

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DE L'ASSEMBLEE 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

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 46^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 14 Novembre 1969.

SOMMAIRE

1. — **Loi de finances pour 1970 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3719).

Équipement et logement (suite) : crédits concernant l'équipement.

MM. Georges, Icart, Leroy-Beaulieu, Rolland.

MM. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Claudiu-Petit ; Icart.

Réserve du vote sur les titres III à VII (états B et C).

Etat D.

Titre III. — Adoption.

Art. 59 :

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

Amendement n° 67 de M. Bouloche : MM. Bouloche, le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre de l'équipement et du logement. — Rejet.

Explication de vote : M. Barbet.

Adoption par scrutin de l'article 59.

Art. 63. — Adoption.

Équipement et logement (suite) : crédits concernant le logement et l'urbanisme.

MM. Taittinger, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Jacques Richard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour le logement ; le ministre de l'équipement et du logement, le président.

Renvoi de la suite de la discussion.

2. — **Ordre du jour** (p. 3731).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1970 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1970 (n° 822, 835).

EQUIPEMENT ET LOGEMENT (Suite.)

Crédits concernant l'équipement.

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

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Groupes :

Républicains indépendants, dix minutes ;

Progrès et démocratie moderne, cinq minutes ;

Isolés, cinq minutes.

Les commissions, les groupes de l'union des démocrates pour la République, socialiste et communiste ont épuisé leur temps de parole.

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

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Georges.

M. Maurice Georges. Mesdames, messieurs, j'ai déjà eu l'occasion, il y a quelques jours, d'évoquer devant M. Bettencourt, ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, la liaison Seine-Est.

Rappelant aujourd'hui comment ce projet a plutôt sommeillé à l'intérieur du V^e Plan, je voudrais développer les arguments d'un ordre plus général qui plaident en faveur de cette liaison fluviale.

Premier argument : en 1980, dans dix ans, l'Allemagne aura réalisé son grand projet, la liaison Rhin—Danube, la liaison de Rotterdam, Anvers et des ports allemands à l'Europe centrale et à l'Europe orientale.

Nous nous devons à ce moment d'apparaître nous aussi sur la Moselle, donc sur le Rhin, empêchant la création exclusive de courants commerciaux en faveur de nos voisins, ce qui pourrait leur laisser ensuite une primauté sur laquelle il serait difficile de revenir.

Deuxième argument : ce projet Seine—Moselle permettrait d'aider dans leur essor économique deux grandes régions françaises parmi les plus éprouvées au cours de ces dernières années : d'une part, la région Nord—Picardie qui voudrait bien relier au bassin parisien son axe fluvial Dunkerque—Valenciennes. D'autre part, la Lorraine, qui vient de refuser d'opérer un choix entre les voies fluviales Nord-Sud et Seine-Est, exprimant le vœu de voir leur réalisation menée de front.

M. Messmer, redevenu député de la Moselle, déclarait il y a quelques semaines : « Je demande l'inscription au VI^e Plan d'une liaison Seine—Moselle. Cette liaison demeure une nécessité vitale et nationale. Je pense que Le Havre a tout autant vocation d'être un port maritime de l'Est que Rotterdam ».

Ne convient-il pas de rappeler en effet que l'économie française, plutôt que de voir le trafic lorrain se diriger vers la Moselle, vers l'Allemagne ou vers Rotterdam, vers une voie allemande ou hollandaise par conséquent, préférerait voir les fortes économies mosane et mosellane se rattacher à la basse Seine en augmentant considérablement le volume des exportations passant par des ports français ?

N'oublions pas que l'association des grands ports français a évalué en 1966 — et ces considérations aujourd'hui seraient certainement plus décevantes encore — à près de cinq millions de tonnes les détournements de trafic français au profit d'Anvers et de Rotterdam.

Troisième argument : la liaison Seine-Est développerait rapidement l'industrialisation sur toute sa longueur. Elle jouerait du même coup un rôle de décentralisation de la région parisienne. Elle formerait vite un axe économique privilégié, lui-même facilement rattaché au Nord, au Pas-de-Calais, à la Somme, et articulé sur deux grands pôles de développement, sur deux points forts, d'une part les régions lorraine et rhénane, d'autre part la basse Seine avec le complexe portuaire Rouen—Le Havre, mettant les meilleurs moyens au service surtout du commerce extérieur appelé maintenant à progresser d'année en année.

Je serai bref sur les considérations techniques. Il y a toujours les partisans de tel tracé et ceux de tel autre. Ils n'ignorent pas qu'on ne peut pas réaliser les deux tracés en même temps et qu'il faut choisir.

Le tracé Sud a contre lui la traversée de Paris et les ponts de la capitale.

Le tracé Nord a pour lui de suivre l'Oise et l'Aisne et de pouvoir tendre la main un jour à l'axe Dunkerque—Valenciennes

et à sa bretelle lilloise. Si cette voie nord était préférée, elle suivrait probablement le tracé récemment proposé Oise—Aisne—Reims—Châlons—Toul.

Les équipements s'aligneront sur les normes européennes : écluses de 185 mètres, mouillage de 4 mètres. Il serait souhaitable que ces travaux observent une continuité, et que des ouvrages ne soient pas exécutés en ordre dispersé, comme cela s'est vu, tout le long du futur axe fluvial.

Il faudrait d'abord, par conséquent, achever la mise complète au grand gabarit de la voie fluviale Le Havre—Paris, et pour cela mettre la Seine et le canal de Tancarville au mouillage de 4 mètres, doubler l'écluse de Tancarville qui sera saturée dans deux ans, mettre à 185 mètres la seule écluse qui ne le soit pas déjà sur ce secteur, celle d'Andrésy.

Le coût des travaux, en admettant que l'on puisse dans le VI^e Plan réaliser par exemple l'aménagement jusqu'à Reims, serait de 465 millions, dépense modérée pour un investissement dont l'intérêt serait considérable.

En ce qui concerne la rentabilité, je donnerai un exemple concret et rassurant : le port fluvial de Paris écoule déjà aujourd'hui un trafic de plus de 25 millions de tonnes. La croissance spectaculaire de ce trafic a dépassé toutes les prévisions. En effet, les convois poussés de 4.000 tonnes, cheminant sur une voie fluviale aménagée de la capitale à la mer, ont pris un essor considérable au cours des dix dernières années.

Il en sera de même sur l'ensemble de la voie fluviale Seine-Est, lorsqu'elle aura, elle aussi, été mise au grand gabarit.

Notre désir serait surtout d'obtenir dorénavant, monsieur le secrétaire d'Etat, un effort parallèle pour les deux axes fluviaux Nord—Sud et Seine—Est. Ce désir serait conforme à l'esprit de la réponse que M. le ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire a bien voulu me donner.

Il y a, me précisait-il, deux grandes priorités nationales qu'il faudrait situer dorénavant sur le même plan. Après avoir normalement obtenu d'abord la préférence, l'axe Nord-Sud ne doit-il pas maintenant attendre, pour prendre sa valeur, que le Sud-Est soit fortement industrialisé afin d'établir un contrepoids aux régions de l'Europe du Nord ? Faute de cette industrialisation du Sud-Est, n'est-il pas à craindre que l'aménagement complet de l'axe Rhin—Rhône ne serve surtout l'Europe du Nord ?

S'agissant de la liaison Seine—Est, le problème est différent, puisque la basse Seine et ses ports offrent déjà un point fort, un contrepoids par conséquent, à ces pays.

Ces considérations ne permettent-elles pas de reconnaître aujourd'hui à la liaison Seine—Est une importance primordiale ?

J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, avoir contribué pour ma modeste part à démontrer l'intérêt économique, l'intérêt national et l'urgence de ce projet de liaison Seine—Moselle. (Applaudissement sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Fernand Icart. Monsieur le secrétaire d'Etat, l'année dernière j'étais intervenu dans la discussion générale du budget pour dire à M. le ministre de l'économie et des finances d'alors que c'était dans le développement des communications que résidait la marque, et plus encore, le fondement même du progrès dans le monde moderne. Dans mon esprit, il s'agissait surtout des télécommunications, des transports aériens et des routes.

En ce que concerne les routes, qui ressortissent plus particulièrement à votre ministère, j'avais pleinement approuvé le choix exprimé par le ministre de l'équipement en faveur de la voirie en milieu urbain et j'avais dit : « On a, en effet, la plupart du temps, préféré l'utile, c'est-à-dire les kilomètres d'autoroutes de liaison, à l'indispensable, c'est-à-dire les voies de contournement et de pénétration rapide, ou de dégagement des villes. Ce sont pourtant ces voies qui auraient permis de concevoir et de réaliser un urbanisme moderne et en même temps de faciliter le développement sous toutes ses formes. Nous aurions ainsi trouvé sans contrainte les terrains nécessaires pour construire les écoles, les universités, les logements, les usines, pour aménager les équipements sportifs, etc. Peut-être eussions-nous freiné, sinon arrêté, la fantastique hausse du coût des terrains ».

On avait, enfin, établi une doctrine dont l'application constituait l'une des bases nécessaires à une véritable politique de régionalisation, dans la mesure où, évidemment, 50 p. 100 des crédits n'étaient pas absorbés par la seule région parisienne, comme cela avait été le cas en 1968, et comme cela aura encore été le cas en 1969.

Au regard de ces intentions, malheureusement, les autorisations de programme, affectées à ce qu'on appelle la voirie en milieu urbain, sont passées de 984 millions en 1968, à 867 en 1969, et

873 en 1970, ce qui représente aussi une régression très sensible, compte tenu de l'évolution des prix.

Bien entendu, M. le ministre de l'équipement a dû se plier aux exigences de la conjoncture financière générale et consentir aux sacrifices nécessaires, au même titre que la plupart de ses collègues des autres départements ministériels. Mais il est un secteur d'équipement qu'il a su faire échapper aux effets des restrictions budgétaires, c'est celui qui concerne les autoroutes de liaison, puisque, là, il a imaginé de faire appel à l'initiative et aux capitaux privés. Je ne saurais d'ailleurs que l'en féliciter car l'emploi de cette nouvelle méthode permettra, selon toute probabilité, d'engager en 1970 un total d'environ 200 kilomètres d'autoroutes de liaison contre 150 kilomètres en 1969.

En présence de ce programme de travaux relatif à un équipement utile, je souhaiterais que l'indispensable ne soit pas délaissé pour autant. Ce n'est pas un vœu pieux puisque j'entends vous indiquer deux moyens.

Le premier consisterait à affecter en totalité aux programmes de voirie en milieu urbain, lorsque ces fonds seront débloqués, les 295 millions qui ont été mis en réserve pour les autoroutes dans le fonds d'action conjoncturelle.

Le deuxième moyen consisterait à autoriser les collectivités locales, communales ou départementales, à engager, dès 1970, des crédits et des travaux pour certaines réalisations auxquelles elles sont appelées à participer financièrement et pour lesquelles elles ont déjà voté les crédits et les centimes correspondants.

Si cette procédure est quelque peu inhabituelle, elle n'en demeure pas moins un moyen efficace de réaliser sans tarder certaines opérations dont l'urgence est évidente, voire, dans certains cas, criante.

M. Virgile Barel. Comme la voie de contournement de Nice, par exemple, que j'ai longtemps préconisée au conseil général du Var et au conseil municipal de Nice !

M. Fernand Icart. Précisément, monsieur Barel, je veux citer cet exemple qui, évidemment, nous touche de près, qui me tient particulièrement à cœur et que le ministre de l'équipement connaît bien. En effet, la voie de contournement de Nice a été inscrite au V^e Plan mais le projet en a été anormalement retenu pour examen pendant près de deux ans par les services techniques centraux, retardant ainsi la mise à l'enquête d'utilité publique et le processus de réalisation.

A cet égard, d'ailleurs, c'est plus le système d'une centralisation excessive et d'une accumulation de contrôles qui est en cause que les services eux-mêmes, et je suis persuadé que vous en serez d'accord.

Voilà l'exemple de l'ouvrage désormais essentiel à la ville de Nice et à tout le département des Alpes-Maritimes qui se trouve séparé en deux parties par un point de passage obligé, difficile, voire impossible à certaines époques ou à certaines heures ; exemple d'un ouvrage qui s'intègre dans un système de communications internationales puisqu'il concerne les liaisons routières entre la France et l'Italie. Cet ouvrage est essentiel ; il doit être prioritaire dans vos préoccupations.

Mais, puisque mon propos m'a conduit à évoquer les communications transalpines, puis-je me permettre d'indiquer, dans l'hypothèse de la réalisation définitive de l'autoroute AB, que c'est sur ce grand axe que doit s'accrocher toute voie de pénétration au travers des Alpes, susceptible de mettre en communication les complexes industriels de Marseille et de Milan—Turin ?

La logique des grandes lignes de ce programme me paraissant inattaquable, dès lors je me sens autorisé à vous suggérer que des entreprises privées seraient très probablement désireuses de réaliser un percement aux abords immédiats de cette région très attractive de la Côte d'Azur où, d'ailleurs, elles seraient assurées d'une excellente rentabilité.

M. Virgile Barel. Encore des profits pour les grandes sociétés capitalistes !

M. le président. Monsieur Barel, veuillez ne pas interrompre.

M. Fernand Icart. Je m'excuse, monsieur le président, de répondre à M. Barel que nous devons, en l'état actuel des choses, faire preuve de réalisme. Nous préférons avoir une réalisation immédiate, quitte à supporter un péage, plutôt que d'attendre des années. C'est la politique que le ministre de l'équipement semble vouloir suivre et je ne puis que l'approuver. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. Virgile Barel. Mais nous avons tout de même les services des ponts et chaussées !

M. le président. Puis-je vous suggérer de reprendre ce dialogue dans les Alpes-Maritimes ? (Sourires.) Poursuivez, monsieur Icart.

M. Fernand Icart. Je disais donc que des sociétés privées investiraient volontiers leurs capitaux dans une telle opération car elles seraient assurées d'une excellente rentabilité, il ne faut pas avoir peur de le dire.

Diverses solutions sont possibles, dans le détail technique desquelles il ne m'appartient pas d'entrer. Il conviendrait, à mon avis, que vos services les examinent dans l'optique d'une réalisation par des entreprises privées françaises ou italiennes, ou encore associées.

Je souhaite que vous donniez des instructions dans ce sens le plus rapidement possible afin de gagner un temps précieux.

Telles sont, monsieur le ministre, les remarques et les suggestions que m'inspire votre budget. Elles ne relèvent pas d'un esprit critique, mais plutôt d'une volonté de coopérer. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Pierre Leroy-Beaulieu. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, décider en septembre 1968, à la suite de ma demande, la construction de la section Béziers—Narbonne de l'autoroute A 9.

Je tiens à vous remercier encore de ce geste qui témoigne de l'intérêt que vous portez à notre région et à l'arrondissement de Béziers en particulier.

Cependant, dans la période du 18 au 22 octobre dernier, à la suite de précipitations très importantes, des inondations extrêmement graves ont eu lieu dans le Biterrois, touchant en particulier la ville de Béziers et la plaine de l'Orb.

M'étant rendu moi-même sur les lieux, j'ai pu constater qu'à la suite de ces inondations les personnes et les biens qui se trouvent dans la plaine que traverse la rivière l'Orb, et que nous appelons la plaine Saint-Traverse, risquent de couvrir, dans l'avenir, les plus graves dangers si une inondation de la même ampleur se reproduisait, par malheur, prochainement.

Aussi, je me permets d'appeler votre bienveillante attention sur la digue actuellement en construction de l'autoroute Béziers—Narbonne dans la traversée de la plaine de l'Orb, dont l'implantation risque de constituer un barrage supplémentaire à l'écoulement des eaux.

Il me semblerait donc nécessaire de réexaminer la construction des piles du pont autoroutier qui franchit cette rivière.

Je sais que la direction départementale des ponts et chaussées — à laquelle je tiens ici à rendre hommage — a procédé à des études plus que sérieuses avec une très grande conscience professionnelle. Cependant, je serais heureux de voir ce problème examiné à nouveau et surtout d'obtenir l'assurance qu'il sera, afin de pouvoir rassurer définitivement les habitants de ce secteur, dont l'inquiétude est à l'heure actuelle extrêmement vive.

Je vous demande toute votre indulgence, monsieur le ministre, pour cette intervention très particulière dans le cadre de la discussion de votre budget, mais il était de mon devoir d'appeler votre attention sur ce problème qui préoccupe vraiment le Biterrois.

Revenant à un point de vue général, je tiens à vous remercier sincèrement de l'action dynamique que vous menez à la tête de votre ministère et c'est donc sans aucune hésitation que je voterai votre budget. (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. Rolland. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Hector Rolland. Monsieur le ministre, je n'avais pas l'intention d'intervenir dans ce débat car je pensais que les orateurs hautement qualifiés qui se succéderaient à cette tribune se placeraient sur un plan national.

Tel n'a pas été le cas. Alors que j'aurais préféré que, de ce long tour d'horizon, se dégagent de véritables options sur des données essentielles, ce qui aurait, je le crois, facilité votre tâche, les régions, voire les villes, ont constitué la préoccupation principale et, au demeurant, naturelle de mes collègues. Dès lors, j'ai estimé de mon devoir d'appuyer de mes faibles moyens mon éminent collègue M. Duval.

Le département de l'Allier, dont je suis l'élu, fait partie de la région de l'Auvergne, plus isolée encore que celle des Vosges qu'évoquait la nuit dernière un orateur.

Dans notre vaste région — dont l'altitude dépasse de 800 mètres celle des Vosges — victime d'un accès difficile et pourtant remplie d'attraits, la percée d'une autoroute Nord-Sud permettant de franchir aisément ce vaste plateau chaotique mais harmonieux serait la bienvenue.

Plusieurs orateurs ont cité la Forêt noire. En France, nous avons également la nôtre qui, au-delà des premiers contreforts du département de l'Allier, s'étend jusqu'au plateau de la Lozère. L'autoroute mettrait Paris à quelques heures des forêts de sapins, l'été et, l'hiver, des pistes de neige de cette région désertée, trop repliée sur elle-même par manque de voies d'accès, et contribuerait à lui redonner vie.

Vous allez construire, monsieur le ministre, 180 kilomètres d'autoroutes par la voie du budget. Cet effort vous honore, je suis heureux de vous le dire. De plus, votre décision de faire réaliser 1.800 kilomètres d'autoroutes avec le concours de capitaux privés vous permet de jeter hardiment un pont sur le fossé de notre retard en ce domaine et je m'en félicite.

Dans la perspective qu'ouvre votre dernière décision, j'aimerais qu'une priorité soit donnée à la transversale partant du centre de la Communauté européenne pour rejoindre l'Atlantique et ouvrir ainsi, d'un seul coup, à l'avenir toute une région trop longtemps isolée. Cette voie qui doit, en venant de Digoin, passer aux abords de Moulins, Vichy, Montluçon et filer sur Guéret, Limoges, Bordeaux, d'une part, Poitiers, Nantes, d'autre part, assurerait le dégagement dont cette région a tant besoin.

La ville de Montluçon, deuxième capitale industrielle de la région économique de l'Auvergne par vocation, qui dispose d'une main-d'œuvre nombreuse et de qualité, serait alors désenclavée et pourrait s'épanouir, comme le souhaite sa population.

Vichy, ville attrayante sur plus d'un point, bienfaisante par ses eaux, attend également un désenclavement; elle a besoin de voies plus facilement accessibles.

Quant à la ville de Moulins, il ne lui manque qu'un poumon, comme le soulignait M. Duval hier soir, pour respirer pleinement et retrouver, après un sommeil ancestral qui date des Bourbons, une deuxième jeunesse.

J'exprime le désir, monsieur le ministre, que votre choix apporte l'espérance à cette région dont le destin est de faire naître des hommes qui assument celui de notre pays, mais qui est cependant déshéritée.

Vous côtoyez ces hommes. Peut-être voudrez-vous me faire l'amitié et l'honneur d'être mon porte-parole et leur rappeler que l'Auvergne est une partie de la France. D'avance, je vous en remercie très sincèrement.

Les choix qui vous sont proposés, tant par mes collègues, ardents défenseurs de leur région, que par moi-même, compliquent votre tâche, monsieur le ministre. Je suis, néanmoins, persuadé que votre audace bien connue, votre énergie inlassable vous permettront de prendre les décisions qui s'imposent. Pour ma part, je vous assure de ma confiance et je vous remercie de vos efforts. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Mesdames, messieurs, vous m'avez posé un grand nombre de questions qui, pour la plupart, sont particulières. M'efforçant d'y répondre avec précision, je risque d'être fastidieux car quelque trente-cinq orateurs sont intervenus.

Puisque, somme toute, vous m'avez invité à faire un tour de France — après avoir traité des questions de personnel — je longerai d'abord les côtes, en parlant des ports, puis je suivrai les canaux, enfin je sillonnerai les routes, de région en région.

J'insisterai, cet après-midi, dans le deuxième discours que je ferai, sur le chapitre du personnel, mais je profite des questions qui m'ont été posées hier pour évoquer dès maintenant certains problèmes qui, effectivement, se posent actuellement à l'intérieur de mon département.

M. Duroméa et M. Dijoud m'ont demandé si le financement privé des autoroutes ne risquait pas d'avoir une incidence sur les organismes d'études de mon ministère du type S.E.T.R.A. ou C.E.T.E., c'est-à-dire les centres régionaux et les laboratoires.

Je réponds tout de suite qu'il n'y aura aucune incidence pour la raison que ces organismes ont une mission très élevée qui consiste à définir une doctrine, à créer des méthodes qui s'appliquent à tous les travaux réalisés qu'ils ont d'ailleurs mission de contrôler. De toute façon, il leur restera à agir directement pour tout ce qui est le réseau routier, ainsi que pour les autoroutes de caractère urbain.

Il est vraisemblable que les organismes privés qui seront amenés à construire des routes feront appel à leurs services, étant donné leur compétence, et ces prestations seront naturellement l'objet de rémunération de la part des utilisateurs éventuels. Des instructions ont d'ailleurs été données pour que l'intervention des centres d'études, notamment des C.E.T.E., soit rémunérée normalement et pour qu'une comptabilité analytique soit tenue dans chaque service afin de permettre de facturer les travaux en fonction de leur coût réel.

M. Duroméa s'est inquiété de l'application d'une décision de 1968 au personnel des laboratoires des ponts et chaussées. La fixation en 1969 d'un plafond de 4 p. 100 à la progression des indices a permis, en réalité, de faire tous les avancements à l'ancienneté, contrairement à ce qu'il a pu dire. La réduction de ce plafond à 3,5 p. 100 pour 1970 ne doit pas faire naître de crainte. Il a été calculé, en effet, en fonction de l'ancienneté des agents et de la réduction des recrutements depuis 1968. Les moyens mis en œuvre pour apprécier les situations individuelles assurent une bonne information de l'autorité hiérarchique, comme des représentants des agents intéressés. Je pense aux commissions paritaires consultatives.

Les problèmes posés par les ouvriers des parcs ont été évoqués par MM. Philibert, Duroméa, Barberot, Dijoud et Berthouin.

Il faut d'abord reconnaître que les ouvriers des parcs ont vu leur situation sensiblement améliorée depuis 1968.

Ils ont bénéficié d'une revalorisation substantielle des salaires horaires, d'une réduction de la durée du travail de quarante-huit heures à quarante-six heures trente, sans diminution de salaire, et d'une « permanisation » d'ouvriers auxiliaires par tranches annuelles : 800 auxiliaires devaient devenir permanents dans le cadre du budget de 1970 ; j'ai obtenu finalement que 400 soient titularisés.

Naturellement, les intéressés souhaitent d'autres améliorations qui ont été rappelées hier soir, mais nous ne pouvons pas tout faire à la fois, c'est évident. Ils veulent notamment un rattrapage par rapport au secteur privé de référence et une révision éventuelle, liée à l'étude entreprise de nouvelles bases de rémunération. Enfin, ils demandent une nouvelle réduction de l'horaire de travail.

L'augmentation de la productivité des parcs est recherchée de façon systématique en application des directives que j'ai données et elle doit progressivement bénéficier aux ouvriers. C'est de cette façon que l'on pourra résoudre ce problème.

Quant au paiement du rappel d'heures supplémentaires à la suite de l'arrêt du Conseil d'Etat, il va de soi que l'administration a tiré les conclusions de cet arrêt et qu'elle étudie actuellement les modalités du règlement des sommes dues.

M. Dijoud a posé une question relative aux personnels non titularisés qui sont payés principalement sur les fonds de travaux. Ces personnels remplissent des tâches variées, ont des conditions d'emploi très diverses, de caractère occasionnel ou permanent.

Un recensement effectué en 1968 a fait apparaître un total de 35.000 agents pour mon ministère, dont 16.000 auxiliaires routiers et 19.000 agents de bureaux techniques ou administratifs. Ce chiffre, naturellement, peut varier dans le temps. On ne le connaissait pas avant ce recensement ; on sait maintenant ce qu'il en est.

La rémunération de ces agents est assurée à raison de 48 p. 100 sur des crédits de l'Etat et de 52 p. 100 sur des crédits des collectivités locales. L'essentiel, c'est-à-dire 97 p. 100, des crédits d'Etat est prélevé sur les fonds de travaux.

Sur la base des conclusions d'un groupe de travail administration-syndicats, il avait été envisagé d'instituer un règlement général de ce personnel en liaison avec le ministère de l'économie et des finances et le secrétariat d'Etat à la fonction publique pour les agents rémunérés sur des crédits d'Etat et avec le ministère de l'intérieur, pour ceux rémunérés sur des crédits départementaux.

Compte tenu des objections qui ont été formulées, des directives seulement destinées aux personnels recrutés par le ministère sur ses propres crédits ont été préparées. Elles permettront d'abord d'unifier et d'harmoniser les conditions d'emploi et de rémunération de ces personnels, ensuite d'éviter que les recrutements effectués à ce titre ne se développent trop. A cet égard, un contrôle strict sera opéré.

M. Duval a évoqué hier soir la nécessité d'une déconcentration administrative et d'une restauration de la responsabilité individuelle. Ce sont là des idées que je partage entièrement.

Je lui signale que de très nombreuses mesures de déconcentration ont été prises depuis un an dans les différents domaines de mon ressort. Quant à la responsabilité, je cherche à la renforcer et j'envisage actuellement une importante mesure qui, au niveau des fonctionnaires d'autorité et dans tous les

départements, tendra précisément à recréer l'autorité et à renforcer la responsabilité de ceux qui dirigent, en entraînant d'ailleurs des sanctions en contrepartie.

MM. Catalifaud, Berthouin, Meunier et Duval ont soulevé le problème des moyens et de l'organisation des services. Ils ont mis l'accent sur deux nécessités : décharger les services extérieurs des tâches mineures, mais en revanche, disposer de subdivisions territoriales proches des collectivités utilisatrices.

Ces deux exigences sont apparemment contradictoires. Mais, en fait, elles sont parfaitement conciliables.

Il faut éviter l'éparpillement des services de l'équipement. Cela signifie que, pour diverses interventions, notamment en milieu urbain, les services de mon ministère pourront être relayés par des services techniques municipaux et le secteur privé.

Dans cette optique, il n'est pas souhaitable par conséquent de voir croître les effectifs, qu'il convient surtout de mieux utiliser, les subdivisions territoriales jouant évidemment un rôle important, je dirai même essentiel.

La force des services de l'équipement c'est « d'être sur le tas ». Surtout en milieu rural, il importe qu'ils maintiennent un contact permanent et étroit avec les magistrats municipaux ; pour ce faire, un échelon doit exister qui soit aussi près d'eux que possible.

J'ai constaté, au cours des années précédentes, une certaine tendance au regroupement, à la concentration. J'examinerai donc si nous sommes allés trop loin et s'il convient de revenir en arrière. J'affirme simplement aujourd'hui la nécessité de maintenir, dans chaque direction départementale, des subdivisions qui soient vraiment à l'échelon des collectivités locales et puissent jouer le rôle si nécessaire de conseiller technique de ces collectivités, la responsabilité de la décision incombant, il va de soi, aux édiles.

Enfin, M. Aubert a posé le problème des conditions d'intervention des services de l'équipement auprès des collectivités locales quant à leur rémunération. Ces services bénéficient d'un mode de rémunération particulier qui s'appelle les « rémunérations accessoires ». C'est une très vieille institution qui présente à la fois beaucoup d'avantages et beaucoup d'inconvénients.

Le problème consiste à la faire évoluer afin que les inconvénients diminuent et que les avantages subsistent. Je m'y emploie et, depuis un an, j'ai entrepris l'amélioration de ce système, notamment par la création d'une péréquation nationale aussi large que possible, pour qu'entre le service qui travaille pour une collectivité et la rémunération qu'elle lui octroie en contrepartie ne s'établisse pas un lien étroit.

Je ne suis pas en mesure maintenant de répondre à la question posée par M. Aubert quant à la circulaire émise par l'une de mes directions départementales car je n'en ai pas eu connaissance. J'indique simplement que, contrairement à ce qu'affirme cette circulaire, la réglementation en vigueur ne permet pas de versement avant que le service ne soit effectué.

L'exemption de la responsabilité décennale, elle, résulte des textes. Elle a pour objet de dégager l'Etat, qui accorde le concours de ses fonctionnaires, mais elle laisse subsister la responsabilité de ceux-ci : en cas de faute personnelle ils peuvent être sanctionnés.

M. Cornette a exprimé le souhait de voir aboutir le long débat sur le statut des officiers de port, ce qui effectivement est hautement souhaitable, mais des réserves continuent à être formulées par le personnel intéressé lui-même. Elles retardent l'aboutissement de cette affaire.

On ne pourra pas donner satisfaction pleine et entière aux souhaits exprimés. Par conséquent, il va falloir trancher afin de permettre aux officiers de port de bénéficier des avantages que le statut réformé apportera et de reprendre notamment le recrutement qui est actuellement suspendu.

Avant d'entamer notre tour de France, je répondrai à quelques questions de caractère très général qui concernent les infrastructures et essentiellement le fonds d'action conjoncturelle, le F.A.C.

M. Ruais m'a demandé hier de lui fournir des éléments sur les blocages qui sont intervenus en 1969 au titre de ce fonds. Je lui donne bien volontiers ces indications : 378 millions de francs pour les routes, 87,6 millions de francs pour les ports, 105,9 millions de francs pour les voies navigables et 10,5 millions de francs pour les phares et balises.

M. Catalifaud m'a demandé quelle était l'importance des prélèvements au profit du F.A.C. Je lui réponds qu'ils sont calculés aussi sur le F.S.I.R., fonds spécial d'investissement routier, ce qui fait apparaître par conséquent un pourcentage élevé par rapport au budget. Mais il existe aussi des dotations

spéciales, notamment les 250 millions de francs affectés au renforcement des chaussées, qui s'ajoutent à la reconduction pure et simple du budget de 1969.

M. Dijoud a parlé d'une rupture de l'effort d'équipement des dernières années et de la nécessité de débloquent rapidement le F.A.C. Je l'approuve pleinement lorsqu'il souhaite une rapide déblocage ; par contre, je pense qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une rupture mais d'un ralentissement. J'espère un déblocage rapide des crédits.

M. Barberot a évoqué la nécessité de faire des arbitrages et de préparer dès maintenant l'emploi des crédits du fonds d'action conjoncturelle. Je voudrais le rassurer sur ce point. Dès à présent, nous préparons les listes des priorités à satisfaire lorsque nous disposerons de ces fonds.

Deux questions m'ont été posées à propos des ports. M. Ruais, en particulier, m'a demandé des renseignements complémentaires sur la ventilation des crédits de ce chapitre. Le « bleu » en donne en effet une répartition assez sommaire : 210 millions pour les ports de commerce et 21 millions pour des acquisitions de terrains à Fos. Il est possible de préciser que sur les 210 millions consacrés aux ports de commerce, 85 p. 100 environ vont aux ports autonomes, dont 75 p. 100 aux trois ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque. Cette ventilation qui favorise les investissements lourds répond à la nécessité que j'ai définie hier de concentrer nos efforts et d'éviter le saupoudrage.

Compte tenu des besoins actuels en fonction du trafic, les crédits réservés aux autres ports ne posent pas de problème particulier.

Par ailleurs, le « bleu » fait apparaître de façon distincte les crédits consacrés aux ports de pêche et les subventions destinées aux ports de plaisance et aux petits ports.

M. Bignon a demandé la création éventuelle d'une agence financière pour la défense du littoral contre les effets de la mer. Je lui rappelle que la défense contre la mer est toujours régie par la loi de 1807, qui met à la charge des riverains la protection de leur propriété. L'Etat, en revanche, peut contribuer au financement des travaux par l'octroi de subventions.

Un décret intervenu en 1938 donne la possibilité aux collectivités locales d'être déclarées maîtres d'œuvre au lieu et place des riverains. On peut donc dire que les dispositions législatives et réglementaires actuelles comportent une très large gamme de moyens permettant aux maîtres d'œuvre d'intervenir en fonction des travaux à réaliser.

Cependant, une étude est en cours afin de déterminer un régime d'association syndicale obligatoire. A cet effet, un projet de loi sera soumis au Parlement.

Compte tenu des possibilités accrues qui résulteront de ces dispositions, si vous les adoptez, il ne paraît pas opportun d'envisager la création de nouveaux établissements publics, comme l'a suggéré hier M. Bignon.

En ce qui concerne les études générales comme la coordination, l'administration de l'équipement fera le nécessaire tant sur le plan local qu'au niveau central. Les structures administratives actuelles paraissent adaptées à la nature et à l'importance du problème à résoudre. Il faudra charger une organisation interministérielle de coordonner la lutte contre la pollution du littoral, notamment par les hydrocarbures, car il s'agit d'une question qui concerne plusieurs ministères.

M. Duroméa, enfin, a soulevé avec raison le problème des travaux de dragage dans les ports français.

Nous subissons effectivement à l'heure actuelle le monopole d'entreprises étrangères. Pour faire face à ce monopole, il fallait d'abord résoudre un problème social — il l'a été par l'obligation faite à ces entreprises d'engager du personnel français — mais il y a surtout un problème économique qui supposerait la constitution d'une entreprise française capable de rivaliser avec les entreprises étrangères.

Je m'y emploie actuellement et j'espère que dans quelques semaines nous disposerons enfin dans ce domaine d'une société française capable de mener à bien les tâches qui lui seront confiées.

Les questions particulières concernant les ports se ramènent pratiquement toutes à Dunkerque. Elles ont été évoquées aussi bien par M. Denvers que par M. Cornette.

Je dois dire que les inquiétudes qui ont pu se manifester ne sont pas justifiées. En effet, à Dunkerque, les objectifs du Plan ont été totalement atteints.

Cependant, la situation géographique de ce port pose un problème particulier. La compétition y est plus sensible qu'au Havre ou même qu'à Marseille, par exemple. De ce fait, il faut probablement appliquer à Dunkerque, plus encore qu'ailleurs, les principes que j'énonçais hier. En effet, si on ne modernise

pas le port en même temps qu'on réalise la desserte nécessaire de l'hinterland, Dunkerque demeurera en position d'infériorité face aux ports concurrents que sont Anvers, Rotterdam, et même Flessingue pour les laines.

Dès lors, sur le plan des investissements, nous en arrivons à la question de M. Cornette sur la possibilité pour l'avant-port de Dunkerque d'accueillir des navires de 250.000 tonnes, approfondissement que ne prévoyait pas le V^e Plan. Cette possibilité sera étudiée — et réglée, je l'espère — dans le cadre du VI^e Plan.

Est-il nécessaire d'aller vite ? Pour ma part, je serais tenté de répondre par l'affirmative, mais les perspectives budgétaires actuelles ne nous en permettent pas le financement.

Trouvera-t-on d'autres moyens financiers que les crédits budgétaires ou augmentera-t-on, dans les années qui viennent, les dotations budgétaires pour permettre cette réalisation ?

L'œuvre de modernisation entreprise à Dunkerque n'aura vraiment de sens et ne sera achevée totalement que par la construction de cet avant-port.

Je ne limiterai pas mon analyse du problème aux seuls investissements, et je traiterai de l'exploitation.

La compétitivité d'un port repose non seulement sur la modernisation de ses équipements et de ses structures industrielles, mais aussi sur la modernisation de ses professions. Or la structure de nos professions portuaires n'est pas adaptée aux exigences du progrès.

Il y a encore trop d'intermédiaires inutiles. On constate une tendance au corporatisme, au maintien des scléroses, voire des privilèges. De plus, le statut des personnels n'est pas actuellement satisfaisant. Il faut que tous ceux qui participent à la vie d'un port, qu'il s'agisse des professionnels ou des salariés, prennent conscience que nous sommes dans une économie de compétition et que, dans ces conditions, ils doivent adapter leur comportement. C'est pour eux une question de vie ou de mort. C'est la survie du port qui se trouve en cause et, par conséquent, la survie de leur travail.

En ce qui concerne les voies navigables, tous les grands problèmes ont été évoqués. Il s'agit essentiellement des grands axes, des grandes liaisons, c'est-à-dire non seulement de l'aménagement des voies naturelles, mais du franchissement des seuils qui permet les relations des unes aux autres. J'ai indiqué clairement hier que nous nous trouvions dans une situation difficile et qu'il fallait voir les choses en face.

La vérité, c'est que les moyens budgétaires dont nous disposons actuellement ne nous permettent pas d'atteindre, dans des délais raisonnables, les grands objectifs que nous nous sommes fixés. Si l'on extrapole les budgets de 1969 et de 1970 pour les quatre ou cinq années qui viennent, on aboutit à cette conclusion que le VI^e Plan pourra grosso modo achever les objectifs du V^e Plan dans le domaine des voies navigables. Si cela est, il faut reviser les objectifs déterminés au début du V^e Plan pour tout ce qui concerne notamment les grands axes, ou bien trouver de nouveaux modes de financement dont j'ai indiqué les limites.

J'aborde maintenant les problèmes particuliers qui ont été évoqués hier soir.

M. Durieux m'a parlé du canal du Nord. C'est l'un des points sur lesquels nous sommes plutôt en avance. Il ne peut pas se plaindre puisque le canal de Dunkerque à Valenciennes et Cambrai est exécuté actuellement à 90 p. 100 de ce qui avait été prévu.

A cet égard, la situation est donc favorable. Il a évoqué la liaison Seine-Nord qui, c'est évident, est très intéressante. Là, le franchissement des seuils ne pose pas de problèmes techniques difficiles mais cette réalisation est coûteuse — environ un milliard de francs.

Ce problème devra être réglé lors de l'établissement du VI^e Plan ; c'est un des choix fondamentaux qu'il faudra opérer puisque, en fait, il s'agit de savoir si nous voulons conserver une grande politique des voies navigables ou si nous estimons n'avoir pas les moyens de la faire.

M. Eugène Claudius-Petit. Il n'y a jamais eu, en France, de politique des voies navigables !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Que dire maintenant de la liaison Seine-Est qui a été évoquée par M. Meunier ? Je ferai sur ce point la même réponse. Je ne suis pas en mesure aujourd'hui de me prononcer sur cette question de façon précise et satisfaisante. Le problème devra être débattu dans le cadre des travaux de préparation du VI^e Plan et il devra faire l'objet, lui aussi, d'un choix fondamental du Gouvernement.

M. Jacson a évoqué la desserte de Neuves-Maisons. Pourquoi, m'a-t-il demandé, le canal passe-t-il par Liverdun et non par Nancy ? Eh bien, la réponse est simple. Ce tracé est plus économique et cela pour deux raisons ; d'abord, sa réalisation coûte moins cher que celle de l'autre tracé possible ; ensuite, il permettra de constituer un tronçon commun pour les axes Nord-Sud et Seine-Est si, comme je l'espère, ces deux liaisons peuvent être réalisées.

Il s'agit donc de raisons importantes.

Des questions ont été posées au sujet de l'axe Nord-Sud. M. Barberot, notamment, m'a interrogé sur les causes des retards constatés dans sa réalisation. Je réponds que, dans l'état actuel des choses, par rapport aux prévisions, aucun retard n'est enregistré. L'état d'avancement des travaux de la liaison Nord-Méditerranée est comparable à celui de la moyenne du réseau des voies navigables.

M. Zimmermann a parlé de la branche alsacienne de la liaison Nord-Méditerranée. Il m'a demandé de faire le point à cet égard.

Nous en sommes actuellement au commencement du commencement, si je puis dire : un chantier expérimental pour la traversée de Mulhouse, qui pose des problèmes techniques très difficiles, sera entrepris en 1970. Le retard en 1969 tient essentiellement à une cause technique : des retards dans les études.

M. Weber a posé la question du canal Frouard-Dombasle par la Meurthe.

Il s'agit d'une opération non programmée au V^e Plan, donc de caractère exceptionnel, et qui coûte très cher : 120 millions de francs, pour un trafic qui sera relativement faible.

Dans l'état actuel des choses, je ne puis pas prendre d'engagement. Tout ce que je puis dire, c'est que cette opération ne peut être conçue que dans un ensemble, dans un schéma de structures englobant les voies navigables, les routes et l'urbanisme et qui, par conséquent, fasse appel à un financement lui aussi multiple.

M. Pierre Weber. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Ce problème sera examiné dans le cadre du VI^e Plan.

La dernière question relative aux voies navigables concerne le Rhône ; elle a été posée par M. Bérard.

C'est une grande aventure financière que cet aménagement du Rhône. Cela a déjà coûté très cher et cela va continuer à coûter très cher. Je rappelle qu'une écluse sur le Rhône revient à environ 500 millions de francs, soit le chiffre d'affaires annuel de la batellerie française. Il y a là de quoi réfléchir.

L'aventure est commencée. Il faudra la mener à bien. A cet égard, les chutes de Caderousse et d'Avignon devront être aménagées. La question est de savoir si les délais initialement prévus pourront être tenus. C'est moins sûr.

Mais je voudrais marquer, à l'occasion du cas particulier de l'aménagement du Rhône, l'importance — que je signalais hier soir — de la nécessité d'apprécier les investissements en fonction de leur cohérence, bien sûr, mais aussi de leur coût et de leur rendement.

Doit-on lancer des opérations comme celles-ci, qui se chiffrent en milliards de nouveaux francs, alors qu'il y a à faire dans notre pays beaucoup d'autres choses, moins coûteuses qui rendraient des services sans doute supérieurs ? En effet, actuellement, le trafic sur le Rhône est faible : un million de tonnes par an. Et les perspectives compte tenu des activités actuelles permettront de le porter à plusieurs millions de tonnes lorsque les aménagements seront terminés. Il faut intégrer aussi le trafic induit de l'industrialisation qui pourra naître de ce fait. Cela est difficilement prévisible.

Mais enfin la comparaison avec d'autres investissements qui pourraient se faire aujourd'hui à des coûts plus bas et avec un rendement supérieur pose un problème. Reconnaissons-le. Malheureusement, le fait que les travaux sur le Rhône soient engagés implique qu'ils soient continués. C'est pourquoi M. Bérard ne doit pas éprouver trop d'inquiétudes à ce sujet.

M. Eugène Claudius-Petit. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre de l'équipement et du logement. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Claudius-Petit, avec la permission de l'orateur.

M. Eugène Claudius-Petit. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de vous interrompre.

Le problème que vous avez soulevé et qui rejoint l'absence de conviction — je ne parle même pas de politique — des Français en ce qui concerne le grand intérêt des voies navigables, est très important.

Il est exact qu'il faut mener à bien les travaux commencés. Il est exact aussi que d'autres pays réalisent des travaux au moins aussi coûteux que ceux entrepris sur le Rhône parce qu'ils croient à la puissance du rayonnement industriel de la voie d'eau.

C'est ainsi que la liaison entre le Rhin et le Danube deviendra très prochainement une réalité. C'est ainsi que les travaux entrepris dans la Ruhr ont de deux à trois ans d'avance, non sur l'engagement des crédits, mais sur l'exécution prévue.

Autrément dit, les deux écluses sur le Rhône dont vous venez de parler, qui coûtent si cher, n'ont d'intérêt que si la liaison avec Bâle est effectuée en même temps. Je rejoins là une de vos idées en matière d'autoroutes lorsque vous accordez la préférence à la construction de toute une liaison plutôt qu'à des petits tronçons qui ne mènent nulle part et ne sont raccordés à rien.

Or, depuis des années — vous n'en êtes pas responsable : c'est pourquoi j'ai parlé de conviction avant même de politique — nous nous contentons de petites opérations spectaculaires. Nous sommes très fiers de nos grandes écluses qui nous permettent de temps en temps de nous redonner confiance en nous-mêmes parce qu'elles sont aussi grandes que celles construites par les pays étrangers. Mais l'intérêt véritable de toute voie est de pouvoir être empruntée d'un bout à un autre.

Or si le complexe de Fos est réalisé, il ne pourra pas être seulement une petite porte ouverte sur la Méditerranée et sur la mégalopolis dont on rêve entre Barcelone et Gènes et qui commence à « chatouiller » les services de l'aménagement du territoire. Il conviendrait au contraire d'avoir une idée précise sur la liaison du Rhône avec le Rhin, notamment avec des ports aussi importants que Bâle, lequel ne peut plus se développer que du côté français, ce qui devrait nous inciter aussi à nous préoccuper de ce problème. Je ne dis pas seulement « vous », monsieur le ministre, mais « nous », les Français, car c'est une conviction qu'il faudrait leur faire partager.

A l'étranger, on a chiffré l'extraordinaire développement induit provoqué par n'importe quelle voie d'eau. Chez nous, cette idée-là est absente même de nos arrière-pensées ; elle ne peut donc pas être présente dans nos pensées.

Je me permets donc d'aller dans votre sens, mais en vous demandant de ne pas dissocier le seul coût des deux écluses en question du capital déjà investi dans les autres écluses sur le Rhône, et surtout de ne pas perdre de vue qu'il représentera une charge extraordinairement lourde pour les finances publiques tant que ces ouvrages ne seront pas utilisés à plein, faute d'un aménagement complet du fleuve.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Il faut une politique globale et cohérente et j'ai l'intention de la soumettre au Gouvernement dans les semaines qui viennent.

Terminons maintenant notre tour sur les routes.

Je voudrais d'abord, sur le plan des idées générales, remercier M. Delachenal de l'adhésion qu'il a donnée hier à la suggestion que j'ai faite d'une coopération plus étroite entre les départements et l'Etat, pour un meilleur entretien, voire des investissements plus rationnels sur les routes nationales secondaires.

M. Berthouin a souligné les difficultés qu'éprouvent les communes à aménager et à entretenir leur réseau routier. Ce problème relève du ministre de l'intérieur. Je ne puis donc pas donner d'apaisement à M. Berthouin. Mais le problème le plus important a été soulevé par MM. Dijoud et Didier, c'est celui du déneigement et de ses imbrications avec l'entretien.

La plupart des orateurs qui ont parlé des routes ont noté l'insuffisance de nos crédits d'entretien. Il va de soi qu'avant de songer à créer un capital nouveau, il faut sauvegarder celui qui existe. Dans cette optique, on peut considérer que l'entretien est la priorité des priorités dans un pays où le capital routier se dégrade, dans certaines régions, à une grande vitesse, ce qui oblige finalement à dépenser quatre fois plus que si l'on était intervenu à temps.

J'ai tellement conscience de la gravité de cet état de choses que j'avais envisagé dans le projet de budget de 1970, avant que les restrictions ne soient connues, de transférer au profit des crédits d'entretien une part importante d'autres crédits, quitte à construire moins. J'ai dû y renoncer du fait que les crédits d'entretien entraînant des crédits de paiement équivalents, j'aurais dû, pour effectuer cette opération, donner en gage des autorisations de programme deux ou trois fois supérieures au montant des crédits d'entretien que j'aurais inscrits en supplé-

ment au budget. Cela m'aurait conduit à « massacrer » le budget des routes et à créer un déséquilibre inacceptable.

En contrepartie, M. le Premier ministre a décidé de majorer sensiblement ce poste en inscrivant spécialement 250 millions de crédits supplémentaires au Fonds d'action conjoncturelle. Si ces crédits, comme je l'espère, sont débloqués au printemps prochain, je pourrai faire en 1970 un effort beaucoup plus important pour l'entretien puisque ce déblocage majorera de 50 p. 100 les dotations habituelles de l'entretien. C'est tout de même un grand espoir et le fait qu'il soit grand lui donne déjà un commencement de réalisation.

Commençons par l'Est étant donné le festival auquel nous avons assisté hier et, si je puis dire, la démonstration en force de MM. les parlementaires de cette région. Je pense, en premier lieu, au problème de l'autoroute Paris—Strasbourg qui retient toutes les attentions

Il faut arriver à régler cette affaire dans la sérénité et dans l'intérêt de tous et, pour ce, chacun doit y mettre du sien.

Il y a d'abord une question de procédures. La détermination du tracé d'une autoroute, je l'ai indiqué hier soir en répondant à M. Martin, est une attribution essentielle de l'Etat. Il est par conséquent absurde de prétendre que c'est la pression des intérêts privés qui peut déterminer un tracé d'autoroute, quel qu'il soit.

La décision n'est d'ailleurs pas le fait du seul ministre de l'équipement et du logement, c'est une décision gouvernementale. Elle est prise essentiellement par le ministre de l'aménagement du territoire et le ministre de l'équipement et du logement. C'est le Gouvernement qui tranche en dernier ressort.

J'ajoute qu'en ce qui me concerne j'ai pris l'habitude de consulter les élus. Je l'ai déjà fait maintes fois. J'ai reçu les parlementaires de Meurthe-et-Moselle. Je me suis rendu dans ce département. J'ai l'intention de continuer dans cette voie. Il me semble donc que vous pouvez avoir tous apaisements sur les procédures.

Après la forme, voyons le fond.

Je rappelle d'abord que personne ne parlait de l'autoroute Paris-Strasbourg il y a un an, pour une raison bien simple : elle était renvoyée aux calendes grecques, puisqu'elle n'était envisagée ni dans le VI^e Plan ni dans le VII^e Plan. C'était un objectif de l'horizon 1985. Cette perspective ne suscitait aucune agitation, et pour cause !

Naturellement, depuis que l'on parle du lancement très immédiat de cette autoroute, l'agitation des esprits est grande. Il ne faudrait tout de même pas qu'elle en arrive à me faire regretter d'avoir pu avancer le projet à ce point.

La réalisation rapide de l'autoroute Paris-Strasbourg exige un investissement privé. C'est le financement privé de l'autoroute ou rien du tout !

Or, pour obtenir le financement privé de cette autoroute, il est tout de même nécessaire que le trafic soit suffisant. Mais cette liaison traverse des régions à faible densité de population et, dans l'ensemble, le trafic n'est pas très important, si on le compare à celui d'autres tracés possibles sur le territoire.

Ainsi, le critère du trafic optimum doit intervenir, mais aussi, naturellement, les exigences de l'aménagement du territoire. Les études en cours doivent intégrer ces deux exigences.

Au début de décembre, M. Bettencourt et moi-même serons en mesure d'établir un projet définitif et, dès lors, nous pourrions reprendre les contacts nécessaires. Mais, de grâce ! tant qu'une position précise n'est pas adoptée, que l'on évite de faire bouillonner les esprits.

M. Pierre Weber. Vous avez raison, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Parallèlement à celui de l'autoroute Paris-Strasbourg, se posent des problèmes le long du parcours, évoqués par M. Delong pour sa région et par M. Poncelet pour les Vosges. En outre, M. Zimmermann a parlé de l'autoroute Mulhouse-Montbéliard et MM. Weber, Poncelet et Borocco ont évoqué les liaisons transvosgiennes.

M. Delong aimerait que la route nationale n° 4 soit aménagée.

Je lui répondrai, comme d'ailleurs aux autres orateurs, qu'il est facile de se mettre d'accord sur le dos des finances publiques. C'est ce qu'ont fait, semble-t-il, bon nombre de notables lorrains qui réclament la construction d'une autoroute Paris-Strasbourg et, simultanément, la modernisation complète de la route Paris-Nancy. Dans l'état actuel des choses, il est impossible de réaliser les deux rapidement. Par conséquent, nous essaierons de déterminer une solution qui satisfasse aux doubles exigences qu'impose chacune de ces réalisations.

S'agissant de votre région, monsieur Delong, j'ai parfaitement conscience que la voie Reims—Saint-Dizier connaît un très gros trafic et qu'elle devra, d'une façon ou d'une autre, prendre

une forme autoroutière. Je l'ai dit lors de ma visite à votre région et je le confirme aujourd'hui.

J'ai également conscience que des travaux doivent indiscutablement être effectués dans des délais aussi brefs que possible sur les axes Nord-Sud de cette région.

A M. Poncelet, je confirme ce que j'ai pu dire lors de ma visite à Nancy : l'aménagement à quatre voies de la liaison Nancy-Remiremont sera inscrit dans le VI^e Plan et nous espérons la réaliser alors rapidement.

M. Christian Poncelet. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Pour le franchissement des Vosges, nous ne pourrions certainement pas envisager beaucoup plus, compte tenu de nos moyens, que ce qui est actuellement prévu pour le col de Bussang.

Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, qui intéresse plus particulièrement M. Lemaire, devra être inscrit au VI^e Plan. Mais nous n'en distinguons pas encore clairement les moyens de financement. Ce que nous espérons, c'est que, compte tenu de l'unanimité qui se manifeste au sein des départements concernés, la part de l'Etat soit finalement aussi faible que possible.

M. Maurice Lemaire. C'est ce qui arrivera.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Nous l'espérons bien.

Alors, aucune raison ne s'opposera plus à ce projet.

L'autoroute Mulhouse-Montbéliard, indiscutablement, présente une grande importance économique. Nous recherchons actuellement de quel financement original elle pourrait bénéficier.

A cet égard, j'ai été heureux de constater que les collectivités locales s'intéressaient à cette affaire et envisageaient d'y participer d'une façon ou d'une autre. Je rappelle que la philosophie du financement privé des autoroutes se résume en une libération. Il s'agit d'ouvrir une porte et de faire en sorte que les initiatives la franchissent, mais, quand je parle d'initiatives, j'entends aussi bien les initiatives des collectivités locales que les initiatives privées.

Il est donc possible que la construction de l'autoroute Montbéliard-Mulhouse soit financée et que les collectivités locales participent à sa réalisation.

MM. Durieux et Cornette ont soulevé le problème des autoroutes de la région du Nord, dont la situation est tout de même très favorable en cette matière par rapport aux autres régions françaises. Elle ne doit donc pas être trop exigeante.

Sur l'autoroute Lille—Dunkerque, la construction de la section Méteren—Bergues reste encore à engager. Elle était inscrite au budget de 1969, mais ces crédits ont été bloqués. Cette réalisation sera réinscrite au budget de 1970 et, dans ces conditions, l'autoroute Lille—Dunkerque sera achevée en 1972.

Un problème se pose, que j'ai évoqué au cours de mon voyage à Lille : une seule chaussée suffira-t-elle, compte tenu du trafic qui se développera sur cette voie ?

Des efforts considérables ont été consentis au profit de tout le réseau du Nord : la liaison Paris—Lille a naturellement été achevée ; le prolongement vers Courtrai est commencé, ainsi que la construction d'autoroutes et de routes rapides dans la proche banlieue de l'agglomération lilloise.

Quant à la rocade minière, son aménagement est déjà largement amorcé. Certes, beaucoup reste à faire sur cette voie qui va de Calais à Arras via Béthune, mais ces infrastructures coûtent malheureusement cher. Des installations industrielles étant prévues dans cette zone — les usines Renault et Simca doivent notamment s'implanter à Douvrin, Douai et Valenciennes — des dispositions spéciales sont prises ou seront prises, le moment venu, pour écouler le trafic qui en résultera.

Vous avez aussi signalé les difficultés que rencontre le Cambrésis. Hélas ! tel est le lot commun aujourd'hui et il faut vivre avec lui.

Allons maintenant vers le soleil du Midi et examinons les différents projets d'autoroutes qui intéressent cette région.

Je confirme à M. Philibert que la liaison Aix-en-Provence—Marseille sera commencée en 1970 et à M. Bayle que le « désenclavement » de Toulon a des chances d'intervenir.

Si j'étais chansonnier, j'écrirais, sans doute, une complainte sur le « désenclavement » qui est devenu une sorte de thème commun à toutes nos régions ! Où que l'on aille, on se trouve enclavé, même dans certains quartiers de Paris !

Pour « désenclaver » Toulon, un concours sera lancé en vue de réalisation de la liaison Aubagne—Toulon et, parallèlement, de la liaison Aix-en-Provence—Fréjus.

Reste le problème plus difficile de Nice.

M. Icart, tout à l'heure, semblait accepter le principe d'un péage. En effet, nous ne sommes pas en mesure, contrairement à ce que je souhaitais, de lancer en 1970 la voie de contournement de Nice — cette ville n'est d'ailleurs pas la seule qui se trouvera dans cette situation — alors que je reconnais pourtant le caractère prioritaire d'autoroutes de dégagement de ce type. Mais nous devons tous, les uns et les autres, arriver à de telles réflexions et essayer de sortir de ces difficultés.

M. Fernand Icart. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre de l'équipement et du logement. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Icart, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Fernand Icart. Monsieur le ministre, je n'ai pas formulé le souhait — je tiens à le préciser — de la construction à Nice d'une voie de contournement à péage. Mais si vous m'assurez que c'est là la seule solution et qu'elle peut intervenir, de ce fait, beaucoup plus rapidement, j'en conviendrai à la rigueur et je l'accepterai volontiers. Mais je ne l'ai pas proposée moi-même, puisque cette réalisation était inscrite au V^e Plan, et sans péage !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je le sais, mais croyez qu'il serait beaucoup plus agréable au ministre de l'équipement de pouvoir réaliser tous ces travaux autoroutiers sans faire appel au péage et même de le supprimer là où il existe.

Comme nous avons à choisir en fonction du temps, devons-nous accélérer les travaux et accepter le péage, ou devons-nous les retarder dans des conditions telles que la perte économique qui en résulterait pour les collectivités serait finalement beaucoup plus importante que ne coûte l'institution du péage ? Tel est le problème.

M. Fernand Icart. Monsieur le ministre, d'accord pour l'accélération des travaux dans tous les cas !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je demande aux collectivités de se poser cette question et j'attends qu'elles me fournissent à ce sujet, non seulement des réflexions, mais un avis.

M. Leroy-Beaulieu m'a posé une question technique particulière : la construction de l'autoroute Béziers—Narbonne n'aggraverait-elle pas le risque d'inondations dans la région de Narbonne ?

Cette région aura son autoroute, c'est déjà important. En outre, j'affirme qu'elle sera complète, c'est-à-dire que nous mettrons en concours l'achèvement de tous les tronçons de cette autoroute qui reliera la frontière espagnole à Avignon.

Cette voie enregistre d'ailleurs un très gros trafic et il est vraisemblable que la construction d'une autoroute ne soulèvera aucune difficulté et même n'exigera aucune aide budgétaire de l'Etat.

En réponse à la question particulière qu'a posée M. Leroy-Beaulieu, je puis lui indiquer que toutes les précautions ont été prises pour que cette construction ne crée aucune perturbation dans l'écoulement des eaux des vallées de l'Aude et de l'Orb.

Il me reste à parler du Centre et la Normandie.

M. Duval a posé la question de la voie transversale nécessaire au « désenclavement » de l'Auvergne et du Massif central.

Certes, cette voie Est-Ouest est indispensable pour combattre ce qu'on appelle « la toile d'araignée » et pour compenser le fait que le Massif central ne se verra pas doté d'autoroutes. Elle présente d'ailleurs, par certains côtés, un intérêt international et, à mon avis, elle devrait être inscrite au VI^e Plan. Son financement pourrait, comme ce sera le cas en Bretagne, ne pas être tout à fait orthodoxe et s'appuyer sur des moyens autres que budgétaires.

Enfin — dernière question — l'autoroute Paris—Normandie sera-t-elle achevée ?

Oui, elle le sera jusqu'au pont de Tancarville. Mais la liaison avec Le Havre — je l'indique à M. Duroméa — sera assurée par l'aménagement et la modernisation de la route reliant le pont de Tancarville au Havre, en attendant la réalisation de l'autoroute Paris—Pontoise—Le Havre, dans un avenir beaucoup plus lointain.

Après avoir si longtemps retenu votre attention, je tiens maintenant à remercier tous ceux qui, hier ou ce matin, ont bien voulu approuver la politique nouvelle que je mène.

Cette politique suscite naturellement des critiques qui ressortissent souvent à l'idéologie. Etranger à toute religion dans le

domaine économique, je suis persuadé que le réalisme nous commande aujourd'hui d'entreprendre cette politique qui, seule, pourra nous faire sortir du quasi-néant auquel nous serions condamnés si nous voulions rester fidèles aux méthodes traditionnelles, les disponibilités budgétaires étant ce qu'elles sont.

Au reste, lorsque j'ai parlé des problèmes relatifs aux autoroutes, aussi bien hier soir qu'au mois d'octobre, j'ai montré avec suffisamment de précision, me semble-t-il, les avantages multiples que présentait cette politique, sur le plan économique quant à la baisse des coûts et sur le plan financier quant à la multiplication du rendement de l'aide budgétaire, pour qu'elle fasse l'objet d'un consensus général de la part du pays.

Les concours seront lancés les uns après les autres. On a prétendu hier que certains retards enregistrés pouvaient être l'indice de difficultés. Au contraire — je tiens à le souligner — ces retards sont en quelque sorte provoqués par le succès.

C'est parce qu'une concurrence extrêmement vive se manifeste que nous n'avons pas encore aujourd'hui désigné de lauréat. Nous avons choisi hier, à la suite d'un accord entre mon collègue chargé de l'économie et des finances et moi-même, le groupe avec lequel nous allions négocier les conditions de la concession. Mais la négociation, qui durera quelques semaines, ne signifie pas la désignation. Autrement dit, la compétition reste ouverte, puisqu'elle est très vive et que les propositions qu'on nous présente sont sans cesse améliorées.

Je répète que ce premier concours pourra se traiter sans aucune aide budgétaire et qu'il se conclura à des prix de revient au kilomètre très inférieurs à ce qu'ils ont été jusqu'à maintenant.

La seule limite est celle du financement par les emprunts. Mais, dans la mesure où les concessions privées et leur financement jouiront d'une véritable liberté, nous pourrions construire au cours des années à venir — j'en suis convaincu — de très nombreuses liaisons autoroutières et, par conséquent, rattraper notre retard.

Ce sera déjà appréciable, même s'il subsiste encore des lacunes graves dans d'autres secteurs d'infrastructures. En tout cas, cette méthode nouvelle de financement aura une valeur d'exemple et, par osmose, par la force des choses, elle s'étendra sans doute progressivement à d'autres équipements.

J'ai dit hier qu'il était difficile actuellement d'envisager le financement des voies navigables par des sociétés privées, par suite de l'insuffisante rentabilité du péage. Mais peut-être découvrirons-nous dans quelques mois, lorsque nous aurons étudié et approfondi davantage le problème, que de telles possibilités restent ouvertes, puisque la rentabilité indirecte de tels équipements est considérable.

Pour les ports, nous avons aujourd'hui la certitude d'obtenir le relais du financement privé, ce qui nous permettra d'intensifier notre effort sur les infrastructures, domaine essentiel de l'intervention de l'Etat.

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé. Il me reste à espérer que les budgets futurs nous apporteront plus de satisfactions que celui-ci. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des groupes des républicains indépendants et Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. Le vote sur les titres III à VII (états B et C), concernant les crédits du ministère de l'équipement et du logement, est réservé jusqu'à l'examen des crédits concernant le logement.

Je donne lecture de l'état D.

ETAT D

Tableau, par chapitre, des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1971.

TITRE III

Equipement et logement.

« Chap. 35-21. — Routes et ponts.

« Entretien et réparations : 15 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état D (chap. 35-21).

(Ce titre est adopté.)

M. le président. J'appelle maintenant les articles rattachés 59 et 63.

[Article 59.]

M. le président. « Art. 59. — Les paragraphes 7 et suivants de l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée portant statut des autoroutes sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les emprunts émis en vue de financer les opérations de construction d'autoroutes inscrites aux plans d'amélioration du réseau routier national pourront bénéficier de la garantie de l'Etat. »

« Des avances imputées sur la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier pourront en outre être consenties, pendant les premiers exercices, pour assurer l'équilibre de l'exploitation des sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires. »

La parole est à M. Ruais, inscrit sur l'article.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 59 comprend deux parties nettement distinctes.

La première pose le problème de la garantie accordée par l'Etat aux emprunts qui seront émis par les sociétés concessionnaires. En réalité, il pose le principe du financement des autoroutes selon la méthode que vient de nous exposer M. le ministre de l'équipement et du logement.

La seconde partie concerne l'inscription, en dépenses, au Fonds spécial d'investissement routier des avances consenties aux sociétés d'économie mixte pour leur permettre de faire face au déficit des premières années d'exploitation.

J'en terminerai tout de suite sur ce point, qui ne soulève pas de problème de fond. Depuis longtemps, la commission des finances avait attiré l'attention du ministère sur le fait que ce dernier invoquait l'unicité du budget quand il s'agissait de doter de ressources le fonds, mais en l'occurrence, au moment où il s'agit d'imputer des dépenses d'exploitation sur les crédits d'investissement, il ne l'invoque plus. La solution proposée n'est sans doute pas rationnelle : il n'est pas normal, en effet, de prélever des dépenses d'exploitation sur des crédits d'investissement, mais elle a l'avantage de régulariser l'imputation budgétaire, même si elle n'est pas satisfaisante du point de vue de la gestion financière.

La première partie de l'article 59, que j'aborde maintenant, pose le problème de la gestion financière des concessions. Je crois qu'il est très important, monsieur le ministre.

Comme vous le savez, la commission des finances unanime s'est félicitée de pouvoir sortir de l'impasse des investissements routiers grâce à votre proposition. Mais il faut cependant considérer l'ampleur financière du problème.

On peut imaginer qu'il y aura trois périodes dans la vie d'une de ces concessions. Au cours de la première, qui sera très difficile, il n'y aura pas de rentrées d'argent et il faudra même prévoir des ressources de trésorerie complémentaires. Dans la deuxième période, qui connaîtra des hauts et des bas, les rentrées commenceront à se produire et on procédera, cahin-caha, au remboursement des emprunts. Mais ce n'est que dans la troisième période qu'il y aura des rentrées nettes et qu'un flot continu d'argent se déversera chaque année dans les caisses de l'entreprise sans aucun aléa.

Quelles seront les durées respectives de ces périodes ? Je l'ignore, n'ayant pas, monsieur le ministre, les moyens de simulation mathématiques mis à votre disposition.

On peut néanmoins trouver quelques indices dans les barrages que vous avez prévus dans le cahier des charges des concessions. Le premier est situé dix ans après la mise en service ; il marque la fin de la liberté des péages.

Un deuxième barrage est fixé au terme des vingt premières années ; à ce moment, le rachat deviendra possible.

C'est le début vraisemblable de la troisième période dont j'ai parlé. Car les sociétés ne trouveront peut-être pas à emprunter sur plus de quinze à vingt ans. Mais quand bien même elles y parviendraient, cela ne changerait rien au raisonnement. En tout état de cause, le remboursement complet aura lieu avant la trente-cinquième année.

A ce moment, quelles sont les solutions qui s'offrent ? Dès qu'on est arrivé à ce stade, les ordres de grandeur sont faciles à calculer, mais les périodes le sont beaucoup moins. Seules les sociétés et vous-même, monsieur le ministre, pouvez faire les calculs.

Une chose est sûre : pour un système autoroutier comme celui de Paris—Poitiers et le Mans, lorsque la période d'amortissement et de remboursement des emprunts sera terminée,

les rentrées annuelles nettes, avant prélèvement de l'impôt, seront de l'ordre de la contribution budgétaire de l'année passée au Fonds spécial d'investissement routier, soit le dixième du coût de la construction. Lorsque vous disposerez de votre réseau complet d'autoroutes, elles atteindront, pour l'ensemble, le cinquième de la dotation annuelle du fonds spécial qui est de 2.900 millions. Cela représente des sommes énormes.

Comment peut alors se poser la question du rachat ? La première solution qui s'offre à vous est de laisser les choses continuer en l'état, le Trésor prélevant la moitié des bénéfices par le biais de l'impôt sur les sociétés, l'autre moitié constituant un bénéfice net pour les entreprises privées.

Mais le rachat peut être effectué soit par annuités, soit par capitalisation. Il existe une solution qui serait avantageuse pour l'Etat mais qui ne serait pas honnête : elle consisterait à rembourser immédiatement le capital en obligations. On sait ce que cela signifie.

Vous serez donc enclin à adopter une formule de remboursement par annuités. Mais si cette solution consistait à rembourser les espérances de gains que n'auront pas réalisés les sociétés, elle serait aussi avantageuse pour les sociétés que la première.

Alors je crois — tel a été en tout cas le sentiment de la commission des finances — que la solution la plus conforme à l'objectif que vous visez consisterait à prévoir un dispositif incitant l'entrepreneur à réinvestir ses bénéfices dans des opérations de construction d'autoroutes. Autrement dit, une clause de rachat suffisamment charpentée et incitative, permettrait de pousser l'entrepreneur à réinvestir en autoroutes. En bref, vous disposeriez, en quelque sorte, d'une « pompe financière » pour construire des kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Telle est la solution qui semble la plus avantageuse pour la collectivité.

Vous avez entrepris une action nécessaire. Il fallait sortir de l'impasse. Si la formule adoptée devait aboutir à un rachat dans vingt ans, elle ne serait qu'un expédient financier. Si, au contraire, elle devait assurer la mise en place d'un procédé de financement continu permettant l'extension du réseau d'autoroutes, elle constituerait un système très intéressant qui permettrait de tirer toutes les conséquences logiques de votre dispositif en allégeant les finances publiques.

Telles sont, monsieur le ministre, les réflexions que je voulais présenter sur cet article 59. Je laisserai à mon collègue, M. Bouloche, le soin de défendre son amendement qui tend à faire approuver par la loi, dans chaque cas, les concessions privées relatives à la construction et à l'exploitation d'autoroutes. (Applaudissements.)

M. le président. MM. Bouloche, Regaudie, Alduy, Denvers ont présenté un amendement n° 67 qui tend à compléter le texte proposé pour l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 par l'alinéa suivant :

« Les concessions relatives à la construction et à l'exploitation d'autoroutes par des sociétés privées sont approuvées par la loi. »

La parole est à M. Bouloche.

M. André Bouloche. Mes collègues du groupe socialiste, membres de la commission des finances, et moi-même avons en effet déposé un amendement à l'article 59, qui dispose que les concessions relatives à la construction et à l'exploitation d'autoroutes par les sociétés privées sont approuvées par la loi.

Nous avons constaté que l'Assemblée nationale n'interviendrait, en cette affaire, que pour apporter la garantie de l'Etat aux emprunts contractés par les sociétés. Cela nous a paru bien peu pour juger d'une décision dont les développements exposés par M. le ministre lui-même montrent bien l'importance.

Il s'agit en fait de la création d'une nouvelle catégorie d'établissements publics, et j'y reviendrai tout à l'heure. Nous sommes même en présence d'une nouvelle conception du rôle de l'Etat en ce qui concerne la réalisation des équipements d'intérêt général. Il ne serait pas convenable que l'Assemblée nationale n'en fût saisie que par le biais du problème de la garantie des emprunts.

La discussion a bien montré la nécessité de construire en plus grand nombre les autoroutes dont le besoin est très vivement ressenti par tous leurs futurs utilisateurs. Mais quel est le prix, pour la collectivité, de la solution que nous propose le Gouvernement ? La formule envisagée est-elle bonne ?

Le principe même de la construction et de l'exploitation des autoroutes par des sociétés privées appelle de graves réserves. J'en ferai une, en passant, sur l'unanimité de la commission des finances à laquelle le rapporteur a fait allusion tout à l'heure.

Je n'insisterai pas sur le fait que la décision proposée est contraire à la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, dont je rappelle incidemment que l'article 4 dispose que l'usage des autoroutes est en principe gratuit.

Quels sont les arguments avancés pour faire admettre le recours aux capitaux privés ?

D'abord, le Gouvernement nous dit : cela coûtera moins cher ; l'argument vient d'être repris à l'instant par M. le ministre de l'équipement. On peut toutefois se demander sur quoi est fondée cette diminution de prix, car j'ai lu dans le rapport de M. Ruais que le personnel des ponts et chaussées qui serait pris en charge par les sociétés serait mieux payé.

D'autre part, les normes techniques seront abaissées. Mais une telle mesure jouerait tout autant pour une construction réalisée par l'Etat ou une société d'économie mixte que pour une construction réalisée par une société privée. De plus, les normes imposées répondent aux exigences de la sécurité. Ce n'est pas par souci de luxe qu'on a fixé à un certain niveau les normes appliquées en matière d'autoroutes. A cet égard, il serait intéressant de connaître la part de sécurité qui va se trouver ainsi sacrifiée.

Rappelons également qu'en tout état de cause, ce sont toujours des entreprises privées qui exécutent les projets.

Qu'est-ce qui doit permettre de réaliser les économies annoncées ? L'exécution des travaux par grande masse. Mais pourquoi l'Etat ne se donne-t-il pas cette possibilité en concentrant son action sur un certain nombre d'opérations ? Il semble bien que l'Etat ou les sociétés d'économie mixte seraient tout aussi capables que les sociétés privées d'abaisser leurs coûts.

On nous dit alors : de toute façon, nous n'avons pas d'argent ; par conséquent, on pourra construire beaucoup plus d'autoroutes avec des fonds privés qu'avec les fonds d'Etat.

Là aussi, il faut aller au fond des choses et considérer quels seront les fonds réellement apportés par ces sociétés. D'après les cahiers des charges, le financement sera assuré à concurrence de 10 p. 100 par les fonds propres des sociétés, de 25 p. 100 en y ajoutant les fonds bloqués des actionnaires et certains autres fonds, le reste étant couvert par des avances de l'Etat.

M. le ministre nous a dit hier que les sociétés ne sollicitaient pas de telles avances actuellement. Mais la chose est prévue et les emprunts seront garantis par l'Etat ; c'est l'objet même de l'article 59 que l'on nous demande de voter.

Ces emprunts, qui représenteront 75 p. 100 du financement seront prélevés sur l'épargne française qui, par les soins de la direction du Trésor et de différents services de l'Etat, est aujourd'hui répartie entre les différents secteurs emprunteurs. C'est pourquoi certains emprunts sont autorisés et d'autres pas.

En fait, le même recours à l'emprunt pourrait être réalisé par des sociétés d'économie mixte dont on ferait autre chose que les « faux nez » de l'Etat dont vous avez parlé hier.

La croissance de la circulation automobile et la perspective des profits à tirer des péages sont suffisamment importantes pour attirer les épargnants si elles sont présentées d'une façon assez attractives. Certes, l'argent manque actuellement, mais les bénéfices seront, à terme, très substantiels. C'est la raison pour laquelle il y a pléthore de concurrents. Si les sociétés n'avaient pas en vue des profits considérables, soyez assuré qu'elles ne se presseraient pas à vos guichets.

L'abandon de la construction des autoroutes, à tout le moins d'une très grande partie d'entre elles, au secteur privé n'est, à nos yeux, qu'une solution de facilité.

Ne peut-on imaginer une solution plus satisfaisante que celle qui consiste purement et simplement à reporter sur des sociétés privées le bénéfice de profits appelés à devenir considérables ?

Je voudrais maintenant insister sur quelques caractères particuliers des opérations qui nous sont proposées. Le premier est relatif au péage qui, pendant dix ans, sera fixé en toute liberté par les sociétés, cela à partir d'une hypothèse économique dont l'exactitude est loin d'être assurée.

Je doute même que l'on soit allé aussi loin, dans la voie du libéralisme, pour les chemins de fer au XIX^e siècle. C'est pourquoi il s'agit bien de la création d'une nouvelle catégorie d'établissements publics. C'est pourquoi aussi les sociétés acceptent si facilement de prendre le risque des dépassements de coûts, assez fréquents en la matière, assurées qu'elles sont de retomber sur leurs pieds grâce à la liberté qui leur sera laissée de fixer les taux de péage.

Après M. Ruais, je relève qu'il n'y aura pas de rachat possible avant vingt ans, ce qui est une fort longue période. Les concessions seront accordées pour une durée de trente-cinq ans, soit une génération. La décision que nous allons prendre est

d'importance et constitue, à nos yeux, une véritable abdication de la puissance publique.

Notons aussi que les expropriations effectuées seront fondées sur la notion d'utilité publique et que les opérations immobilières réalisées seront considérables. L'augmentation de la valeur des terrains situés à proximité des échangeurs ou des autres voies de desserte permettra, elle aussi, des récupérations de fonds très importantes.

Pourquoi la puissance publique ne récupérerait-elle pas elle-même les plus-values dues aux opérations qu'elle entreprend, c'est-à-dire aux fruits de ses efforts ? C'est là un vieux problème. Après avoir recherché pendant des décennies le moyen de recouvrer les plus-values occasionnées par les investissements publics, voici qu'on les abandonne tout d'un coup aux sociétés privées auxquelles on remet, par là même, une part très importante de l'équipement national.

Enfin, essayons d'envisager les conséquences de cet élargissement de la doctrine que vous soutenez, monsieur le ministre.

Que serait-il advenu dans le passé si l'Etat avait abandonné toute initiative devant l'effort financier qu'exigeaient des opérations dont la rentabilité n'était certaine qu'à terme ? L'Etat aurait abandonné au secteur privé des parts considérables de son activité, tels les grands aménagements hydroélectriques. De même, la Compagnie nationale du Rhône n'aurait jamais été créée ; évidemment, elle coûte cher, mais elle constitue un exemple type d'entreprise globale d'aménagement et, de ce point de vue, elle est, en définitive, extrêmement intéressante. Les villes nouvelles, pour lesquelles les municipalités consentent des efforts considérables, ainsi que les zones à urbaniser en priorité auraient, elles aussi, été abandonnées au secteur privé, parce qu'elles n'étant rentables qu'à très long terme.

Allons-nous abandonner au secteur privé l'effort atomique sur les surrégénérateurs, dont on sait qu'ils ne seront pas rentables avant une dizaine d'années, alors qu'il reste une quantité de recherches à faire ?

Voilà encore un secteur remarquable à proposer à l'initiative privée, puisqu'il est certain qu'il sera rentable, à terme ! Mais il faudra attendre fort longtemps !

Vraiment, entend-on s'engager dans une pareille politique, à l'avenir, et sacrifier toute indépendance de l'Etat — car, finalement, c'est de cela qu'il s'agit — à une prétendue rentabilité ? Que devient alors, dans cette optique, le rôle de l'Etat dans les équipements d'intérêt général ?

On s'oriente, dans votre ministère, vers la disparition d'une administration, celle des ponts et chaussées, qui était naguère présentée comme un modèle, dont le sens de l'intérêt général, le dévouement et la compétence sont pourtant, je le crois, généralement reconnus.

Ainsi, on tourne le dos à la conception française du service public, qui est une des caractéristiques fondamentales de notre nation. Ce sont bien deux conceptions, radicalement opposées, qui s'affrontent aujourd'hui.

Selon nous, l'initiative privée, mue par le profit, n'est pas qualifiée pour prendre le relais de l'Etat dans la réalisation des équipements d'intérêt général. Avec votre proposition, comme avec les généralisations que l'on voit se profiler, c'est bien à une démission de l'Etat, pour ses tâches les plus essentielles, que nous risquerions d'assister.

Notre amendement n'a pas d'autre objet que d'empêcher cette démission que nous n'accepterons jamais. L'Assemblée nationale, en l'adoptant, fixerait une limite à cette fureur de privatisation dont le Gouvernement donne actuellement l'exemple. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement de M. Bouilloche et de ses collègues ?

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. La commission a émis un avis défavorable à l'amendement de M. Bouilloche.

Je dois dire d'ailleurs — et notre collègue me rendra cette justice — que je n'ai pas parlé d'unanimité de la commission, puisque celle-ci ne s'est pas réunie sur le point précis de la compétence législative en ce domaine. J'avais moi-même déposé un amendement dans ce sens, qui a été déclaré irrecevable.

Quoi qu'il en soit, le problème dépasse largement cette question de procédure. Il est d'ordre financier, mais la commission a estimé que, les concessions étant du domaine réglementaire, le législateur n'avait pas à intervenir.

M. le président. La parole est M. le ministre de l'équipement et du logement.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Cette affaire, qui a été soulevée par M. Ruais et par M. Bouilloche, revêt deux aspects : un aspect économique et un aspect juridique.

Sur le plan économique, je répondrai brièvement aux deux orateurs, et d'abord à M. Bouilloche.

Indéfinissable est la thèse qui consiste à dire qu'il serait beaucoup plus simple de construire avec les ressources dont je dispose les autoroutes que je propose de réaliser au moyen du financement privé. Je crois avoir assez clairement exposé que le dilemme était : cela ou rien.

Avec le système actuel, 45 kilomètres d'autoroutes pourraient être réalisés l'année prochaine. Ce que je veux obtenir, c'est un coefficient multiplicateur aussi élevé que possible de l'argent public : je l'ai trouvé dans le financement privé.

C'est pourquoi les sociétés d'économie mixte, dont vous préconisez l'utilisation et aussi, comme moi-même, la rénovation, ne sont pas dans une situation aussi favorable que des sociétés privées pour réaliser un programme ambitieux, car elles sont incapables de faire un apport substantiel de fonds privés. Par conséquent, dans une compétition entre elles et les sociétés privées, les sociétés d'économie mixte seront toujours en situation d'infériorité, puisqu'elles ne sont pas à même de fournir, comme cela est exigé des sociétés privées, 25 p. 100 au moins de l'investissement sous forme de fonds propres.

Nous constatons — et nous le constaterons de plus en plus — que ces fonds propres tendront à augmenter, car ils seront l'un des éléments d'appréciation du concours. Par conséquent, les sommes avancées par l'Etat ou garanties par lui sous forme d'emprunt tendront à diminuer de plus en plus.

C'est dire que, du point de vue de l'efficacité, ce système présente incontestablement des avantages énormes.

Je ne veux pas me placer sur le terrain de la philosophie. Je suis un pragmatique, dirigiste ou libéral quand il le faut. L'important, c'est de réaliser ce qu'attendent, ce que veulent les Français.

Nous ne nous condamnerons pas, au nom d'une idéologie, à l'inaction et au néant.

M. Jacques Delong. Ce serait trop facile !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Reste le problème du fonctionnement de ces sociétés et du emploi des bénéficiaires.

Ce qu'il faut savoir, c'est que, lorsque j'ai lancé cette idée d'abord et ces opérations ensuite, ce n'était pas sans inquiétude car, longtemps, les groupes privés industriels et surtout financiers ont été très réticents à s'engager dans cette affaire.

La concurrence résulte beaucoup plus de la pression des entreprises de travaux publics qui trouvent à l'occasion d'utiliser leur potentiel, dans la crainte d'un sous-emploi, que du désir des financiers de participer à de telles opérations.

En effet, ce n'est qu'à long terme qu'apparaîtront des profits importants, qui compenseront les pertes dues à la non-rentabilité du capital pendant de nombreuses années. N'est-ce point en effet à ces profits qu'est liée la réussite de l'opération ?

C'est la raison pour laquelle nous pensons, M. le ministre de l'économie et des finances et moi-même, que le régime de liberté est le meilleur, qu'il faut jouer le jeu de l'entreprise privée dans un secteur tel que celui des autoroutes, qui est aujourd'hui un cas limite du point de vue de la privatisation possible des équipements publics. En effet, nous sommes là très proches du seuil en-deçà duquel la rentabilité ne suffirait plus à attirer le financement privé.

Ce mode de financement des autoroutes, s'il réussissait, pourrait être étendu à toutes sortes d'autres équipements qui sont actuellement pris en charge par le budget de l'Etat.

Des verrous ont été mis en place, que M. Ruais a signalés.

C'est d'abord celui qui limite la liberté du péage à une période de dix ans, calculée de façon à éviter tout risque de monopole. Compte tenu de l'accroissement du trafic, nous avons constaté qu'en quinze ans le risque d'un monopole était inexistant, et nous avons pris une marge de sécurité de cinq ans.

Le second verrou est constitué par le rachat. Vous me permettrez d'en parler le moins possible au moment où nous ouvrons ces négociations, bien que les textes aient prévu cette possibilité, passé un délai de vingt ans. C'est un délai raisonnable car, comme je le disais hier, on peut admettre que le financement par le péage restera une solution socialement juste et économiquement saine pendant la période — qui sera longue encore — où la France ne possèdera qu'un petit nombre de kilomètres d'autoroutes.

Quand nous aurons, comme je le souhaite, 20.000 ou 25.000 kilomètres d'autoroutes, il y aura certainement intérêt à ce que le péage disparaisse. Le problème du rachat pourra alors se poser.

Mais, aussi longtemps que nous ne serons pas parvenus à un tel degré de développement — nous en sommes fort loin et nous savons qu'il nous faudra au moins vingt ans pour l'atteindre — le système du péage se justifiera. Dès lors, il importe d'en tirer le meilleur parti sur le plan de l'efficacité et du rendement, ce qui implique le recours au financement privé.

M. Bouloche a évoqué le problème des plus-values foncières. A ce propos, je m'aperçois que j'ai omis de répondre à la question que Mme Thome-Patenôtre m'a posée hier sur ce point.

J'indique que le système actuel ne prévoit aucune récupération de ces plus-values. Elles vont à ceux qui ont eu l'astuce de les faire.

M. Eugène Claudius-Petit. Il en existe donc !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Au contraire, selon le système que je préconise, les plus-values seront récupérées au profit de la collectivité. C'est la raison pour laquelle j'ai effectué un « pré-zadage » autour de tous les échangeurs de l'autoroute Paris—Orléans.

Quels reproches m'auraient été adressés si je n'avais rien fait ! Qu'aurait dit hier, à la tribune, Mme Thome-Patenôtre ! Elle m'aurait sans doute accusé d'être un fauteur de spéculation immobilière.

En fait, j'ai pris une mesure conservatoire pour empêcher que la spéculation, qui était décelée, ne se développe autour des futurs échangeurs de cette autoroute. Alors que j'aurais pu envisager d'associer l'urbanisation et la construction des autoroutes, j'ai au contraire affirmé, de la façon la plus nette, la dissociation de ces deux activités, refusant toute solution qui permettrait de financer la construction d'autoroutes par un apport d'opérations immobilières.

Nous verrons sans aucun doute une urbanisation se développer autour des échangeurs. Mais elle devra se faire dans l'ordre, selon les orientations et les directives de la puissance publique.

Le « pré-zadage » auquel j'ai fait procéder tend simplement à gagner le temps nécessaire pour établir le schéma de structures de la région parisienne tout le long de cette autoroute, schéma qui déterminera si l'on doit ou non construire autour de l'autoroute et de ses futurs échangeurs et, dans l'affirmative, ce que l'on devra y construire.

Ce n'est que lorsque cela aura été déterminé qu'interviendront la libération du « zadage » et l'aménagement de zones d'aménagement concerté, grâce auxquels la puissance publique conservera la maîtrise de la spéculation foncière.

M. Eugène Claudius-Petit. Si les opérations relèvent de l'initiative privée, vous serez dépourvu de toute autorité !

La banalisation de l'espace français, que vous avez proclamée...

M. le ministre de l'équipement et du logement. Monsieur Claudius-Petit, sans doute voulez-vous demander la parole ? Dans ce cas, je vous la cède volontiers.

M. le président. Monsieur Claudius-Petit, vous savez que vous ne pouvez interrompre un orateur sans son autorisation.

M. Eugène Claudius-Petit. Je demande donc à M. le ministre la permission de l'interrompre.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je vous l'accorde volontiers.

M. le président. La parole est à M. Claudius-Petit, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Eugène Claudius-Petit. Je vous remercie, monsieur le ministre, et je vous prie de m'excuser de vous avoir déjà interrompu sans votre autorisation.

Votre propos est extrêmement intéressant, parce qu'il va exactement à l'inverse de toute définition de la zone d'aménagement concerté qui relève de l'initiative privée. C'est aussi contraire à la banalisation de l'espace français qui est déclaré entièrement constructible.

En fait, lorsque des initiatives privées se manifesteront aux alentours des échangeurs ou des autoroutes, les opérations ne seront pas conduites par la puissance publique ; elles ne seront même plus contrôlées puisque, à l'intérieur des zones d'aménagement concerté, vous avez libéré de toute contrainte ceux qui

veulent construire, étant donné qu'ils ne sont plus soumis à aucune règle, y compris celle du permis de construire et celle de la densité normale. Ils sont donc libres d'opérer.

Si ce raisonnement n'est pas le bon, il conviendra alors d'amender, au cours de la présente session parlementaire, la loi d'orientation foncière.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Monsieur Claudius-Petit, je crois que vous n'avez pas parfaitement compris la philosophie de la zone d'aménagement concerté, ni celle de ma propre politique.

La zone d'aménagement concerté, qui peut d'ailleurs être réalisée à l'initiative d'organismes publics aussi bien que privés, est une forme d'urbanisation contractuelle. Dans le respect des schémas directeurs, elle résulte d'un contrat entre l'Etat, la collectivité locale et les constructeurs. Aux termes de ce contrat — que l'on peut appeler « contrat de programme » — la collectivité publique conserve la maîtrise des problèmes fonciers, des problèmes d'urbanisme et des problèmes de construction.

Tel est, essentiellement, l'avantage considérable de la zone d'aménagement concerté, qui allie à la fois la souplesse de la réalisation d'initiative privée et le rôle d'orientation de la puissance publique.

Par conséquent, dans le domaine qui nous occupe, tous les travaux d'urbanisation qui pourront intervenir autour des échangeurs ne sauraient être réalisés que dans le cadre de zones d'aménagement concerté ; nous conserverons alors un contrôle étroit des problèmes fonciers et des formes d'urbanisation. C'est dire que la plus-value, si elle existe, sera maîtrisée.

J'en arrive maintenant à l'aspect juridique.

Je peux dire très nettement que la proposition qui est faite de construire des autoroutes grâce au financement privé n'innove pas sur le plan juridique ; elle « rafraîchit » simplement deux vieilles notions tombées en désuétude.

Elle reprend purement et simplement la philosophie des anciennes concessions de travaux publics, c'est-à-dire celles-là mêmes qui ont permis la construction — en un délai record, je le rappelle — des réseaux de chemin de fer comme de celui du métro.

Ces concessions ont progressivement « dérapé », sous couvert de la notion de service public, et les fonds publics, qu'il s'agisse de ceux de l'Etat ou de ceux des collectivités locales, sont intervenus de plus en plus vigoureusement dans le financement des déficits.

En fait, l'administration a été amenée à prendre en charge la gestion quotidienne. Les concessions se sont peu à peu transformées en régies ou en sociétés nationales, pour la raison, d'ailleurs fort compréhensible, qu'il fallait empêcher que des sociétés ne fassent faillite en arrêtant purement et simplement le service de transport qu'elles étaient chargées d'assurer.

Il en va tout autrement pour les autoroutes, car les frais d'exploitation sont très minimes par rapport aux frais de construction. Par conséquent, l'Etat peut, sans risque, reprendre les obligations du concessionnaire.

Il va de soi que ce n'est pas cela que je recherche. J'espère, au contraire, que les promoteurs — privés, en l'occurrence — qui prennent des risques pourront fournir à leurs actionnaires la compensation de ces risques. C'est grâce à cela que le système sera dynamique et qu'il pourra susciter de nouvelles vocations pour la construction d'autoroutes.

Il n'y a donc pas novation. Traditionnelles en matière de travaux publics, ces concessions sont du ressort du décret en Conseil d'Etat.

Sous couvert de l'autorité de la Haute Assemblée, le Parlement peut donc être assuré du bon usage qui sera fait par le Gouvernement des facilités ouvertes par l'article 59 de la loi de finances. La procédure serait exagérément alourdie si, pour chaque concession nouvelle, il fallait recourir à la loi.

C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de repousser l'amendement de M. Bouloche.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Barbet, pour expliquer son vote sur l'article 59.

M. Raymond Barbet. L'article 59 de la loi de finances, qui permettra au Gouvernement d'accorder la garantie de l'Etat à des sociétés concessionnaires privées pour la construction et l'exploitation d'autoroutes de liaison, est présenté sous une forme anodine.

En fait, il en va tout autrement, car il s'agit de concéder à des sociétés privées, avec la garantie de l'Etat, une partie importante du domaine public pour la construction et l'exploitation des autoroutes. Ces sociétés, à n'en pas douter, en retireront les plus grands profits.

Dans ces conditions, pour bien marquer son opposition au dessaisissement du domaine public au bénéfice de sociétés privées, le groupe communiste votera contre l'article 59 et demande sur celui-ci un scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix l'article 59.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble du Palais et sera ouvert dans cinq minutes.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...?

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	474
Nombre de suffrages exprimés.....	464
Majorité absolue	233
Pour l'adoption	373
Contre	91

L'Assemblée nationale a adopté.

[Article 63.]

M. le président. « Art. 63. — La deuxième phrase de l'alinéa 1^{er} du paragraphe I de l'article 27 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 est remplacée par la rédaction suivante :

« Il ne peut être supérieure à un maximum fixé par une loi de finances. »

« A compter du 1^{er} janvier 1970, le montant maximum prévu au paragraphe I, alinéa 1^{er}, de l'article 27 de la loi précitée est fixé à 20 millions de francs. »

Personne ne demande la parole?...?

Je mets aux voix l'article 63.

(L'article 63 est adopté.)

EQUIPEMENT ET LOGEMENT (Suite.)

Crédits concernant le logement et l'urbanisme.

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

Ce débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, deux heures cinq minutes ;

Commissions, une heure cinq minutes ;

Groupes :

Union des démocrates pour la République, une heure quinze minutes ;

Républicains indépendants, cinquante minutes ;

Socialiste, une heure cinq minutes ;

Communiste, quarante minutes ;

Progrès et démocratie moderne, quarante minutes ;

Isolés, cinq minutes.

M. Jean Taittinger, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Jean Taittinger, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Je me permets de vous adresser une requête, monsieur le président.

Etant donné le peu de temps qu'il nous serait possible de consacrer en cette fin de matinée à l'examen des crédits du logement et de l'urbanisme, ne serait-il pas préférable d'en reporter la discussion, et notamment les exposés des rapporteurs, à la séance de cet après-midi ?

M. le président. Si M. le ministre en est d'accord, nous pouvons, comme vous le demandez, renvoyer cette discussion à cet après-midi.

Mais nous aurons ainsi pris ce matin un retard qu'il nous faudra rattraper la nuit prochaine. Il avait été prévu d'entendre dans la matinée l'exposé de M. Jacques Richard, rapporteur spécial de la commission des finances, cet exposé devant durer une demi-heure environ.

M. Jacques Richard, rapporteur spécial. Je suis à la disposition de l'Assemblée, mais je préférerais cependant que le débat soit renvoyé à cet après-midi.

M. le président. M. le rapporteur spécial penche aussi pour le renvoi de la discussion à cet après-midi. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée, monsieur le président.

M. le président. Je rappelle que l'Assemblée doit tenir à quinze heures une séance consacrée à quatre questions orales sans débat, d'une durée d'une heure quinze environ, mais puisque le président de la commission des finances et les rapporteurs en sont d'accord, et que le Gouvernement ne s'y oppose pas, la suite de la discussion budgétaire est renvoyée à une prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Questions orales sans débat :

Questions n° 8115, 8149, 8282 et 8364 (jointes par décision de la conférence des présidents) :

M. Soisson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du plan et de l'aménagement du territoire, sur la place qui est réservée dans le « projet de livre blanc du bassin parisien » au département de l'Yonne. En effet, ce dernier n'apparaît, dans cet important document, que comme la zone de détente et de loisirs pour les parisiens, d'accueil pour les résidences secondaires, qu'il est déjà et restera par vocation naturelle. Mais, à aucun moment, il n'y est fait allusion aux possibilités de son développement industriel et aux avantages qu'il pourrait retirer de la place qui lui est reconnue au sein des départements constituant la couronne parisienne. Il s'inquiète des répercussions graves que cette prise de position ne manquerait pas, si elle était maintenue, d'entraîner pour l'avenir économique d'un département, dont le problème essentiel est d'arrêter l'exode de sa population jeune vers Paris et de créer sur place les emplois nouveaux nécessaires. Or, ceux-ci, en raison du faible taux d'industrialisation de l'Yonne, ne peuvent venir que d'apports extérieurs, notamment de la région parisienne. En conséquence, il lui demande, compte tenu de la position exceptionnelle du département de l'Yonne, situé à moins de 150 kilomètres de Paris, traversé de part en part par l'axe de transport autoroutier, ferroviaire et fluvial, le plus fréquenté de France, s'il ne pense pas que doit être reconsidérée la place réservée à l'Yonne dans le bassin parisien, afin que soient mieux affirmés les intérêts économiques essentiels de ce département. A cet effet, il lui paraît indispensable que soient retenus comme zones d'appui et de développement du bassin parisien, d'une part, le triangle urbain Auxerre-Joigny-Saint-Florentin, qui compte plus de 100.000 habitants, d'autre part, les vallées de l'Yonne et de l'Armançon.

M. Rossi appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les problèmes que ne manquera pas de poser l'installation de l'aéroport de Roissy-en-France. Il constate avec satisfaction l'intérêt que leur témoignent les auteurs du livre blanc du bassin parisien et il lui demande selon quelle procédure sera défini le système urbain consécutif à cette création. Celle-ci, en effet, semble destinée à dépasser la seule vocation de transit pour devenir un véritable ensemble industriel et économique et, de ce fait, présente un caractère de nouveauté indiscutable, d'autant plus difficile à cerner qu'elle est pour l'instant sans référence. Il est, à ce sujet, intéressant de noter que, par sa position géographique qui lui permet de jouer un rôle de production et de distribution, le futur ensemble de Roissy-en-France fait déjà l'objet de projections de la part d'industriels de nombreux pays, ce qui rend vraisemblables les prévisions qui vont au-delà de 200.000 emplois pour l'ensemble aéroportuaire et industriel. Cette création, dont il était difficile de

mesurer l'importance lors de l'établissement du schéma directeur de la région parisienne, doit bien évidemment compléter et conforter celui-ci, mais entraîner également une croissance vers le nord et le nord-est de Paris, qu'il serait souhaitable de définir dans une discussion inter-régions pour qu'elle soit complémentaire de celle de la région parisienne et non en opposition avec celle-ci. Dès lors, une telle action, qui doit embrasser l'ensemble des problèmes de logement, d'emploi et de loisirs, ne peut pas ressembler à une organisation de type classique qui risquerait d'entraîner par la suite des réaménagements délicats, alors qu'une conception globale qui lierait les qualités de l'environnement naturel, l'originalité de la fonction et la recherche des potentialités à développer, pourrait apporter à toute la région du Nord et du Nord-Est de Paris un rythme de développement industriel qui éviterait de fragmenter la croissance. Dans ces conditions, il lui demande s'il ne lui paraît pas nécessaire de créer, sous l'égide des services de l'aménagement du territoire, une rencontre des différents organismes intéressés par ces problèmes et qui, outre l'étude d'aménagements, définirait un environnement de qualité et susciterait l'installation dans cette région d'industriels français et étrangers susceptibles d'être intéressés par ce nouveau complexe.

M. de la Malène expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, que le développement et l'aménagement de la région parisienne, depuis plusieurs années déjà, s'inscrivent dans un schéma directeur, préparé par le Gouvernement, discuté par les assemblées compétentes et enfin arrêté par le Gouvernement. Ce règlement d'urbanisme fondamental a un caractère contraignant pour toutes les administrations à tous les niveaux. Il repose sur une hypothèse de base essentielle : quatorze millions d'habitants dans la région parisienne en l'an 2000. Compte tenu de ces faits il lui demande ce qu'il faut penser des déclarations récentes d'un éminent responsable de l'aménagement du territoire en vertu desquelles : « Nous ne pouvons laisser se former un Paris de quatorze millions d'habitants dont le coût, pour la nation, serait écrasant... ». Le caractère surprenant d'une telle déclaration, par une telle personne et à l'encontre d'un tel document, était encore renforcé par les commentaires qui l'accompagnaient, commentaires mettant en cause la répartition des subventions de l'Etat, souhaitant un renforcement de la fiscalité en région parisienne et tendant à encourager un très regrettable antagonisme région parisienne-province.

M. Boscher demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, quelle importance il convient d'attacher aux récentes déclarations de M. le délégué à l'aménagement du territoire devant la C. O. D. E. R. de Picardie. Il s'étonne, en particulier, de la véritable mise en accusation formulée à l'encontre de la région parisienne qui caractérise cette intervention. Il lui paraît extrêmement regrettable que soit ainsi officialisée et soutenue la thèse de l'opposition des intérêts entre la province et la région parisienne.

A l'issue de la séance réservée aux questions orales, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1970 (n° 822). (Rapport n° 835 de M. Sabatier, suppléant M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ;

Equipement et logement (suite) : crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 44, 45, 46 et 60 ;

Logement :

(Annexe n° 18. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome IX, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 838, tome XI, de M. de Précaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Urbanisme :

(Annexe n° 19. — M. Caldaguès, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome X, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique :

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 cinq minutes.)

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

VINCENT DELAECCHI.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

1^{re} Séance du Vendredi 14 Novembre 1969.

SCRUTIN (N° 66)

Sur l'article 59 du projet de loi de finances pour 1970 (Garantie des emprunts émis en vue de financer la construction d'auto-routes.)

Nombre des votants.....	474
Nombre des suffrages exprimés.....	444
Majorité absolue.....	233

Pour l'adoption.....	373
Contre	91

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour (1) :

MM.	Bourgeois (Georges).	Cornet (Pierre).	Gardell.	Macquet.	Rivalin.
Abdolkader Moussa	Bourgoin.	Cornette (Maurice).	Garets (des).	Magaud.	Rives-Henrys.
Ali.	Bousquet.	Corrèze.	Gastines (de).	Mainguy.	Rivière (Joseph).
Abelin.	Bousseau.	Couderc.	Gerbaud.	Malène (de la).	Rivière (Paul).
Achille-Fould.	Boutard.	Coumaros.	Gerbet.	Marcenet.	Rivierez.
Aillières (d').	Boyer.	Couveinhes.	Germain.	Marcus.	Robert.
Alloncle.	Bozzi.	Cressard.	Giacomi.	Marette.	Rocca Serra (de).
Ansquer.	Bressolier.	Damette.	Giscard d'Estaing	Marie.	Rochet (Hubert).
Arnaud (Henri).	Brial.	Danel.	(Olivier).	Marquet (Michel).	Rolland.
Arnould.	Bricout.	Daniolo.	Gissingier.	Martin (Claude).	Rossi.
Aubert.	Briot.	Dassault.	Glou.	Martin (Hubert).	Roux (Claude).
Aymar.	Brocard.	Degraeve.	Godefroy.	Massoubre.	Roux (Jean-Pierre).
Mme Aymé de la	Broglie (de).	Dehen.	Godon.	Mathieu.	Rouxel.
Chevrelière.	Brugerolle.	Delachenal.	Gorse.	Mauger.	Ruals.
Barberot.	Buffet.	Delahaye.	Grally (de).	Maujouan du Gasset.	Sabatier.
Barrot (Jacques).	Buot.	Delhalle.	Grandsart.	Mazeaud.	Sablé.
Bas (Pierre).	Buron (Pierre).	Deliaune.	Gratet.	Médecin.	Said Ibrahim.
Baudis.	Caill (Antoine).	Delmas (Louis-Alexis).	Griotteray.	Menu.	Sallé (Louls).
Baudouin.	Caillaud (Georges).	Delong (Jacques).	Grondeau.	Mercier.	Sallenave.
Bayle.	Caillaud (Paul).	Deniau (Xavier).	Grussenmeyer.	Meunier.	Sanford.
Beaugultte (André).	Caille (René).	Denis (Bertrand).	Guichard (Claude).	Mirtin.	Sanglier.
Bécam.	Caldaguès.	Deprez.	Guilbert.	Modiano.	Sanguinetti.
Bégué.	Capelle.	Destremau.	Guilbermin.	Mohamed (Ahmed).	Santoni.
Belcour.	Carrié.	Dominati.	Habib-Deloncle.	Montesquiou (de).	Sarnez (de).
Bénard (François).	Carrier.	Donnadieu.	Halbout.	Morellon.	Schnebelen.
Bénard (Marlo).	Carter.	Douzans.	Halgouët (du).	Morison.	Schvartz.
Bennetot (de).	Cassabel.	Duboscq.	Hamelin (Jean).	Morison.	Sers.
Bérand.	Catalifaud.	Ducray.	Hauret.	Moron.	Sibeud.
Beraud.	Catry.	Dumas.	Mme Hautecloque	Moulin (Arthur).	Soisson.
Berger.	Cattin-Bazin.	Dupont-Fauville.	(de).	Mourot.	Souchal.
Bernasconi.	Cazenave.	Durafour (Michel).	Helène.	Murat.	Sourdille.
Beucler.	Chabrat.	Durieux.	Herman.	Narquin.	Sprauer.
Beylot.	Chambon.	Dusseaux.	Hersant.	Nass.	Stehlin.
Bichat.	Chambun (de).	Duyal.	Herzog.	Nessler.	Stirn.
Bignon (Albert).	Charbonnel.	Ehm (Albert).	Hinsberger.	Neuwirth.	Sudreau.
Bignon (Charles).	Charrié.	Fagot.	Hoffer.	Nungesser.	Taittinger.
Billotte.	Charles (Arthur).	Falala.	Hoguet.	Offroy.	Terrenoire (Alain).
Bisson.	Charret (Edouard).	Faure (Edgar).	Icart.	Ollivro.	Terrenoire (Louis).
Bizet.	Chassagne (Jean).	Favre (Jean).	Ihuel.	Ornano (d').	Thillard.
Blary.	Chaumont.	Félt (René).	Jacquet (Marc).	Palewski (Jean-Paul).	Thoraillet.
Boinvilliers.	Chauvet.	Feuillard.	Jacquet (Michel).	Papon.	Tiberi.
Bolo.	Chazol.	Flornoy.	Jacquinot.	Papuet.	Tissandier.
Bonhomme.	Chedru.	Fontaine.	Jacson.	Pasqua.	Tisserand.
Bonnel (Pierre).	Claudius-Petit.	Fortuit.	Jalu.	Pezerat.	Tomasini.
Bonnet (Christian).	Colibeau.	Fossé.	Jamot (Michel).	Perrot.	Tondut.
Bordage.	Collette.	Fouchet.	Janot (Pierre).	Petit (Camille).	Torre.
Borocco.	Collière.	Fouchler.	Jarro.	Petit (Jean-Claude).	Toutain.
Boscary-Monsservin.	Commenay.	Foyet.	Jouanne.	Peyrefitte.	Trémeau.
Boscher.	Conte (Arthur).	Fraudeau.	Jouffroy.	Peyret.	Triboulet.
Bouchacourt.	Cormier.	Frys.	Joke.	Pianta.	Tricon.
Bourdellès.			Julia.	Pijdot.	Mme Trolsier.
			Kédinger.	Pierrebourg (de).	Valenet.
			Krieg.	Plantier.	Valléix.
			Labbé.	Mme Ploux.	Vallon (Louis).
			Lacagne.	Poirier.	Vancalster.
			La Combe.	Poncelet.	Vandelanotte.
			Lainé.	Poniatowski.	Vandroux (Jacques).
			Lassourd.	Poudevigne.	Vendroux (Jacques-Philippe).
			Laudrin.	Poujade (Robert).	Verkindère.
			Lavergne.	Pouyade (Pierre).	Vernaudo.
			Lebas.	Préamont (de).	Verpillière (de la).
			Le Bault de la Morinière.	Quentier (René).	Vertadier.
			Lecat.	Rabourdin.	Vitter.
			Le Douarec.	Rabreau.	Vitton (de).
			Lehn.	Radius.	Voilquin.
			Lelong (Pierre).	Raynal.	Voisin (Alban).
			Lemaire.	Renouard.	Voisin (André-Georges).
			Lepage.	Réthoré.	Volumard.
			Leroy-Beaulieu.	Ribadeau Dumas.	Wagner.
			Le Tac.	Ribes.	Weber.
			Le Theule.	Ribièrre (René).	Weinman.
			Liogier.	Richard (Jacques).	Westphal.
			Lucas.	Richard (Lucien).	Ziller.
			Luciani.	Richoux.	Zimmermann.
				Rickert.	
				Ritter.	

Ont voté contre (1) :**MM.**

Alduy.
Andrieux.
Ballanger (Robert).
Barbet (Raymond).
Barel (Virgile).
Bayou (Raoul).
Benoist.
Berthelot.
Berthouin.
Billères.
Billoux.
Bouiy.
Boulloche.
Brettes.
Brugnon.
Bustin.
Carpentier.
Cermolacce.
Chandernagor.
Chazelle.
Mme Chonavel.
Dardé.
Darras.
Defferre.
Delelis.
Delorme.
Denvers.
Didier (Emile).
Dijoud.
Ducoloné.
Ducos.

Dumortier.
Dupuy.
Duraffour (Paul).
Duroméa.
Fabre (Robert).
Fajon.
Faure (Gilbert).
Faure (Maurice).
Feix (Léon).
Flévez.
Gallard (Félix).
Garcin.
Gaudin.
Gernez.
Gosnat.
Guille.
Houël.
Lacavé.
Lagorce (Pierre).
Lamps.
Larue (Tony).
Lavielle.
Lebon.
Lejeune (Max).
Leroy.
L'Huillier (Waldeck).
Longueue.
Madrelle.
Masse (Jean).
Massot.
Mollet (Guy).

Montalat.
Musmeaux.
Nils.
Nutebart.
Odru.
Péronnet.
Peugnet.
Philibert.
Pic.
Plancix.
Mme Prin.
Privat (Charles).
Ramette.
Regaudie.
Rieubon.
Rochet (Waldeck).
Roger.
Roucaute.
Saint-Paul.
Sauzedde.
Schloesing.
Spénale.
Mme Thome-Pate
notre (Jacqueline).
Mme Vaillant-
Couturier.
Vals (Francis).
Védrières.
Ver (Antonin).
Vignaux.
Villon (Pierre).

Se sont abstenus volontairement (1) :**MM.**

Boudet.
Cerneau.
Dassié.

Dronne.
Grimaud.
Hébert.
Hunault.

Mitterrand.
Royer.
Stasi.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Césaire.
Chamant.
Clavel.

Georges.
Messmer
Miossec.

Rocard (Michel).
Rousset (David).

Excusés ou absents par congé (2) :

(Application de l'article 159, alinéas 2 et 3 du règlement.)

MM. Boisdé (Raymond), Chapalain, Cousté, Poulpique (de).

N'a pas pris part au vote :

M. Achille Peretti, président de l'Assemblée nationale.

Ont délégué leur droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Halgouët (du) à M. Grimaud (maladie).
Lalné à M. Poniatowski (maladie).

Motifs des excuses :

(Application de l'article 159, alinéa 3 du règlement.)

MM. Boisdé (Raymond) (maladie).
Chapalain (maladie).
Cousté (mission).
Poulpique (de) (maladie).

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.

(2) Se reporter à la liste ci-après des motifs des excuses.

(Le compte rendu intégral des 2^e, 3^e et 4^e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)