques de la rénovation, les opérations traînent en longueur, que les crédits ne se consommaient pas et, par conséquent, qu'il y en avait trop.

Non, la solution n'est pas de diminuer les crédits pour les opérations commencées; elle est, au contraire, de les augmenter mais en cherchant à lever les obstacles principaux qui sont la cause de cette sous-consommation des crédits.

Ces obstacles sont connus. Si l'on fait abstraction de la réticence des municipalités et de l'Etat à entreprendre des opérations coûteuses et ce d'autant plus qu'elles doivent faire des acquisitions pour les équipements publics, et si l'on s'en tient aux seuls intéressés, ce sont les difficultés de logement, d'une part, celle provenant de l'action de rétention des propriétaires dans des buts spéculatifs, avec leur conséquence notamment pour les commerçants, d'autre part.

Le problème du logement des habitants des flots de rénovation est bien connu. Je connais des flots de rénovation où, pour un appartement de deux pièces-cuisine avec entrée, mais offrant les caractéristiques que vous connaissez, on paye 90 francs par trimestre. Bien sûr ceux qui habitent dans de tels appartements ne se soucient pas des exigences de salubrité, et quand on leur parle d'H. L. M., avec le taux de loyer qu'elles atteignent, vous savez la réponse qu'ils font.

Quant aux propriétaires, ils cherchent à pratiquer la vente par appartements après les avoir vaguement réparés, ce qui rend finalement l'opération impossible pour la collectivité, car les nouveaux occupants, qui ont payé 5.000 francs en demandant, bien entendu, 20.000 à 30.000 au moment où la rénovation se réalise.

Les commerçants, rivaux à leur fonds, ne peuvent s'en aller parce que le propriétaire, dans un but spéculatif, ne veut pas vendre les murs.

J'ai déposé une proposition de loi tendant à humaniser les opérations de rénovation urbaine et à lutter contre ces pratiques qui lésent les locataires individuels ou commerçants.

Il présente un triple avantage.

D'abord, de sauvegarder les droits moraux et matériels des intéressés. Ensuite, de faciliter le départ des habitants, donc d'accélérer la rénovation et d'en diminuer le coût. Enfin, d'empêcher la spéculation sur la misère humaine.

Monsieur le ministre, je vous demande d'accepter la discussion d'urgence de cette proposition de loi et de ne pas vous laisser arrêter par l'obstacle administratif et juridique qui consisterait à dire que, dans l'attente d'un projet de loi plus complet, réformant les procédures de rénovation, la superposition de mon projet avec le décret de 1958 laisserait subsister quelques ambiguïtés ou difficultés, d'ailleurs mineures à mon avis.

Quand le sort et le bonheur des populations sont en jeu, les scrupules juridiques ou le formalisme administratif ne doivent plus avoir cours.

J'aimerais que vous me donniez rendez-vous dans quelques jours, après le budget, pour discuter, ici-même, ce projet. Et, en attendant, je vous conjure de donner priorité, grâce aux crédits de rénovation dont vous disposez, à tous les îlots de rénovation qui sont entamés et laissés pratiquement à l'abandon.

Vous ferez ainsi œuvre sociale. Et je sais que cette œuvre sociale, sous tous ses aspects, est l'article premier de votre programme de Gouvernement (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des Démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Marie.

M. Bernard Marie. Monsieur le ministre, j'ai suivi avec beaucoup d'attention votre exposé d'hier mais je me trouve maintenant dans une situation difficile car vous avez répondu par avance à certaines des observations que je comptais présenter.

Vous avez surtout démontré — ce que l'Assemblée a apprécié — que vous étiez prêt à sortir des sentiers battus. En étant sans doute pragmatique — et je ne crois pas que l'on puisse s'en dispenser pour gouverner étant donné la situation économique du pays, je pense que plusieurs des problèmes qui touchent à votre ministère se trouveront résolus grâce à vous.

Pour reprendre une expression de mon collègue et ami Westphal, votre direction des ports maritimes a un peu « mouillé ma poudre » car j'ai reçu ce matin une lettre répondant aux démarches que j'avais faites en faveur du port de Bayonne. Pratiquement votre direction a résolu l'essentiel des problèmes. Je tiens à lui en rendre hommage et je vous en remercie.

Un autre problème intéresse la Côte basque. On l'a évoqué ce matin. Il s'agit de la fameuse autoroute A 10 qui a pour particularité de n'exister que sur le papier, alors qu'elle serait essentielle pour l'économie de la région du Sud-Ouest.

Ainsi que l'ont souligné plusieurs collègues, et notamment M. Royer, elle est indispensable pour faciliter les communications entre l'Europe du Nord et l'Espagne.

Certes, un peu partout on se demande où elle serait le plus utile. Mes collègues ne m'en voudront certainement pas d'affirmer que son existence est essentielle sur la partie qui relie Bayonne à Béthobie, car il n'existe pas d'autre voie de dégagement.

Si, au-delà de Bayonne, plus exactement à partir de Saint-Geours-de-Marenne, on peut envisager, en cas d'embranchement, de passer par la route du littoral, ou, au contraire, de remonter par l'intérieur vers Mont-de-Marsan et Langon, toutes ces routes convergent vers Bayonne.

Dés lors, seule la route nationale n° 10 — au demeurant très insuffisante — doit assurer le trafic. Certes, je sais qu'en temps normal, c'est-à-dire huit mois par an, la circulation est très fluide — j'utilise cette route plusieurs fois par semaine — mais pendant les trois ou quatre autres mois elle est absolument bloquée. Je ne préche pas pour mon saint, car je connais des petits chemins détournés, où il est cependant difficile de faire passer une voiture.

Mais lorsqu'il faut deux heures pour parcourir dix kilomètres entre Saint-Jean-de-Luz et Biarritz, parfois davantage pour aller de Bayonne à Saint-Jean-de-Luz et au-delà, tout le trafic se trouve bloqué. Alors, non seulement les touristes finissent par abandonner la Côte basque, faute de pouvoir y circuler, mais même les transports et notamment les transports routiers internationaux qui empruntent cette route, ne peuvent assurer normalement l'écoulement de leurs cargaisons vers la France ou vers l'Espagne.

Les Espagnols, affrontés au même problème, ont décidé, après accord, je crois, avec les responsables français, de finir, pour 1974, l'autoroute Madrid ou Bilbao-Béthobie, qui devrait continuer l'autoroute Bayonne-Béthobie.

Sera-ce possible ? Les déclarations que vous avez faites hier à propos des autoroutes de dégagement et des autoroutes de liaison laissent penser que, du côté français, le programme ne serait pas retenu.

C'est pourquoi j'appelle votre attention sur l'intérêt primordial que présente pour la Côte basque, qui se trouve — vous le

savez — dans une situation économique difficile, cet axe routier faute duquel elle est menacée d'une asphyxie totale.

Qu'il me soit permis enfin de formuler une suggestion sur le problème du logement. Vous avez dit que vous entendiez favoriser dans toute la mesure du possible l'accession à la propriété, qui répond bien, me semble-t-il, au caractère français.

Mais, si une telle politique offre des avantages, elle présente aussi des inconvénients, au moment où la mobilité de la main-d'œuvre prend une importance qui se révélera capitale au cours des années à venir. Car celui qui acquiert un logement se fixe et, en général, il fixe aussi sa famille.

Les avantages de l'accession à la propriété sont néanmoins incontestables et fort importants, dans la mesure où ceux qui en ont les moyens seront incités à construire plus de logements en accession à la propriété et, par là même à dégager des possibilités de construction pour ceux qui n'en ont pas présentement les moyens.

Mais puisque vous paraissez décidé à revenir sur certains faits acquis, j'appellerai également votre attention sur l'allocation-logement.

On vient d'indiquer que de trop nombreuses personnes ne pouvaient en bénéficier. Or, si le Gouvernement acceptait de réexaminer les règles actuelles, c'est-à-dire à la fois les plafonds de loyers et le taux de l'allocation, il s'ensuivrait très certainement une incitation. Et ce serait peut-être là un procédé plus facile et plus compréhensible que l'octroi dans des conditions complexes de primes et de prêts, pour que les intéressés envisagent l'accession à la propriété, laquelle résoudrait, vous l'avez indiqué, un assez grand nombre de problèmes.

Enfin, s'agissant toujours du logement j'appelle aussi votre attention sur le plan d'urbanisme de la Côte basque qui a ménagé, comme un peu partout en France, des zones rurales.

Au moment où le problème des excédents agricoles se pose avec acuité, ne paraît-il pas anormal, dans une région à vocation essentiellement touristique comme la Côte basque, de classer en zone rurale, avec toutes les difficultés de construction qui en résultent — étant donné les surfaces exigées — des terrains sis à trois ou quatre centaines de mètres seulement des plages ?

Non loin de centres urbains importants comme Bayonne, Anglet, Biarritz, le dégagement de ces zones rurales permettrait certainement à de nombreux employés, fonctionnaires, ouvriers qui ne peuvent pas construire à proximité immédiate de ces villes en raison du prix élevé des terrains, d'édifier rapidement leurs maisons dans des conditions beaucoup plus avantageuses. (*Applaudissements.*)

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

M. William Jacson. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la Lorraine vit sous la réputation erronée d'une richesse qu'elle n'a plus.

Le Gouvernement a compris cet état de choses et, pour le nord de notre région, a débloqué un ensemble de subventions de quatre-vingts millions de francs. C'est excellent mais cet appui ne profitera qu'à la sidérurgie et laissera le sud de la Lorraine handicapé par un avenir sombre.

Je représente la deuxième circonscription de Nancy, c'est-à-dire deux cantons : l'un industriel et l'autre semi-rural.

Dans le canton industriel de Nancy-Ouest, la fermeture des mines de Maron-Val de Fer et la récession dans le complexe des fonderies et aciéries de Neuves-Maisons, ont très lourdement grevé notre potentiel économique ces dernières années. En outre, à Jarville, la firme Thomselle a dû, pour survivre, prendre des contacts avec Sidélor et créer une nouvelle société Coracrier.

L'insuffisance de cette mesure a ensuite déterminé Thomselle à « se marier » avec Bécue qui construit du matériel de chaudières et de cuisinières pour grands ensembles. Or cette nouvelle société envisage de s'installer en Mayenne. Sur les 450 ouvriers qu'emploie Thomselle, 310 ont leur famille, leur maison et leurs intérêts propres à Jarville. Le fait de quitter cette région pour rejoindre la nouvelle installation en Mayenne leur pose un problème angoissant. C'est donc 310 emplois nouveaux qu'il faudra prévoir.

Les faits que je rapporte ne sont pas une hypothèse puisque déjà les bureaux d'études sont partis s'installer près de Laval en échelon précurseur, ce qui indique bien que l'opération de transfert se réalisera comme je l'indique.

Dans le second canton, celui de Saint-Nicolas, une menace beaucoup plus importante plane sur Solvay, à Dombasle. Ce nom doit avoir une résonance particulière pour vous. Il se passe de commentaires, car Solvay affronte de sérieux problèmes en ce moment.

J'en ai pris connaissance la première fois il y a cinq mois grâce à une indiscrétion commise au cours d'une réunion à Bruxelles. J'en ai alors informé le conseil municipal de Nancy. On a plaisanté, affirmant que ce n'était pas vrai. Le lendemain

le directeur de Solvay me rendait visite et m'assurait que si quelque chose se tramait, il serait au courant. Or il ne l'était pas.

Ces jours derniers, je me trouvais à Assouan, envoyé par le Gouvernement pour les festivités de Abou-Simbel. J'ai eu l'occasion de m'entretenir non seulement avec l'ambassadeur de Belgique en Egypte, mais avec le ministre de la culture belge qui se trouvait comme moi invité au Caire, et là j'ai appris avec stupeur que la question Solvay-Dombasle était évoquée une nouvelle fois à Bruxelles.

Si l'usine de Tavaux, dans le Jura, fonctionne très bien, la situation à Dombasle nous remplit d'incertitude. Et le seul fait de poser la question est très grave car je vois se profiler la menace de récession possible pour les raisons que je vais tenter de vous démontrer.

Actuellement Solvay-Dombasle connaît un début de stagnation, alors que l'usine de Tavaux se trouve non loin de Besançon, sur la voie navigable à grand gabarit qui, partant du Rhône, mène directement à Anvers par Altkirch et la vallée alsacienne.

Monsieur le ministre, pour nous, en Lorraine, c'est un grave problème. Cette industrie centenaire met en valeur les richesses du sol et du sous-sol lorrain, c'est-à-dire le chlorure de sodium, le calcaire et le charbon, abondant dans notre région.

Les motifs d'intérêt apportés par Solvay à notre région consistaient dans le gisement important de chlorure de sodium affleurant la surface. La production journalière de Solvay-Nancy est de 1.350 tonnes de soude, auxquelles il convient d'ajouter 150 tonnes de chlore par jour.

Or vous savez comme moi l'importance primordiale et exceptionnelle de la production du chlore qui est fréquemment utilisé, notamment dans la fabrication des matières plastiques, du chlorure de vinyle. Les utilisations de ce vinyle vont du revêtement de sol, sous forme de dalles et de rouleaux, aux tuyaux d'arrosage, aux nappes de table, aux isolants électriques et aux tissus synthétiques. Il faut d'ailleurs se réjouir de l'invention du chlorure de vinyle qui donne tant de charme aux femmes.

La demande de chlorure de vinyle est si élevée que le taux de production pour Dombasle-Solvay croît chaque année de 13 p. 100, alors qu'il plafonne à 2 ou 3 p. 100 pour la soude. La production de 150 tonnes de chlore par jour à Dombasle est dépassée aujourd'hui par une demande de 155 tonnes. Or cet avenir prometteur est neutralisé par un seul élément, le transport, que je vais maintenant évoquer.

Une tonne de produit fini de Dombasle vers la Belgique revient à trente francs, ce qui est d'ailleurs modeste. Or sur ces trente francs, vingt francs représentent les frais de transport et dix francs la production, la transformation et le bénéfice.

Le danger est réel, car la Hollande a découvert sur son territoire un gisement en bordure de la mer du Nord. Déjà un premier centre a été construit, celui de Delfzyl, qui est dans les mains de la société Zout-Organon. Les Américains, intéressés par ce gisement, sont placés à cheval sur la Belgique et l'Allemagne et la Dow-Chemical s'est installée à la bordure est de ce filon, à Stadc, entre Hambourg et Cowhaven.

La société Solvay, qui se pose elle-même des problèmes de rentabilité, a décidé de s'implanter à l'ouest de ce filon, dans la région d'Anvers. Pourquoi ? Parce que dans cette même région se trouvent cinq raffineries de pétrole produisant de la thermie à bas prix ; car Solvay-Dombasle supporte une obligation exorbitante : les charbonnages proposent à Solvay de la thermie à 1,10 ancien franc, alors qu'on peut en trouver ailleurs à 0,90 ancien franc, notamment en Hollande. Et il y a là pour Solvay un problème angoissant. Cette société est non seulement obligée d'acheter de la thermie au prix que je viens d'indiquer, mais aussi de faire venir du coke de la région de Douai. Certes, les transports se font par canaux, mais c'est tout de même très onéreux.

Alors, du fait de cette concurrence de Delfzyl, qui produit et jette sur le marché deux millions de tonnes de soude par an, c'est plus de un million de tonnes à répartir sur les marchés internationaux qui sont ainsi distraits à Dombasle-Lorraine, et c'est toute la clientèle du nord de la France qui nous échappe dans cette région où les canaux ont une si grande importance du fait qu'ils sont reliés aux réseaux de canaux de Belgique et de Hollande.

Or la production de Solvay est exportée dans la proportion de 40 p. 100. Donc l'aspect économique n'est pas moins intéressant que l'aspect industriel.

En tant que parlementaire de la deuxième circonscription de Meurthe-et-Moselle, ce qui m'intéresse surtout, c'est l'avenir des cinq mille ouvriers qui travaillent à Dombasle, ainsi que l'avenir de tous ceux qui travaillent dans les industries complémentaires alimentées par Solvay-Lorraine. Leur situation peut devenir catastrophique.

En effet, si la firme Solvay constate un jour que l'exploitation de Solvay-Dombasle n'est plus rentable, en bonne entreprise industrielle qu'elle est, elle ne fera plus aucun sacrifice et elle laissera périr cette exploitation, car elle peut compter sur Tavaux et Anvers.

C'est une société internationale, ne l'oubliez pas, à laquelle il ne faut pas demander de pousser jusqu'à l'extrême sa politique sociale. Pensez plutôt à abaisser ses frais de transport, ne serait-ce que de 10 francs par tonne, pour lui donner l'occasion de persévérer dans une exploitation normale sinon rentable. Vous pourriez ainsi sauver 5.000 ouvriers et les 2.000 autres qui vivent par interférence de cette activité.

Le véritable remède, c'est le canal à grand gabarit, et surtout, pour nous, la branche horizontale est-ouest.

L'axe venant du Rhône se divise en une fourche dont la branche droite, remontant vers Altkirch, permettra à Solvay, près de Besançon, de transporter ses produits finis directement vers Anvers.

Seule peut nous sauver la branche est-ouest du canal à grand gabarit, dont l'extrémité parvient actuellement jusqu'à Neuves-Maisons et Frouard, à l'ouest de Nancy.

Cette réalisation, qui donne satisfaction à la région de Pont-à-Mousson, à la sidérurgie de Frouard et de Pompey ainsi qu'à celle de Neuves-Maisons, laisse hors circuit la partie la plus riche située à l'est de Nancy, c'est-à-dire les zones industrielles de Heillecourt et Ludres, les soudeuses de La Madeleine, les soudeuses de Varangeville et surtout Solvay-Dombasle.

Voilà ce qui est important pour nous.

Quelques personnes ont proposé une solution fantaisiste qui consisterait à transporter la soude — soit plus de 1.350 tonnes par jour, sans compter les 150 tonnes de chlore — par camions de Dombasle jusqu'au port de Frouard, en traversant Nancy. Vous imaginez d'ici l'encombrement de la ville, alors que la circulation est déjà si difficile. Imaginez un peu cette file de camions dont certains — ceux qui transportent du chlore — seraient particulièrement dangereux ! Il faudrait prendre des mesures exceptionnelles pour éviter les catastrophes. Non, vraiment, il n'est pas possible de songer sérieusement à ce mode de transport par camions à travers Nancy.

On a parlé aussi de containers, et surtout de moyens permettant de charger et de décharger plus commodément camions et bateaux. Mais cela encore n'est pas réaliste.

Alors, quelle solution adopter ?

Elle est simple. En effet, depuis Neuves-Maisons, nous ne pouvons gagner l'embranchement canal de jonction — canal Marne au Rhin à la hauteur de la Rochette-Cempa à Laneuveville devant Nancy, parce que les différences de niveau qui sont trop importantes nous obligeraient à réaliser un « Arzwiller », ouvrage très onéreux dont la réalisation demanderait par ailleurs des années.

La solution réside et reste donc dans la traversée de Nancy par un canal existant déjà mais d'un gabarit moindre. Lorsque je l'ai évoqué, on m'a répondu que Nancy n'avait aucune vocation portuaire. Raisonnablement absurde ! Nous savons qu'on peut très bien donner une vocation portuaire à une ville comme Nancy qui est la capitale de la Lorraine. Une telle ville ne doit pas se contenter d'avoir une pauvre Meurthe qui se traîne lentement, dégoûtante et pleine d'algues. Elle mérite d'être dotée d'un véritable canal.

Cette solution coûtera fort cher, me direz-vous. Eh bien, des études ont été faites et je puis vous dire que le coût de l'opération serait d'environ 115 millions de francs.

Et dans ces 115 millions sont compris les frais d'expropriation. Bien sûr, cela risque de gêner les moulins de Vilgrain mais ils pourraient très bien s'installer sur le grand canal !

Cela risque aussi de gêner une industrie plus modeste, mais son acceptation ne présenterait pas de difficultés insurmontables. De plus, les conditions de vie de la population seront bouleversées : la population sera très fière de ce nouveau développement, car vous apporterez non seulement la beauté à une grande cité, mais aussi une nouvelle richesse.

On a beaucoup parlé de l'extension du port de Frouard. Mais il faut quand même être raisonnable. Les services administratifs l'ont enclavé contre la falaise et lorsque j'ai émis l'hypothèse d'impuissance, ils m'ont donné cette réponse magnifique : si on a besoin d'agrandir ce port, il n'y a qu'à l'étendre en longueur ! Comme si c'était possible ! Et je réponds non, car on tomberait sur l'autoroute, ce qui serait une solution ahurissante. Par contre, du côté Est, à Jarville, le canal de la Marne au Rhin borde la vallée. C'est donc là qu'il faudrait créer un second port.

Il faut donc agir, monsieur le ministre, par un acte de bonne volonté. Voilà dix ans que je suis député. J'ai été réélu par deux fois au premier tour, parce que j'ai la confiance de mes électeurs et surtout des ouvriers. Je vous adresse

donc un avertissement solennel : si rien n'est tenté pour maintenir et ensuite augmenter l'emploi, grâce à un équipement en voies navigables susceptible de développer la production industrielle par un abaissement du prix de revient et de permettre à ces firmes d'être compétitives, nos industries s'effondreront et demain naîtra le chômage, source de mécontentement et d'agitation.

Ce n'est pas Solvay que je défends ici. Solvay n'a pas besoin d'être défendue. Mais ce qui me préoccupe, ce sont ces 8.000 emplois, ce sont ces milliers de personnes dont le travail et la quiétude doivent être protégés.

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, on a souvent dit que la prolongation de la crise du logement en France depuis la Libération était due à l'absence d'une politique de la construction.

Quant à moi, je pense que c'est plutôt le contraire et qu'en l'occurrence, pour reprendre une formule célèbre, « ce n'est pas le vide, mais le trop-plein » qui explique cette situation. D'abord, parce que les changements fréquents de gouvernement justifiaient peut-être, jadis, des initiatives nouvelles fondées sur des options politiques différentes ; ensuite, parce que la politique de la construction, comme toute action de caractère économique, est tenue de s'adapter à l'évolution de la conjoncture générale à laquelle ce secteur est plus particulièrement sensible.

Mais les expériences passées ont montré les conséquences graves de certains changements brusques d'orientation, même animés des meilleures intentions et présentés de la façon la plus séduisante. En effet, il apparaît que si, à terme, ces changements n'avaient pas toujours les résultats escomptés, en revanche, dans l'immédiat ils créaient toujours des perturbations préjudiciables au développement de la construction. Aussi la règle d'or me paraît-elle être, même si la conjoncture exige des adaptations, de faire ressortir avant tout la continuité de la politique engagée.

C'est pourquoi en 1966, alors que l'assouplissement du plan de stabilisation permettait de reconsidérer la politique suivie à l'égard de la construction, le Gouvernement s'est efforcé de présenter ses nouveaux objectifs plus comme une série de mesures de dégrillage ou de dépannage que comme une remise en cause des options fondamentales.

Aussi, lorsque la présentation de vos projets à la presse amène les commentateurs à parler d'une « révision déçirante » de la politique du logement, vous comprendrez qu'une telle politique suscite des questions non seulement en ce qui concerne l'efficacité et la continuité de l'action gouvernementale, mais surtout en ce qui concerne la mise en balance des risques immédiats qu'elle comporte avec les espoirs lointains qu'elle esquisse.

C'est l'analyse des uns et des autres qui m'amène à évoquer, parmi les mesures que vous avez annoncées, d'une part celles qui entraînent mon approbation et mes encouragements, assortis peut-être parfois de quelques réserves, et, d'autre part, celles dont l'examen me paraît exiger des réponses précises à un certain nombre de questions.

C'est parce que je connais les difficultés de la tâche de celui qui, au sein d'un gouvernement, porte la responsabilité d'une action dont il ne détient pas tous les moyens, qu'il m'apparaît souhaitable que soient fixés d'une façon claire les objectifs qui, quelle que soit votre abnégation personnelle à laquelle je rends hommage, n'en engagent pas moins la responsabilité du Gouvernement et, à travers lui, celle de sa majorité.

Mon approbation va, bien entendu, à l'ensemble des mesures que vous avez évoquées, tendant à l'allègement des procédures administratives et financières et à certaines initiatives sur le plan des techniques de la construction.

Les premières reçoivent d'autant plus aisément mon accord qu'elles s'inscrivent, pour la plupart, dans la ligne des études menées par les trois « tables rondes », financière, technique et juridique, instituées en 1966.

Il s'agit d'abord de la réforme du permis de construire. Vous venez de signer une circulaire étendant l'application aux logements aidés, de la réforme du permis de construire, dont la discussion vint devant le Parlement dans le cadre de la loi foncière.

Bien que cette réforme ait été conçue essentiellement en vue de la suppression du contrôle préalable des normes de construction — qui retardait tant les mises en chantier — j'avais souhaité qu'elle fût complétée par la suppression du certificat de conformité. A celui-ci aurait pu être substituée une simple attestation de l'architecte ou de l'entrepreneur, ce qui eût été dans la logique du système qui leur faisait, a priori, confiance.

De toute façon, les risques d'infraction étaient réduits dans la mesure où était votée dans le même temps une loi renforçant les sanctions d'ordre déontologique et d'ordre pénal à l'encontre de ceux qui se seraient rendus coupables. A mes yeux, seule devait donc subsister de l'ancien permis de construire, une sorte d'accord préalable concernant le respect des règles d'urbanisme.

Aussi votre intention d'aller jusqu'à l'abandon de tout contrôle préalable en matière d'urbanisme m'inspire-t-elle quelque inquiétude.

Sans doute avez-vous admis que cette mesure ne pourrait intervenir que lorsque les plans d'urbanisme des communes seraient définitivement approuvés et les coefficients d'occupation des sols fixés.

Outre que ces seules conditions rendent cette annonce quelque peu prématurée — car je crois qu'il faut prévoir quelques années pour ce faire — je reste attaché au maintien d'une sorte d'attestation d'urbanisme.

En effet, les plans d'occupation des sols indiquent surtout les parcelles constructibles et fixent la densité autorisée pour chacune d'elle.

Croyez-vous que cela suffise dans une conception moderne de l'urbanisme ?

Ne pensez-vous pas qu'il y a intérêt, pour ne pas sombrer dans l'anarchie architecturale justement dénoncée, à faire respecter une harmonisation des constructions non seulement sur le plan esthétique, mais également dans la répartition, même dans le cadre d'une densité prédéterminée, des volumes et des hauteurs ?

Sans doute avez-vous raison d'être sévère à l'égard de certaines opérations d'aménagement concerté dont l'uniformité et la monotonie tendraient à faire condamner la coordination architecturale.

Mais nous ne pouvons, en raison de certains échecs passés, renoncer à réaliser à l'avenir des villes harmonieuses, conçues pour l'agrément de ceux qui seront appelés à y vivre. Faute de quoi, à l'anarchie urbanistique risquerait de se substituer l'anarchie architecturale.

Encore ne suis-je pas sûr qu'il s'agisse d'une substitution et non pas d'un complément. Car quels recours prévoient contre ceux qui auront construit en infraction aux dispositions d'un plan d'urbanisme ? La suppression du contrôle a priori sur les normes techniques de la construction ne posait pas les mêmes problèmes que pour les implantations d'immeubles. Dans le premier cas, il pouvait être remédié à une infraction par quelques travaux. Dans le second, il n'y a qu'une solution qu'un de vos collaborateurs a du reste précisée : la démolition des immeubles concernés.

Je crains que la plupart de ceux qui siègent dans cette Assemblée, les maires en particulier, qui sont au contact des réalités quotidiennes, ne redoutent comme moi les incidents qui pourraient en résulter et devant lesquels l'administration serait souvent amenée à reculer.

Vous savez, monsieur le ministre, que je serai l'un de vos plus fidèles soutiens chaque fois que vous chercherez à ouvrir l'administration vers le public et que vous aiderez vos services à s'adapter à un rythme d'action plus dynamique. Ainsi votre désir de voir accélérer l'examen des dossiers en vous réservant une sorte de droit d'évocation constitue-t-il une impulsion dont l'administration a souvent besoin. Mais je redoute l'intervention, dans l'application d'une telle méthode, d'une échéance impérative et globale.

Vous avez, en effet, décidé la délivrance automatique au 1^{er} janvier 1969 de tous les permis de construire dont les délais réglementaires d'instruction seraient expirés. Même s'il s'agit de 100.000 logements et non de 100.000 permis, comme cela a été indiqué, admettre qu'ils peuvent tous être « débloqués » dans un tel délai c'est laisser supposer que votre administration les avait « stockés » sans raison valable.

Sans doute la délivrance des permis de construire a-t-elle souvent subi des retards injustifiés. Néanmoins il faut convenir que vos services sont souvent liés, notamment par des décisions émanant d'autres administrations ou par l'obligation de tenir compte de la réalisation des équipements collectifs.

De plus, des adaptations aux projets peuvent être obtenues par un dialogue entre administrés et fonctionnaires, dont le ministre peut, bien sûr, accélérer la conclusion.

Ainsi, l'initiative de l'« En direct avec le ministre », s'ajoutant à d'autres mesures d'ordre administratif, avait permis, dans le courant de l'année 1966, de réduire à quelques semaines les délais d'instruction des dossiers dans la plupart des directions, sauf dans la région parisienne où la mise en place des nouveaux départements, s'ajoutant à l'intervention de l'échelon régional, exigea des réformes de structures aujourd'hui à peine réalisées.

Cette méthode comporte, semble-t-il, moins de risques que la fixation d'un date impérative valable pour tous les dossiers en instance.

En effet, l'administration, harcelée, risque ou bien de « lâcher » par crainte des foudres ministérielles ou bien de faire le contraire de ce que vous attendez, c'est-à-dire de prononcer, avant le 31 décembre 1968, des décisions de rejet.

Dans un cas, c'est à nouveau l'anarchie urbanistique ; dans l'autre, c'est un coup de frein aux lancements d'opérations dont les projets auraient pu faire l'objet d'adaptations négociées entre administrés et services.

J'approuve totalement vos objectifs, monsieur le ministre, en vue de l'allègement des normes techniques de la construction. Ce qui est au moins aussi important, à mes yeux, c'est d'aboutir à une codification simple et complète de celles-ci, plusieurs administrations, voire des services publics, prenant en effet des initiatives non coordonnées et parfois même contradictoires en ce domaine.

Aussi, au moment où nous proposons, en corollaire à la réforme du permis de construire, l'aggravation des responsabilités des hommes de l'art, il semblait convenable de fixer de façon précise et claire les règles du jeu à leur égard.

C'est dans cet esprit, que les services intéressés, et notamment le Centre scientifique et technique du bâtiment — à l'égard duquel vous avez été sévère hier — furent invités à préparer une codification des normes de construction, après les avoir simplifiés.

J'ai noté avec intérêt que vous vouliez, monsieur le ministre, y apporter tous vos soins.

Le président de l'Association nationale pour la maison familiale, au moins autant que l'ancien secrétaire d'Etat au logement, se réjouit de votre désir d'accentuer la politique des modèles. Celle-ci favorise notamment le développement de la maison individuelle, dont la réhabilitation, dans l'urbanisme moderne, nous semble enfin acquise, à en juger notamment par le succès des villages-expositions qui ont mis en évidence les coûts de certaines fabrications, souvent inférieurs au prix des H. L. M. en accession à la propriété, voire à celui des H. L. M. locatives.

De même, je vous félicite de votre ferme volonté de poursuivre la politique de réduction des prix. Sans doute celle-ci est-elle en grande partie commandée par l'efficacité de la loi foncière, en ce qui concerne les terrains, mais aussi — vous y avez insisté hier — par le coût de la construction elle-même.

A ce propos, vous avez eu raison de souligner que, bien que des progrès techniques aient permis depuis quelques années de généraliser l'industrialisation du bâtiment, les résultats attendus ne se traduisent pas encore par une baisse suffisante des prix. A cet effet, il convient de multiplier les programmes groupés.

Toutefois, en ce qui concerne le secteur H. L. M., je voudrais formuler une observation.

Il ne me semble pas que la fusion plus ou moins autoritaire des organismes existants, qui soulèvera plus de problèmes qu'elle n'apportera de solutions sur le plan des économies de gestion, soit à rechercher, alors que le système des commandes groupées et celui des programmes triennaux ont déjà donné des résultats satisfaisants.

Mais une trop grande ampleur des programmes groupés peut comporter des risques. Ainsi, les programmes pluriannuels de logements, qui devaient provoquer des regroupements d'entreprises et d'hommes de l'art, ont été difficilement placés sur le marché, quoique lancés depuis deux ans.

Or vous envisagez un programme global de 15.000 logements à répartir sur plusieurs villes. A ce degré, les risques du système de l'entreprise générale peuvent être tels que nombre d'entreprises de second œuvre qui, par la sous-traitance, subissent plus durement les contrecoups de la baisse des prix, seront acculées à des situations financières difficiles.

Or la survivance de ces petites et moyennes entreprises est nécessaire non seulement pour l'exécution des travaux neufs spécialisés, mais aussi et surtout pour l'entretien de l'habitat existant.

J'apprécie également que vous fassiez porter vos efforts sur les charges annexes, dont le poids limite les effets des mesures prises par ailleurs pour réduire les prix globaux de la construction. La clarification des systèmes juridiques, dont la complexité et les incertitudes entraînaient des charges de garantie non négligeable, a été obtenue en grande partie par le vote de la loi du 3 janvier 1967 qui instituait des rapports simples et sans équivoque entre les promoteurs et les acquéreurs, évitant ainsi les conflits et les scandales jusqu'alors trop fréquents.

Il reste beaucoup à faire pour la simplification des procédures en matière de prêts et je vous félicite, monsieur le ministre, de poursuivre avec ténacité l'action entreprise dans ce sens, notamment en matière d'actes notariés et de formalités hypothécaires.

Mais la révision déclinante de la politique du logement, dont il est fait état, semble se situer essentiellement sur le plan du financement. C'est à ce sujet que plusieurs d'entre nous s'interrogent. Dans la mesure où les gouvernements de la V^e République ont, à différentes reprises, accordé la « priorité des priorités »

au logement social, toute annonce de révision fait craindre la remise en cause de cette option. Or il ressort de l'examen des demandes de logements, comme l'ont souligné les rapporteurs, que la grande majorité des candidats relèvent du secteur H. L. M., voire, de plus en plus, du secteur P. L. R.

Vous avez, à juste titre, repris à votre compte la politique de différenciation des H. L. M., qui avait conduit votre prédécesseur à créer de nouveaux types de logements en vue d'une meilleure adaptation de l'offre de logements sociaux à la gamme des ressources des familles modestes.

Dans le même esprit, je vous félicite de veiller à l'application rigoureuse du système des sur-loyers, qui devrait être étendu aux logements construits avant 1948.

A mes yeux, ce système devrait aboutir à des transferts, car il est inadmissible que des familles modestes attendent indéfiniment un logement H. L. M., alors que certains occupants sont en mesure de payer les mensualités d'accession à la propriété ou les loyers I. L. M.

Je voudrais à nouveau, à propos du logement social, attirer votre attention sur l'arrêté que vous avez pris en ce qui concerne les modalités d'attribution des H. L. M. dans la région parisienne.

Il me paraît, en effet, paradoxal que 30 p. 100 seulement des logements soient réservés aux prioritaires. Que veut dire alors le mot « priorité » s'il ne laisse que le droit d'attendre que les non-prioritaires soient servis en plus grand nombre ?

Certes, je partage le souci de réserver des logements aux mal-logés des communes qui patronnent les offices intéressés, mais il convient que la plus grande partie des attributaires désignés par celles-ci soient choisis sur la liste des prioritaires. C'est donc la proportion inverse, soit 70 p. 100, qui devrait être affectée à ceux-ci.

Dans la mesure où le reclassement des types de logements sociaux permet de mieux adapter l'offre à la demande exprimée dans ce secteur, est-il nécessaire de prendre le risque de ce que l'on a appelé le « déshabillage » des H. L. M., qu'implique, à mon sens, et quoi que vous en ayez dit hier, votre volonté d'abaisser de quelque 15 p. 100 les prix plafond ?

En effet, si la décision de M. Ortoli de réduire ceux-ci de 5 p. 100 répondait, dans une conjoncture normale, au souci de diminuer les coûts de construction, en revanche, ne pas tenir compte des incidences des événements de mai et juin dans ce secteur risque de compromettre le lancement des opérations H. L. M. au cours des prochains mois.

Hier, je n'ai pas été convaincu par votre affirmation à ce sujet. Je ne vois pas, en effet, par quel coup de baguette magique on pourrait atteindre une baisse aussi importante. Du reste, vos services ne s'y sont pas trompés. Ils étudient déjà les simplifications des normes qui pourraient être tolérées à cette occasion.

Cette baisse résultera donc moins d'une amélioration de la rentabilité des entreprises du bâtiment que d'une diminution des prestations ou de la qualité des logements fournis.

Quant à moi, si je reste partisan de combattre le « perfectionnisme » que vous avez dénoncé et qui tendrait à écarter l'institution H. L. M. de sa vocation sociale, je ne saurais souscrire à des formules en vertu desquelles, à notre époque, la baignoire, par exemple, disparaîtrait de la salle de bains des logements H. L. M.

Mais le débat fondamental reste celui de la priorité donnée au logement social. Aussi ce sont vos projets en matière de financement qui soulèvent le plus de questions.

Alors que les efforts des gouvernements, de 1958 à 1965, ont permis de construire en sept ans deux fois plus de logements H. L. M. et environ deux fois plus de logements primés que pendant les quatorze années précédentes, une forte tendance s'était dessinée, à l'époque de la « surchauffe », vers les années 1963-1964, en vue de « faire prendre le relais de l'aide publique par l'épargne privée ».

Les perspectives du V^e Plan s'ouvraient du reste dans ce sens. Le moins qu'on en puisse dire est qu'il s'est avéré depuis que cette formule était prématurée et qu'elle le reste encore puisqu'un certain nombre de familles ne sont pas en mesure d'acquiescer même un loyer H. L. M.

C'est pourquoi le gouvernement avait, en 1966, décidé de redoubler ses efforts dans ce domaine, notamment en créant la caisse de financement des H. L. M. Les résultats s'inscrivent dans la progression des H. L. M. de quelque 40 p. 100 d'une année à l'autre, progression qui apparaît dans les statistiques incluses dans le rapport de la commission des finances.

Après la stabilisation constatée en 1968, on peut légitimement craindre, comme l'a souligné M. Royer dans son rapport, que 1969 ne marque un recul dans ce secteur.

A plus long terme, affirmer que le secteur privé pourra, par la grâce de quelques bonifications d'intérêt, concurrencer le secteur social risque de faire ressurgir l'illusion d'un désengagement messif et rapide de l'Etat. Car si les crédits ouverts au

titre des H. L. M. et des primes du Crédit foncier de France n'ont guère progressé et si nous avons pu, par ailleurs, maintenir, en dépit des objectifs du Plan, les primes sans prêts au même niveau depuis 1966, il faut bien constater que l'ensemble des crédits d'aide n'a pas progressé cette année et qu'il n'y a dans le budget aucune trace de crédits nouveaux permettant de verser aux promoteurs privés les primes annoncées.

Alors, puisqu'il faut raisonner à l'intérieur d'un même volume de disponibilités, la solution ne peut résulter que d'une diminution des fonds affectés soit aux bonifications destinées aux logements H. L. M. — caisse des prêts — soit à celles qui sont destinées au Crédit foncier pour les logements primés, soit à celles qui interviennent dans le cadre de l'épargne-logement.

Lequel de ces secteurs allez-vous sacrifier à la distribution de primes par le secteur bancaire privé ?

Peut-être un tel transfert se justifierait-il s'il devait entraîner un accroissement des crédits destinés à la construction. Mais je ne vois pas comment serait augmentée la masse des ressources d'épargne. Il est, certes, regrettable de constater que, pour de multiples raisons que vous connaissez bien, il n'y a toujours pas dans notre pays de véritable marché du logement, normalement inséré dans le circuit des financements classiques et ouvert à une large concurrence. Faire intervenir, parallèlement aux organismes publics, le secteur bancaire privé dans un système de distribution d'une aide publique inévitablement limitée en raison des autres charges de la nation, c'est peut-être ouvrir aux banques un nouveau champ d'activité, ce n'est pas consacrer au logement de nouvelles ressources d'épargne.

Faciliter l'accès au crédit en multipliant les guichets habilités à sa distribution, ce n'est pas favoriser la formation d'une épargne plus abondante et disponible à des taux compatibles avec la solvabilité de la demande.

Tels étaient les objectifs de l'épargne-logement et du marché hypothécaire, qui remportent tous deux un éclatant succès. Il convient de rappeler que la première a permis de collecter en deux ans près de cinq milliards de francs de dépôts. Quant au marché hypothécaire, les prêts éligibles, qui étaient de l'ordre de 200 millions de francs par mois en moyenne, en 1967, atteignent depuis cet été le double. Ainsi l'un et l'autre ont-ils largement contribué à accroître la part du « gâteau de l'épargne » consacrée au logement.

De plus, le marché hypothécaire a répondu rapidement et complètement aux espoirs que nous avions mis en lui puisque, en quelques mois, il a permis également de réduire de 13 p. 100, voire de 14 p. 100, à 9 p. 100 et parfois moins, les taux de prêts du marché libre.

De même, dès la première année de son fonctionnement, la durée des prêts s'est allongée de dix à quinze ans en moyenne, voire, dans certains cas, à vingt ans.

Alors que les événements de mai et de juin ont freiné cette tendance, du fait des tensions qui se sont manifestées sur le marché financier et sur le marché monétaire, j'avoue ne pas apercevoir par quel miracle, autre que la solution trop facile des bonifications d'intérêt prélevées sur les mécanismes du logement aidé, les taux d'intérêt du marché immobilier privé pourraient s'abaisser.

En effet, comment abaisser le taux de l'argent à moyen terme, alors que le taux de l'argent au jour le jour atteignait, ces jours-ci, près de 7,5 p. 100 et que, depuis hier, le taux d'escompte de la Banque de France est relevé d'un point ?

Je crains même que les bonifications généralisées ne dispensent les banques de rechercher les moyens d'une baisse réelle des taux qu'elles pratiquent.

Enfin, si vous deviez recourir au système de bonification d'intérêt au profit de l'ensemble du secteur bancaire, comment assurerez-vous le contrôle de l'assiette et du paiement de ces bonifications, alors que les procédures d'un organisme unique tel que le Crédit foncier de France vous paraissent déjà trop lourdes ?

A quelles normes techniques et à quelles normes de prix soumettez-vous ces bonifications ?

Quelles sanctions adopterez-vous ?

Irez-vous jusqu'à supprimer a posteriori les primes accordées ?

Telles sont les questions très simples auxquelles des réponses précises doivent être apportées d'urgence, si l'on ne veut pas aggraver les difficultés de la construction privée.

En effet, ne craignez-vous pas que l'annonce simultanée d'une baisse générale des prix de la construction, d'une part, et du taux d'intérêt, d'autre part, n'entraînent l'arrêt des opérations en cours, tant les promesses de l'avenir apparaissent alléchantes aux candidats du moment ?

N'y a-t-il pas contradiction entre la politique de reclassement de l'aide de l'Etat, qui s'inspire de la recherche d'une meilleure adaptation aux besoins exprimés, et la faveur que vous semblez donner à un système de primes qu'il sera très difficile de personnaliser ?

De cette façon, « l'aide à la pierre » se substituerait à « l'aide à la personne », peut-être plus délicate à manier, mais plus équitable et, de ce fait, plus satisfaisante du point de vue des sacrifices budgétaires qu'elle implique.

Je vous ai fait part très franchement des inquiétudes que m'inspirent des modifications — trop brusques — qui aboutiraient au blocage des mécanismes existants, au profit de perspectives de réforme à échéance incertaine.

Je n'en reste pas moins d'accord sur les objectifs visés, notamment sur ceux qui tendent à développer l'action de la V^e République en faveur de l'accession à la propriété.

Les classes intermédiaires, qui ne parvenaient pas à trouver aisément de solutions, tant le vide entre le secteur aidé et celui de la promotion privée s'était creusé, ont trouvé dans l'épargne-logement et le marché hypothécaire des institutions sans doute efficaces.

Mais il faut chercher à développer encore ces derniers pour faciliter le logement des jeunes ménages. A cette fin, j'insiste sur une solution que je n'ai cessé de prôner et qui commence à être appliquée, notamment dans le domaine du Crédit foncier de France.

Plus, peut-être, qu'à l'allongement de la durée des prêts, qu'il n'est pas aisé de réaliser sur le marché financier français, c'est surtout à l'allégement des premières annuités d'emprunts qu'il importe de procéder.

Je rappelle une seule indication en faveur de cette progressivité.

On cite souvent l'exemple des Etats-Unis d'Amérique, où la durée des prêts est de l'ordre de trente ans. Or, en fait, ceux-ci sont remboursés en dix-sept ans en moyenne. Telle est donc bien une des solutions pratiques dont il est possible d'attendre de bons résultats.

Ainsi les objectifs de la politique à long terme que vous avez définie, dans la mesure où ils tendent à favoriser, d'une part, l'adaptation systématique de l'aide de l'Etat aux besoins des familles modestes et, d'autre part, la promotion de l'accession à la propriété, ne peuvent que recueillir notre assentiment.

Toutefois, il ne faut pas oublier que les délais qui s'écoulent entre la décision et la réalisation sont généralement de l'ordre de deux à trois ans dans ce domaine, et j'ai l'occasion de le vérifier presque tous les jours.

C'est pourquoi il convient de ne pas négliger, au profit de perspectives lointaines, les exigences de la conjoncture proche, sensible à toutes les initiatives.

Dans le même esprit, je me permets d'insister sur la nécessité de réaliser les objectifs du Plan en matière d'habitat ancien.

La loi du 12 juillet 1967 donne les moyens juridiques propres à favoriser l'amélioration des logements existants et je me suis félicité, il y a quelques jours, de voir publiés les décrets d'application que j'attendais avec impatience.

D'autres mesures prises, notamment en liaison avec les centres de propagande et d'action contre le taudis, doivent nous permettre de mener cette œuvre nécessaire, et à bon marché, parallèlement à celle de la construction neuve, tant il est vrai que dans le domaine de la construction il convient souvent de sacrifier le spectaculaire à l'efficacité.

Mais il ne suffit pas de construire pour les statistiques, il faut construire pour les hommes.

Monsieur le ministre, vos fonctions vous donnent une responsabilité essentielle dans la civilisation moderne, celle de l'urbanisme.

Vous avez dit hier qu'il fallait renoncer à un urbanisme théorique au profit d'un urbanisme réaliste qui tienne compte avant tout de ce qui existe. Cette déclaration renforce mes inquiétudes relatives à la suppression totale du contrôle préalable de l'Etat en la matière.

Je crains qu'en renonçant à un urbanisme volontariste au profit d'un urbanisme passif, inspiré par ce qui existe — et qui, du reste, est très souvent contestable — on ne remette en cause les plans élaborés au prix de tant d'études et de tant de patience.

Les opérations « coup de poing » auxquelles vous songez n'entraîneront-elles pas des dérogations aux schémas adoptés ? N'y a-t-il pas, dès lors, menace de retomber dans un urbanisme concentré autour des seuls équipements existants, au risque d'engendrer l'extension des agglomérations en « tache d'huile », solution contre laquelle les urbanistes s'élèvent unanimement.

Monsieur le ministre, la matière de l'urbanisme, c'est la masse humaine ; mais le seul objectif que l'urbaniste doit avoir toujours présent à l'esprit, c'est de travailler pour le bonheur des hommes.

Telle est la difficulté majeure, mais aussi la noblesse de la tâche du ministre de l'équipement. (Applaudissements sur divers bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Nomination, par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, de deux membres du conseil supérieur de l'Etablissement national des invalides de la marine ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1969 (n° 341) (rapport n° 359 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) :

Equipement et logement (*suite*) et articles 51, 52, 53, 66 et 67. Equipement.

(Annexe n° 15. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 360, tome VIII, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Logement.

(Annexe n° 16. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 360, tome IX, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 364, tome X [logement social], de M. de Préaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Urbanisme.

(Annexe n° 17. — M. Caldaguès, rapporteur spécial.)
Affaires culturelles et articles 60 et 61.

(Annexe n° 1. — M. Valéry Giscard d'Estaing, rapporteur spécial ; avis n° 364, tome I [affaires culturelles], de M. Schnebelen, et tome II [cinéma], de M. André Beauguitte, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)
Intérieur et rapatriés et articles 68 à 70.

(Annexe n° 20. — M. Charret, rapporteur spécial ; avis n° 394, tome I, de M. Bozzi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures cinquante minutes.)

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

(Le compte rendu intégral des 2^e et 3^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

