

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 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 38^e SEANCE

1^{re} Séance du Mercredi 4 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1971 (deuxième partie) (p. 5081).
Suite de la discussion d'un projet de loi.
Équipement et logement : crédits concernant l'équipement (suite).
M.M. Dassié, Plantier, Durieux, Carpentier, Sudreau, Delong ;
Chalandon, ministre de l'équipement et du logement ; Raynal,
Nass, Catry.
Renvoi de la suite de la discussion.
2. — Ordre du jour (p. 5091).

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

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1971 (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 1971 (n° 1376, 1395).

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Crédits concernant l'équipement (suite).

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

La parole est à M. Dassié.

M. Albert Dassié. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous demander quelques précisions sur la réponse faite à un de nos collègues à la suite de sa question écrite concernant les routes nationales rapides à voies largement séparées et à sens unique, technique connue sous le nom de plan A. G. I. R. — plan d'aménagement des grands itinéraires routiers.

Ce plan, qui vous a été soumis, a fait l'objet d'études dans vos services. Mais, à mon avis, vos réponses aux questions posées par notre collègue sont incomplètes. Elles ne fournissent notamment aucune indication quant au prix de revient du kilomètre ainsi aménagé.

Vous précisez qu'un kilomètre d'autoroute à deux fois trois voies revient actuellement à quatre ou cinq millions de francs et vous ajoutez que l'élargissement d'une route de deux à quatre voies coûte de 500.000 à 800.000 francs. Le plan A. G. I. R. revient, lui aussi, un prix de revient du kilomètre inférieur à un million de francs.

Vous vous devez, monsieur le ministre, de tenter une expérience, car ce n'est pas la mise en service hâtive de la nouvelle route Amiens-Roye et l'aménagement de l'ancienne route

nationale n° 34, toutes deux mises à sens unique, qui peuvent vous apporter des éléments valables d'appréciation et de prix de revient.

Vous n'avez d'ailleurs pas répondu sur le coût exact d'une route à deux voies à sens unique complétant une nationale existante. D'après les renseignements qui nous ont été communiqués, la construction des trente-cinq kilomètres de la route Amiens-Roye serait revenue précisément à moins du million le kilomètre.

Dans votre réponse, il semble que bien des craintes ne soient pas fondées, notamment en ce qui concerne les avantages et les inconvénients des deux chaussées séparées par 300 ou 400 mètres, ainsi que le risque de voir emprunter l'ancienne route devenue à sens interdit.

Il serait aussi très intéressant de connaître le nombre exact des accidents causés par l'éblouissement des phares et celui des collisions frontales, que l'on pourrait éviter avec l'instauration du sens unique.

Monsieur le ministre, pour connaître avec précision la valeur de ce plan, il vous faut tenter une expérience sur un parcours d'une centaine de kilomètres. Pourquoi pas sur la liaison Rennes-Nantes ? Si cette expérience était concluante, vous seriez en mesure d'équiper notre pays de 2.000 kilomètres par an de routes à grande circulation et à vitesse normale.

C'est ce à quoi tendait uniquement mon propos, et je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des indications que vous voudrez bien m'apporter. *(Applaudissements sur les bancs des démocrates pour la République, de l'union du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)*

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

M. Maurice Plantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, le VI^e Plan prévoit l'industrialisation de la France et c'est là une option fort heureuse. Il prévoit également que cet effort devra porter essentiellement sur nos régions de l'Ouest et du Sud-Ouest actuellement sous-industrialisées. La décision est fort judicieuse aussi, car il ne faudrait pas que soit accentué, au cours du prochain Plan, le déséquilibre qui existe actuellement entre les différentes régions de notre pays.

Cette industrialisation n'est possible que si l'on réalise d'abord l'infrastructure nécessaire pour l'accueillir. Or ces régions n'ont précisément pas cette infrastructure, notamment au niveau des moyens de communication. Non seulement sont insuffisants leurs équipements téléphoniques et portuaires, lesquels ne relèvent pas de votre compétence, monsieur le ministre, mais il leur manque également les routes et les autoroutes les reliant aux grands centres de consommation et notamment à Paris.

Je prendrai un exemple que je connais bien, celui du bassin de l'Adour. Il y a dix-huit ans maintenant, une découverte remarquable a été faite qui s'est révélée bénéfique pour l'industrie française toute entière ; je veux parler du gaz de Lacq, source d'énergie qui nous a permis d'économiser de nombreuses devises.

Or, ce gaz aurait pu entraîner l'industrialisation de tout le bassin de l'Ouest, et de celui de l'Adour en particulier. Cela n'a pas eu lieu. Pourquoi ?

Certes, on avait prévu un prix de l'énergie compétitif et un peu moins cher pour tout le sud-ouest de la France. Malgré cela, les industries n'y ont pas été attirées, notamment les industries pétrochimiques qui sont allées s'installer à Feyssin et à Gonfreville. Pourquoi ? Parce que, nous a-t-on dit, elles n'avaient pas d'utilisateurs dans notre région et que les moyens de les accueillir comme l'infrastructure nécessaire faisaient défaut.

Il est indispensable, au cours du VI^e Plan, de mener en faveur de cette région l'action qui s'impose. Certes — et je m'en réjouis — on prévoit, pour le bassin de l'Adour, de faire porter l'effort sur la route qui relie Bayonne à Bordeaux et sur la liaison Narbonne—Toulouse. Cet axe garonnais est en effet important pour nous.

Un autre axe est capital, l'axe Piémont—Pyrénées reliant Bayonne, Tarbes et Toulouse. Il conditionne l'avenir industriel de toute notre région.

Monsieur le ministre, lorsque vous avez reçu récemment la délégation des députés de la majorité du bassin de l'Adour, vous leur avez fait des promesses précises qu'ils ont accueillies avec un grand plaisir. Vous leur avez dit que la route qui va d'Orthez à Tarbes était la plus fréquentée de tout le Sud-Ouest, en raison de la présence de la S. N. P. A. — la société nationale des pétroles d'Aquitaine. Cette route ne peut pas être aménagée à quatre voies à cause des nombreux villages qu'elle traverse. Il faut donc construire une autoroute.

J'espère que les promesses très précises que vous avez faites au groupe d'études des députés de la majorité du bassin de l'Adour, que je préside, seront tenues et que cette autoroute sera réalisée dans les meilleurs délais.

Comme vous le savez, le gisement de Lacq est en voie d'épuisement. Dans une quinzaine d'années, sa production commencera à diminuer pour s'arrêter au début du siècle prochain. C'est donc maintenant que nous devons trouver les solutions de remplacement, mais nous ne pouvons le faire si vous ne créez pas l'infrastructure nécessaire.

Je vous remercie encore, monsieur le ministre, des promesses que vous avez faites et je souhaite que vous puissiez les concrétiser dans un très bref délai. *(Applaudissements.)*

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

M. Jean Durieux. Monsieur le ministre, je me permets d'attirer à nouveau votre attention sur la région que je représente, l'arrondissement de Cambrai, qui, à lui seul, groupe une population plus dense que certains départements français et auquel ont été octroyés, au cours de ces dernières années, des crédits insuffisants compte tenu de la densité de sa population.

Que l'on réalise de grands axes routiers comme Lille—Marseille et des transversales, ce n'est que trop nécessaire, mais que, dans le même temps, on laisse se dégrader un réseau routier trop étroit et qui supporte un trafic déjà trop important, ce n'est pas concevable.

J'avais, en 1969, souligné l'urgence de la rénovation de certains itinéraires de ma région, entre autres Cambrai—Péronne et Cambrai—Le Cateau. La réponse que vous m'avez donnée ici-même avait été quelque peu laconique : « Vous avez aussi signalé — m'avez-vous dit — les difficultés que rencontre le Cambrésis. Hélas ! Tel est le lot commun aujourd'hui, et il faut vivre avec lui ».

Entre temps, l'hiver a fait son œuvre et, faute d'avoir fait procéder à des réparations d'entretien en temps utile, vous avez dû, au cours de l'été, refaire une chaussée nouvelle sur la nationale 17 au départ de Cambrai vers Péronne et Saint-Quentin ainsi que la portion Cambrai—Le Cateau, ce dont nous vous remercions. Ainsi la preuve est faite que mon intervention était fondée.

Alors, pourquoi en arriver à des solutions extrêmes qui coûtent cher ? Pourquoi sacrifier des itinéraires internationaux sur lesquels rien n'a été fait depuis trente ans ? Les crédits d'entretien et de grosses réparations des routes ne sont pas augmentés en 1971, et c'est bien ce qui nous inquiète car, dans nos régions aux hivers rigoureux, des routes seront tellement dégradées qu'il faudra les refaire au cours de l'été suivant. Après tout, si c'est le moyen d'obtenir des routes, dégradons-les !

Après que vos services et ceux du ministère des transports eurent été harcelés, vous avez consenti à accorder quelques crédits — ce dont je vous suis très reconnaissant, monsieur le ministre, étant donné vos difficultés budgétaires de l'année en cours — pour la réfection d'une faible partie de « l'enfer du Nord », qui porte bien son nom pour les coureurs cyclistes de Paris—Roubaix et de Paris—Valenciennes, deux fois par an, mais chaque jour aussi pour les usagers. Hélas ! Une seule traversée des quatre communes concernées sera aménagée dans quelques mois. Il est indispensable que, cette année, une nouvelle tranche de crédits soit attribuée pour l'achèvement de ces seules traversées.

Je ne me sens plus le courage de recevoir les délégations de mères de famille qui, à juste raison, me harcèlent à leur tour, en me faisant part de leur angoisse quotidienne : assurer la protection de leurs enfants et permettre à leur mari, au détriment de qui a été supprimée la ligne de chemin de fer voyageurs depuis mai 1970, de se rendre en sécurité à leur travail.

Il ne faut pas méconnaître le problème social que crée cet état de fait dans cette région où des centaines d'ouvriers prennent jour et nuit le car pour se rendre à leur travail, à Usinor-Denain et bientôt chez Simca, qui offrira plus de 4.000 emplois.

Oui, c'est bien « l'enfer du Nord », qu'une affectation de 1 million de francs de crédit suffirait cependant à faire disparaître. Il n'y a rien que de très raisonnable dans nos demandes. Si vous les satisfaites, des milliers d'habitants ne connaîtront plus les routes construites en grès, il y a plusieurs siècles, sans avoir, depuis, subi ni aménagement ni assainissement. Solides, certes, elles l'étaient, mais elles sont demeurées à la dimension du XVIII^e siècle : deux cars ne peuvent s'y croiser sans difficulté.

La route, comme les autres moyens de transport et de circulation, est un des éléments prépondérants pour l'économie

du pays. Réduire son utilisation, c'est risquer de limiter pour une part non négligeable le développement de la production et des échanges.

Les infrastructures du Nord doivent être conçues pour assurer une meilleure intégration interne de cette région, en répondant de façon convenable à la demande de transports entre les sous-régions, que ce soient la zone littorale, la zone urbaine centrale, la vallée de la Sambre ou la vallée de l'Escaut.

Mais, au-delà du Nord, de grands efforts doivent être entrepris, particulièrement en matière d'autoroutes et de voies navigables, pour satisfaire la demande de transports entre le réseau régional et les réseaux voisins, régionaux et européens.

Avec un budget resreint en 1970, vous avez tenu les promesses que vous aviez faites, monsieur le ministre : trois portions de routes nationales ; engagement des travaux de l'autoroute Cambrai—Valenciennes—frontière belge. Je tiens à vous en exprimer mes sincères remerciements. Malgré tout, en terminant, j'exprime les craintes que nous sommes en droit de concevoir à la veille du jour où vont être engagées les opérations du VI^e Plan. (Applaudissements.)

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

M. Georges Carpentier. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les statistiques les plus récentes le prouvent ; la situation de l'emploi se dégrade dans les pays de l'Ouest, notamment en Bretagne, surtout pour les jeunes et pour les femmes.

L'explication, tout le monde la connaît. Elle est double : d'une part, l'évolution d'une population qui comporte une forte majorité de jeunes, d'autre part, le transfert de population, affectant également surtout les jeunes, de la campagne qui se dépeuple vers les villes où l'on croit pouvoir trouver du travail.

Pourtant, cette région dispose d'atouts majeurs : l'énergie, avec, notamment, le pétrole à Donges, et la centrale thermique de Cordemais, l'espace, l'eau et, enfin et surtout, les hommes en nombre et en qualité.

Ces atouts devraient assurer l'avenir économique de ce pays, apaiser les craintes des populations et leur donner quelque espoir pour le lendemain.

Le drame de la région de l'Ouest, et de la Bretagne plus particulièrement, c'est qu'elle se situe en bout de continent, dans une zone périphérique. Ce qui lui manque, ce qu'il faut lui accorder le plus tôt possible, pour qu'elle renaisse et suive le rythme du développement moyen de notre pays, ce sont des voies de communication modernes et rapides qui la relient au centre vital de l'Europe que sont de plus en plus les régions industrielles de l'Est, notamment de l'Allemagne rhénane, qui la relie, *grosso modo*, à l'axe mer du Nord—Méditerranée.

Tant que cette condition indispensable ne sera pas remplie, la région des pays de la Loire continuera de végéter.

On se demande toujours s'il vaut mieux engager des actions ponctuelles en procédant à une sorte de « saupoudrage » ou, au contraire, concentrer les efforts sur certaines régions qui joueraient en quelque sorte le rôle de poulie d'entraînement. Pour ma part, je ne chercherai pas à trancher la question, estimant qu'un tel débat est inutile.

Il se peut que, dans certains cas, un « saupoudrage » soit effectivement utile, mais dans d'autres, une concentration des efforts s'impose selon les données géographiques. Ce que réclame une région handicapée, attardée et sous-développée à beaucoup d'égards, c'est une action d'envergure, analogue à celle que le gouvernement italien n'a pas hésité à engager dans le Mezzogiorno avec le concours d'organismes européens.

Après les voies de communication, qui constituent le point numéro un, j'en viens au point numéro deux : l'utilisation de ce qui existe. Or, ce qui existe est déjà considérable.

En matière d'énergie, d'abord, j'ai parlé de la raffinerie de Donges, laquelle doit doubler sa production, corrélativement au développement de la centrale thermique de Cordemais.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si la réalisation de cette centrale suit son cours et si elle ne connaît pas de retard. Dans l'hypothèse où la raffinerie de Donges doublerait sa capacité, la portant ainsi de 4 millions à 8 millions, voire 9 millions de tonnes, se poserait alors le problème de l'accès des pétroliers aux installations portuaires et de leur rotation.

D'où la nécessité de prévoir, sinon dans le projet de budget qui nous est soumis, du moins dans le VI^e Plan, les crédits nécessaires à l'approfondissement du chenal de la Loire, afin de permettre à des pétroliers jaugeant 120.000 tonnes, ou à des pétroliers plus gros mais allégés auparavant, d'accéder à Donges.

En matière de constructions navales, Saint-Nazaire — vous le savez, monsieur le ministre — est la capitale.

En ce qui concerne les pétroliers, la tendance au gigantisme s'accroît. Les chantiers de l'Atlantique ont fait des investissements considérables pour s'aligner sur les plus puissants chantiers du monde spécialisés dans la construction de ces supertankers.

L'équipement est prévu pour la construction de navires pouvant jaugeer jusqu'à 500.000 tonnes. Jusqu'à présent, ceux que l'on construit atteignent 250.000 et 300.000 tonnes.

Mais le paradoxe est le suivant : nous sommes incapables d'achever la construction de ces bateaux. Si bien qu'ils seront dirigés, pour être terminés, vers les ports hollandais ou portugais — que sais-je ? — aucun de nos ports n'étant en mesure de les accueillir.

Alors que faudrait-il faire ?

Le VI^e Plan devrait prévoir pour la survie d'une industrie d'importance majeure dans cette région — la construction en Loire — l'aménagement d'un quai d'armement qui permette de terminer ces navires dans le port même où ils ont été construits, procurant ainsi du travail à de multiples professions. C'est techniquement possible, le dossier a été préparé et déposé.

Il serait anormal, voire éhontant, que ces navires, faute de moyens qui ne seraient pas tellement onéreux, soient dirigés, pour être terminés, dans des ports étrangers.

J'en viens au troisième point qui concerne l'avenir c'est-à-dire à l'industrialisation. Le problème se pose pour notre région comme pour d'autres, mais avec plus d'acuité encore dans la mesure où nous subissons les conséquences d'un transfert de population des régions rurales vers la ville.

Pour implantation d'industries nouvelles, ni l'espace, ni la main-d'œuvre, en nombre et en qualité ne manquent. L'épine dorsale que constituent la Loire et en tout cas la basse Loire n'est pas exploitée. Le capitaine d'un bateau hollandais qui empruntait le chenal, surpris de l'aspect des rives désertes qui s'étendent sur cinquante kilomètres, de Saint-Nazaire à Nantes, a fait cette remarque au pilote : « Si la Loire débouchait aux Pays-Bas, il y aurait bien autre chose sur ses rives ».

La façade maritime atlantique et la basse Loire ne sont pas suffisamment utilisées. Celle-ci devrait devenir une rue d'usines. Sur ses rives devraient être installées des industries lourdes dont l'activité rayonnerait sur toute la région entraînant l'installation d'usines secondaires aux environs.

Mais l'industrie n'est pas tout ; des mesures de déconcentration et de décentralisation apporteraient à ces régions des activités tertiaires qui prennent une part de plus en plus grande dans notre économie.

Je ne suis pas assez naïf pour affirmer que rien n'a été fait. Il serait d'ailleurs inconcevable que rien n'ait été fait depuis que ce gouvernement détient le pouvoir.

Vous me donneriez d'ailleurs des exemples : Citroën, à Rennes, Michelin, à Cholet. Je ne les ignore pas. M. Bettencourt nous a cité quelques chiffres hier : 85.000 emplois ont été créés dans l'Ouest et le Sud-Ouest, de 1968 à 1970, nous a-t-il dit. Si je me souviens bien. C'est possible, je n'en disconviens pas. Mais, compte tenu de la population de l'Ouest et du Sud-Ouest, et notamment de la population active, si en regard du nombre des emplois créés on place la liste des entreprises qui ont disparu, il est bien évident que le bilan de votre action apparaît beaucoup plus mince. En tout cas, ce qui a été fait reste insuffisant.

Des communications rapides et de toutes sortes — routes, liaisons aériennes et téléphone, qui est aussi un moyen de communication — l'exploitation maximale des données naturelles de la région et de sa vocation, l'engagement d'actions à formes multiples qui permettront à cette région de retrouver le dynamisme auquel elle a droit : tels sont, monsieur le ministre, les buts auxquels le VI^e Plan devrait tendre. Soyez persuadé que l'Ouest et la Bretagne en particulier seront très attentifs aux décisions que vous prendrez. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

M. Pierre Sudreau. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ici même M. le Premier ministre, dans un discours qui fera date, a longuement évoqué ce qu'il a appelé « la recherche de la qualité de vie » ; il a aussi courageusement insisté sur la difficulté de vivre dans nos villes.

De son côté, M. le Président de la République, au cours de son récent voyage dans la région lyonnaise, a souligné la nécessité de doubler le rythme de construction des autoroutes et lui aussi a longuement insisté sur les problèmes urbains.

Ces prises de position sont importantes. Nous devons nous en féliciter, car c'est un langage nouveau de la part de nos dirigeants. Quant à moi, j'en suis heureux, car je l'attendais depuis longtemps.

Malheureusement, monsieur le ministre, face à ces perspectives nouvelles, votre budget reste étrangement démuné. Sans vouloir participer à la querelle sur les pourcentages, je dirai que les crédits affectés aux équipements collectifs sont, en proportion, toujours aussi faibles et, dans certains secteurs, franchement dérisoires. Cela explique en partie pourquoi, en France, nous ne parvenons pas à dominer le phénomène de l'urbanisation que l'Etat lui-même, d'ailleurs, contribue curieusement par de multiples actions à accélérer peu ou prou.

Ces constatations, nous savons que vous les partagez, que vous faites tout ce que vous pouvez pour obtenir des crédits supplémentaires et pour essayer de desserrer le carcan financier qui étroit vos services et vous-même. Il convient de vous en rendre hommage.

Il est vrai que les méthodes de financement en matière de travaux publics et d'équipement sont encore bien arriérées. L'annualité budgétaire, trop souvent imposée, brise la continuité nécessaire à la réalisation de grands desseins. La rupture du rythme est trop répandue. L'orthodoxie financière apparaît alors comme la meilleure machine à faire monter les prix des travaux publics et des logements.

Certes, vous n'êtes pas directement responsable de ces procédures financières. Il faudrait pourtant parvenir à les changer si l'on veut définir une véritable politique d'équipement.

Reconnaissez que votre ministère n'est pas exempt de critiques.

La création du ministère de l'équipement aurait dû faire de vous le maître incontesté des infrastructures. En effet, l'économie moderne exigeant de plus en plus d'infrastructures, qui relèvent actuellement de budgets différents, il conviendrait d'en coordonner la conception comme l'exécution. A mon sens, c'est le rôle du ministre de l'équipement d'être le maître des infrastructures, afin de rationaliser à la fois les plans, les programmes, les organes d'exécution.

Il faudrait en quelque sorte que vous deveniez le grand patron des travaux publics en vue de rechercher une efficace coordination et, par conséquent, des économies. Or, malgré vos efforts, que je me plais à saluer, les administrations restent trop souvent juxtaposées, presque aussi cloisonnées qu'auparavant. Permettez-moi de vous livrer quelques exemples.

Il n'y a pas de coordination dans la conception des grands travaux, il n'y en a pas assez dans l'exécution.

S'agissant de la conception des grands travaux, l'exemple le plus probant — il est même accablant — est celui de l'autoroute du Sud.

Sa première branche, construite il y a dix ans, a coûté, autant que je m'en souviens, quelque 150 millions de francs. Or, actuellement, vous aménagez un nouveau tronçon commun de cette autoroute, au prix d'environ 50 millions le kilomètre. Je tiens d'ailleurs à rendre hommage à la qualité technique de ces travaux très compliqués, qui sont effectués sans que la circulation soit arrêtée. Mais je suis obligé de constater que l'élargissement à dix ou douze voies du tronçon commun de l'autoroute du Sud va coûter extrêmement cher parce qu'il n'a pas été prévu à temps.

Je regrette aussi que l'on n'ait pas réservé en temps utile le terrain nécessaire à l'établissement d'une liaison régulière avec l'aérodrome d'Orly. Il est assez extraordinaire de constater qu'en définitive, malgré cette dépense de 50 millions de francs par kilomètre, l'accès à Orly par la route sera toujours précaire et aléatoire du fait de la congestion du boulevard périphérique et de la voirie parisienne.

Malheureusement, la coordination dans la conception, je crois qu'elle se trouve ailleurs que chez nous. La Belgique nous en donne un exemple : d'énormes travaux pour créer l'axe économique Anvers—Liège ont permis de coordonner l'élargissement à la fois d'un canal, de plusieurs autoroutes et voies ferrées. Ainsi, les Belges ont obtenu des réductions de crédits assez sensibles, de même que les Hollandais pour l'aménagement de l'arrière-pays de Rotterdam.

Je vous conseille aussi, monsieur le ministre, de vous renseigner sur ce qui se passe autour de Nuremberg, ville de 450.000 habitants, où l'on construit à la fois le canal du Rhin-Main-Danube et plusieurs autoroutes. On en profite même pour dessiner le tracé du futur métro et libérer les terrains nécessaires.

Une telle coordination préalable des travaux publics permet l'évidence de considérables économies.

J'insiste sur cet exemple allemand. Tous les cinquante ou cent kilomètres, les entrepreneurs de la région ont installé une

centrale à béton qui sert à construire à la fois un port, un canal, des ponts, des autoroutes et des logements. Les administrateurs de la province de Nuremberg espèrent ainsi obtenir une réduction du coût des travaux de près de 20 à 25 p. 100, tout simplement parce qu'il y aura eu coordination dans la conception et l'exécution.

Quant à la coordination dans l'exécution, précisément, c'est une surprise permanente, pour les Parisiens comme pour les habitants de toutes les grandes villes, de voir l'anarchie qui règne dans les travaux de voirie. On passe son temps à creuser des tranchées et à les reboucher. Il y a moins de coordination à notre époque qu'il n'y en avait sous Napoléon III. Je sais bien que les travaux sont plus complexes, qu'il faut des canalisations pour l'électricité, le gaz, l'eau, le téléphone. Mais on pourrait procéder plus économiquement. Dans certaines villes étrangères, on a conçu et mis en place, avant toute construction, une canalisation unique, qui sert pour tout. Même en France, la planification permet de savoir à l'avance qu'une tranchée devra être ouverte et fermée plusieurs fois. On pourrait la boucher provisoirement par des plaques d'acier, comme on le fait à l'étranger, en particulier à Tokyo, où l'on construit actuellement un métro à l'air libre sans perturber la circulation.

Une telle coordination dans l'exécution, sous la direction d'un fonctionnaire spécialisé, permettrait de réaliser de considérables économies, non seulement à Paris, mais dans toutes les grandes villes.

Permettez-moi d'insister aussi sur un autre inconvénient constaté dans l'exécution des marchés. Les entreprises de travaux publics sont obligées de s'endetter, de souscrire des prêts à moyen ou à long terme. Or la plupart de leurs plans de charge sont conçus à très court terme, de trois ou quatre mois. Il s'ensuit que certaines entreprises font du *dumping*. Quand elles peuvent se rattraper sur un marché, elles se rattrapent. Finalement, faite de coordination pour l'ensemble des marchés entre l'Etat, les départements et les communes, il se produit des « coups d'accordéon » préjudiciables à l'intérêt général et aux finances des collectivités publiques.

Monsieur le ministre, en maintes circonstances vous avez adopté une attitude courageuse. Il vous faut maintenant aller plus loin dans l'analyse des travaux publics et de l'équipement, et prendre les décisions qui s'imposent pour normaliser, par une meilleure coordination dans la conception et l'exécution, les grands travaux en France.

Si vous y parvenez, vous serez en meilleure position pour obtenir du ministre des finances des crédits supplémentaires et un changement radical des méthodes de financement en ce qui concerne les grands travaux publics et l'équipement. En tout cas, l'Assemblée nationale est prête à vous y aider. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur de nombreux autres bancs.*)

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

M. Jacques Delong. Monsieur le ministre, à plusieurs reprises déjà, j'ai appelé votre attention sur le problème des liaisons routières dans l'Est de la France.

La décision de créer une autoroute Paris-Est par Reims ne règle que la liaison nord de la région. Il reste trois grands axes dont l'amélioration conditionne l'avenir même de cette région. Ce sont les liaisons Paris—Nancy par la route nationale n° 4, Paris—Mulhouse par la nationale n° 19 et Dijon—Lille, ou plus exactement Beaune—Lille, par la vallée de la Marne.

Certes, le schéma routier de rase campagne comporte, en réseau de premier ordre, les liaisons Paris—Nancy par Saint-Dizier et Dijon—Lille par Châlons, Saint-Dizier, Chaumont et Langres. Le problème se pose différemment pour la liaison Paris—Mulhouse.

Nous sommes nombreux ici à avoir demandé la mise en route rapide à quatre voies de la route Paris—Nancy. Je rappelle que près de soixante kilomètres de cette route sont déjà à quatre voies entre Saint-Dizier et Paris. Mais la charge de cet axe routier est telle que, malgré son bon état et compte tenu de la faible part de son trafic que prendra l'autoroute A 4, elle atteint en temps normal la limite de la saturation. L'empruntant presque chaque semaine, je suis à même de m'en rendre compte.

Est-il exact que votre ministère envisage dans un délai rapproché la mise à quatre voies de nouvelles tranches, l'une en aval de Vitry-le-François en direction de Paris, l'autre en amont de Saint-Dizier en direction de Toul et de Nancy ?

Est-il exact que l'aménagement en amont de Saint-Dizier se fera dans le cadre d'une liaison à quatre voies Reims—Nancy et sera concomitant avec la construction de l'autoroute A 4 ?

Si cela était, nous pourrions nous déclarer satisfaits.

D'autre part, une partie de la liaison Lille—Dijon bénéficierait de cette amélioration puisque, entre Reims et Saint-Dizier, elle se confond avec l'itinéraire Reims—Nancy.

Reste la partie la plus difficile du parcours, située entre Saint-Dizier et Dijon. D'importants travaux de renforcement ont eu lieu cette année entre Chaumont et Dijon. Nous sommes en droit d'espérer que la plus mauvaise partie du parcours, Chaumont—Saint-Dizier, sera à son tour mise hors gel en 1971.

A cet égard, il serait hautement souhaitable que sur cet itinéraire, fréquenté en été par les touristes anglais, belges et hollandais, un effort soit fait pour que les travaux soient terminés avant le 1^{er} juillet 1971. C'est, paraît-il, techniquement possible. Pouvez-vous, monsieur le ministre, faire en sorte que le financement soit assuré tout à fait en début d'année, afin que les 25.000 véhicules qui empruntent cette route quotidiennement ne soient pas obligés à de longs détournements de parcours ou n'entraient pas, quand les déviations ne sont pas possibles, la bonne exécution des travaux ?

Parallèlement à cette opération de renforcement, toujours sur l'itinéraire Dijon—Lille, deux problèmes se posent.

En premier lieu, il importe que, en liaison avec le ministère de l'agriculture, les crédits d'assainissement pour la traversée de la route dans les agglomérations soient suffisants pour faire face aux besoins, ce que M. Duhamel m'avait promis pour 1971, au moins pour Chaumont—Saint-Dizier.

En second lieu, un certain nombre de passages à quatre voies d'une longueur limitée devraient être aménagés, afin d'éviter les bouchons et un ralentissement excessif de la circulation.

Reste le problème de la route Paris—Mulhouse, tout au moins dans sa partie Troyes—Paris. Le projet de schéma directeur a pris une option préconisant une liaison par Sens et Melun sans tenir compte des travaux qui ont été engagés entre Troyes et Romilly au cours de la période d'exécution du V^e Plan. N'y aurait-il pas lieu de revenir sur cette décision, qui aurait pour résultat d'allonger sensiblement le trajet pour les usagers du Haut-Rhin, du territoire de Belfort, de la Haute-Saône et de la Haute-Marne ?

Enfin, dans un ordre d'idée tout différent, j'ai constaté avec surprise que, sur les parties de routes rapides à quatre voies avec terre-plein central, la vitesse était, comme sur les parties à deux voies, limitée à 110 kilomètres. Cette décision malencontreuse n'est pas adaptée au profil de la route et, par là, pas respectée. Elle ne se justifie nullement sur les routes rapides à quatre voies et il serait souhaitable que la limitation de vitesse soit modulée en fonction des dangers de la circulation.

Hormis cette critique, je me plains à vous féliciter, monsieur le ministre, de l'effort que vous faites en faveur des routes, particulièrement dans l'Est, par la mise hors gel des grands itinéraires. Vous nous apportez là un remède au principal de nos maux, la paralysie économique pendant un mois d'hiver. Croyez que les usagers l'apprécient hautement ! (Applaudissements.)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Mesdames, messieurs, deux dangers menacent continuellement un gouvernement : ses adversaires, bien sûr, mais aussi la satisfaction qu'il peut avoir de lui-même !

Aussi me paraît-il nécessaire de conserver l'esprit d'inquiétude, de remise en cause, car c'est la seule façon de maintenir intactes la juste appréciation des réalités, la capacité d'imaginer et la volonté d'agir. C'est pourquoi je me garderai de présenter ce budget sur un ton triomphant, malgré les augmentations très sensibles qu'il comporte.

Faut-il, en effet, pavoyer du fait de son amélioration ? Non, si l'on regarde d'où l'on vient et où l'on va.

D'où vient-on ? Après les traumatismes du printemps de 1968 et leurs répercussions sur les dépenses de fonctionnement — avec pour corollaire la réduction des dépenses d'équipement — nous avons eu en 1969 et 1970 deux budgets pour le moins médiocres.

Pour 1969, après l'amputation en cours d'année de 600 millions de francs qui furent définitivement bloqués au fonds d'action conjoncturelle, le budget a été ramené à 2.250 millions. Pour 1970, grâce au déblocage d'une partie du fonds d'action conjoncturelle, le chiffre budgétaire est demeuré pratiquement le même.

Le résultat, c'est que le V^e Plan a été relativement mal exécuté : 60 p. 100 pour la voirie de rase campagne, 81 p. 100 pour la voirie en milieu urbain, 89 p. 100 pour les voies navigables, 86 p. 100 pour les ports maritimes.

Mais si le budget pour 1971 ne paraît pas remarquable eu égard au passé, il ne l'est pas non plus au regard de l'objectif recherché. En effet, malgré l'augmentation très sensible des crédits, les objectifs du VI^e Plan, tels qu'ils sont actuellement esquissés, impliquent une progression beaucoup plus considérable que celle qui est aujourd'hui permise.

S'agissant par exemple de l'entretien des routes, l'état de détérioration du réseau constaté à l'issue de l'hiver dernier aurait justifié des renforcements à un rythme deux ou trois fois plus rapide.

Quant aux travaux neufs, pour réaliser le programme minimal du VI^e Plan, qui prévoit une légère amélioration du service, sans revenir pour autant aux conditions de circulation de 1965, mais simplement dans la perspective d'un taux modéré de croissance de 12 p. 100 d'une année sur l'autre, il aurait fallu pour 1971 un budget double de celui-ci. Il aurait fallu également 15 p. 100 de plus pour la voirie urbaine, 30 p. 100 de plus pour les voies navigables. Seuls les ports se trouvent normalement dotés :

Telle est la situation. Mais il va de soi que lorsqu'une bouteille est à moitié pleine, il ne faut pas nécessairement considérer qu'elle est à moitié vide !

Après avoir passé en revue les éléments négatifs, voyons maintenant les éléments positifs : ils sont nombreux. Autrement dit, après Jean qui pleure, il me faut vous présenter Jean qui rit.

Premier élément positif : les nouvelles sources de financement. Grâce au financement extérieur pour les autoroutes, ces ressources nouvelles sont de croissance continue : de 300 millions de francs en 1969 et 700 millions en 1970, elles atteindront pratiquement le milliard en 1971.

Deuxième élément positif : la meilleure utilisation des deniers publics depuis deux ans : l'évolution est lente, mais elle est certaine. Elle se manifeste à la fois dans le choix des investissements et dans leur exécution.

Le choix des investissements, c'est la recherche d'une cohérence systématique et d'une crédibilité aux effets induits indiscutables. C'est surtout la recherche du rendement optimum des ressources dont on dispose.

Quand les ressources sont modestes il faut s'adapter et choisir le type d'investissement permettant le service optimum. Par exemple, un toboggan est un ouvrage provisoire qui, à moindre coût, peut rendre des services considérables ; aussi, tant que nos ressources n'atteindront pas le niveau souhaitable, il faudra faire des toboggans.

Quant à l'exécution des investissements, on peut aussi l'améliorer considérablement — M. Sudreau l'a fort bien montré tout à l'heure — par une meilleure organisation des travaux. C'est aussi bien une question de normes fixées par l'administration qu'une question d'organisation industrielle et de coordination. A cet égard encore, l'exemple des toboggans est parlant. Au lieu de les construire un par un, nous en avons commandé quarante ou cinquante, ce qui a permis une réduction du prix de l'unité de l'ordre de 20 à 25 p. 100.

Il en est exactement de même pour les autoroutes : grâce à l'ampleur des travaux lancés sur des réseaux très vastes, l'économie réalisée pourra atteindre 30 p. 100. Le résultat sera peut-être moins spectaculaire avec les routes où les travaux sont forcément plus morcelés, mais, grâce à l'effort de concentration réalisé, on peut considérer que, sur le réseau routier breton par exemple, l'économie sera de l'ordre de 15 p. 100.

C'est dire que l'on peut désormais, avec la même somme d'argent, exécuter sensiblement plus de travaux qu'on pouvait en faire il y a deux ans.

Le troisième élément favorable, c'est ce que j'appellerai la dynamique du budget de 1971. Elle apparaît dans son volume global : augmentation des autorisations des programmes d'une part et fonds d'action conjoncturelle moins élevé que celui de 1970 d'autre part ; j'ajoute, ce qui me paraît important, que je crois pouvoir considérer son déblocage comme pratiquement certain.

F. A. C. compris, les crédits pour les routes passent de 2.200 millions à 3 milliards de francs, soit une augmentation de 35 p. 100, et ceux pour les ports et voies navigables de 500 millions à 650 millions de francs, soit une augmentation de 30 p. 100.

Mais cette dynamique du budget apparaît davantage encore dans son contenu qui, par ses caractéristiques générales, confirme les orientations prises depuis deux ans et que je rappelle : libérer l'Etat des tâches qui ne lui incombent pas nécessairement — c'est le cas, par exemple, de l'exécution des autoroutes — et affirmer, par contre, son rôle là où c'est nécessaire —

c'est le cas notamment dans le domaine des équipements d'urbanisme, où la planification, la programmation, la présence de la puissance publique, doivent être renforcées.

Autre redistribution des rôles, il faut ajouter l'adaptation du type d'investissement au volume des crédits disponibles — je viens d'en parler — et l'amélioration du rendement des services administratifs.

Cela me conduit à vous dire quelques mots du budget de fonctionnement de mon ministère.

A ne regarder que les chiffres, il n'y aurait pas grand chose à dire, car les augmentations qu'il comporte résultent essentiellement des augmentations de salaires ou de prix. Il faut noter néanmoins l'augmentation faible, mais significative, des crédits de modernisation — introduction de l'informatique, meilleures statistiques, meilleure formation — une modernisation à laquelle il convient d'attacher la plus grande importance dans un ministère gestionnaire.

Toutefois, ce qui est essentiel dans ce budget de fonctionnement, et qui ne se traduit pas par des chiffres spectaculaires, c'est la création des emplois fonctionnels dont je vous avais parlé l'année dernière et qui est maintenant devenue une réalité. De quoi s'agit-il ? De deux efforts intimement liés et par conséquent complémentaires : la mise en œuvre dans le ministère de l'équipement d'une gestion par objectifs ayant pour principale conséquence de faire apparaître de la part des fonctionnaires d'autorité la qualité de leur gestion et, en corollaire, le développement de la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

La responsabilité, cela comporte naturellement la mise à la disposition de celui qui doit l'assumer de moyens d'action, d'une liberté plus grande avec, en contrepartie, la sanction, en bien comme en mal.

Que faut-il entendre par gestion par objectifs ? Des expériences en cours dans plusieurs départements pilotes assignent, dans le cadre d'un quasi-contrat, un certain nombre d'objectifs, en conférant aux responsables les moyens de les atteindre. Cela implique une large déconcentration — et j'ose dire qu'en ce domaine, le ministère de l'équipement est en avance — le recours à l'informatique et l'établissement d'une comptabilité analytique.

Naturellement ces expériences vont avoir des incidences sur les caractéristiques et la présentation d'un budget qui, dans sa forme actuelle, est essentiellement un budget de moyens et qui doit devenir un budget de programme.

Il va de soi qu'on ne pourra pas passer de l'un à l'autre sans délai et que l'on vous présentera encore pendant quelques années le « bleu » traditionnel. Mais je ne crois pas m'avancer trop en disant que dès l'année prochaine, ou en tout cas dans deux ans, parallèlement à ce fascicule vous seront présentées des informations importantes qui montreront à quel point cette opération se trouve déjà engagée. Dès 1971, en effet, le ministère de l'équipement et du logement élaborera un budget de programme — un *shadow budget* — à côté du projet de budget proprement dit.

Quant à la responsabilité, il me paraît essentiel d'en dire un peu plus. Il s'agit de développer l'esprit d'initiative en mettant à la disposition des responsables les moyens nécessaires, ce qui implique une déconcentration systématique dans le cadre du ministère et une liberté plus grande des fonctionnaires d'autorité dans l'exécution de leurs mouvements. C'est ce qui est en train de se faire. Mais cela implique parallèlement — j'y insiste — une sanction, à laquelle tend précisément la création des emplois fonctionnels. A partir du moment où il sera possible d'apprécier la valeur d'une gestion, les responsables seront sanctionnés en bien ou en mal, selon que leur gestion aura été bonne ou mauvaise.

Enfin — et j'insiste aussi sur ce point — l'institution d'un système reposant sur la responsabilité entraîne la nécessité d'élargir le choix des hommes. Autrement dit, il importe, là aussi, de pratiquer l'ouverture, la mobilité et, par conséquent, le brassage — brassage entre les hommes, brassage entre Paris et les autres régions, brassage entre les différents corps de l'Etat, brassage entre les techniciens et les administratifs — et cela pour atteindre l'objectif fondamental d'une société moderne qui se veut efficiente et équitable, à savoir l'égalité des chances et le choix des meilleurs. Voilà, mesdames, messieurs, à quoi tend la réforme qui vous est proposée. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Certains d'entre vous seront peut-être sceptiques, considérant les multiples tentatives que les Républiques précédentes ont faites pour essayer de réaliser des économies budgétaires et

qui se sont traduites en fin de compte par la création de maints comités ou « commissions de la hache », sans jamais produire aucun résultat positif — et pour cause ! — si ce n'est la suppression de quelques emplois de chauffeur ou d'huissier. Pour ma part, j'estime que la seule solution capable d'entraîner des économies véritables est celle que j'ai adoptée dans le cadre de mon ministère et qui s'est concrétisée par la création des emplois fonctionnels. A partir du moment où les chefs de services administratifs seront jugés non plus sur l'importance de leurs effectifs — comme c'est le cas actuellement — mais sur les résultats chiffrés de leur gestion, ils seront tout naturellement incités à opérer par eux-mêmes les réformes nécessaires pour obtenir un meilleur fonctionnement au moindre coût. Dans ces conditions, le pas décisif sera insensiblement franchi grâce à leur initiative, et l'administration française — en tout cas le ministère de l'équipement et du logement — prendra spontanément les mesures et les orientations nécessaires pour alléger ses structures et améliorer le fonctionnement et le rendement de ses services.

Examinons maintenant ce budget d'infrastructures.

Les routes, d'abord. Nous enregistrons indiscutablement un décollage important : en 1969, 2.600 millions de francs, en 1970, 3.500 millions de francs y compris les crédits débloqués au fonds d'action conjoncturelle ; en 1971, y compris l'ensemble du F.A.C. sur lequel je compte beaucoup, 4.500 millions de francs.

On peut effectivement parler de décollage car le budget de 1971 se situe au-dessus du niveau que l'on aurait atteint si la croissance amorcée dans le V^e Plan et interrompue du fait des budgets 1969 et 1970, s'était poursuivie au même rythme. Nous assistons donc à une mutation certaine que je vais analyser.

Par types d'opération tout d'abord : si l'on enregistre une réduction des crédits consacrés à l'entretien des routes, il faut noter, pour l'apprécier à sa juste valeur, que, parallèlement, un très important et nouvel effort est entrepris en matière de renforcement de chaussées, ce qui représente un accroissement considérable des investissements, rendu possible grâce aux crédits et grâce aux emprunts, en forte augmentation les uns comme les autres.

Par secteurs ensuite. La voirie urbaine vient indiscutablement en tête ; les autoroutes ensuite, grâce aux nouveaux moyens de financement ; puis viennent les routes elles-mêmes, où il s'agit, hélas ! davantage de la sauvegarde du capital existant que de la modernisation.

Pour ce qui est des autoroutes, une grande mutation s'est opérée en 1970 ; il faut en avoir conscience. Elle se traduit par le changement d'échelle dans les mises en chantier. Si nous n'avons pas atteint les 300 kilomètres promis par le Premier ministre, nous en avons néanmoins lancé 289 kilomètres en rase campagne, sans compter le réseau urbain, et nous en aurions lancé quelque 320 à 330 kilomètres, sans les retards intervenus pour la concession du réseau Rhône-Alpes. Disons que, pratiquement, nous en sommes à 300 kilomètres, résultat qui est lié bien entendu à l'apparition des premiers réseaux confiés à des groupes privés.

Il s'agit d'accélérer le mouvement en 1971, car en ce domaine la continuité c'est précisément l'accélération. En disant cela, je ne fais d'ailleurs que me référer aux orientations qui ont été données par M. le Président de la République lorsqu'il a clairement proclamé la nécessité de la continuité nationale et internationale en matière de réalisation d'autoroutes et la nécessité d'assurer l'équilibre entre les régions. C'est en fonction de ces données, que j'estime indispensable de lancer tous les réseaux à la fois. Cela me paraît être le seul moyen d'assurer cet équilibre et cette continuité.

Que nous reste-t-il à faire pour atteindre cet objectif ? En fait les deux réseaux d'autoroutes qui restent à lancer sont ceux de Franche-Comté et du Sud-Ouest. Il faudra les démarrer dès l'année prochaine. Nous aurons donc lancé en deux ans, 1970 et 1971, les 2.000 kilomètres d'autoroutes à réaliser d'ici 1975 ou 1976. Ce programme repose sur un rythme annuel de près de 400 kilomètres, sensiblement supérieur aux 300 kilomètres qui avaient été prévus l'année dernière et que nous avons pratiquement réalisés.

Comment va-t-on financer ce programme ? J'ose dire que grâce au progrès réalisé dans les méthodes de financement, on pourra pratiquement faire ces 400 kilomètres d'autoroutes avec les sommes que l'on avait jugées nécessaires pour en réaliser 300. Pourquoi ? D'abord, parce qu'on demande de moins en moins au budget. On peut considérer qu'en dehors de quelques opérations secondaires dont le financement sera assuré par le budget, il ne sera plus fait appel à lui pour construire des autoroutes, par le biais des sociétés d'économie mixte ou par celui des sociétés privées.

Mais, plus intéressant, il sera de moins en moins nécessaire de recourir aux emprunts garantis par l'Etat et donc au marché financier qu'il contrôle. C'est là, l'expérience l'a prouvé, l'effet de la concurrence que se font entre elles les diverses sociétés. Ce type d'emprunts ne devrait plus entrer en moyenne que pour 50 à 60 p. 100 dans le financement des investissements. C'est ainsi que les ressources qui seront nécessaires à la réalisation de ce vaste et indispensable programme devraient correspondre à ce qui avait été prévu à l'origine pour financer la construction de 300 kilomètres d'autoroutes par an.

Ce système est critiqué, et parfois l'on entend dire certains qu'après tout, financement privé ou financement public par l'intermédiaire de sociétés d'économie mixte, c'est bonnet blanc et blanc bonnet. Quelle erreur ! S'il en était ainsi, pourquoi ne ferions-nous pas aujourd'hui par le système ancien ce que nous pouvons réaliser avec le nouveau ? Je rappelle qu'avec le système ancien, on aurait pu lancer, en 1970, 45 kilomètres d'autoroutes. Il y a donc une différence et je peux l'illustrer ainsi : un amateur de pâtes alimentaires qui ne voudrait consommer qu'une seule marque de pâtes — par exemple, des pâtes La Lune — aurait fort peu de chances de trouver chez son épicier de quoi assouvir son appétit. Au contraire, s'il était prêt à consommer n'importe quelle marque de pâtes, il aurait toute possibilité de satisfaire ses besoins, aussi glouton fût-il.

Il en va de même pour l'épargne et les autoroutes. Il s'agit de mobiliser tous les types d'épargne au lieu de s'adresser à un seul. Voilà la philosophie du financement nouveau qui a été adopté.

Dans le domaine des routes de rase campagne, l'augmentation est beaucoup plus faible puisque les crédits d'investissement passent de 620 à 680 millions de francs ; mais, parallèlement, on voit apparaître, pour un montant de 300 millions de francs, une rubrique qui n'existait pas puisqu'elle était jusqu'alors confondue dans celle des crédits d'entretien : le renforcement des chaussées.

Certes, en 1970, des crédits ont déjà été dépensés à ce titre. C'est ainsi que les 250 millions de francs débloqués en cours d'année sur le fonds d'action conjoncturelle ont été pratiquement consacrés à ce renforcement. Mais, par rapport au budget initial, c'est 300 millions nouveaux qui lui seront destinés.

C'est une politique nouvelle importante qui est engagée ; je dirai une politique « prioritaire » dans l'état actuel des choses, laquelle se traduit par le renforcement de 300 kilomètres de chaussées en 1969, de 550 en 1970 et de 1.000 en 1971.

Malgré la progression, l'effort reste insuffisant, je le sais. Les études réalisées par la commission des transports du Plan ont conclu à la nécessité de renforcer 15.000 kilomètres d'axes en cinq ans, soit d'avancer à un rythme très sensiblement supérieur à celui qui est prévu. Mais, doucement peut-être, nous y allons.

En ce qui concerne les investissements que j'appellerai de « capacité », l'objectif est évidemment de compléter le réseau routier, nécessairement imparfait et qui ne couvre pas l'ensemble du territoire par de grands axes modernes — c'est-à-dire des routes à quatre voies — en faisant en sorte qu'ils évitent le plus possible Paris et qu'ils détruisent, par conséquent, cette toile d'araignée qui a caractérisé le réseau routier français, comme celui des chemins de fer.

La réalisation de cet objectif rencontre des obstacles

M. Pierre Mauger. Ils sont en effet nombreux.

M. le ministre de l'équipement et du logement. D'abord, il me faudrait deux fois plus de crédits qu'il ne m'en est accordé. Ensuite, pour ce secteur, on est obligé de passer par le seul budget.

Alors, il convient de s'adapter au niveau des crédits et de mener une politique réaliste. Cependant, des modifications sont intervenues dans cette politique, sous l'angle de l'aménagement progressif.

De quoi s'agit-il ?

La politique d'aménagement progressif ne consiste pas à entreprendre la modernisation continue d'un axe sur tel ou tel tronçon, mais à supprimer les obstacles à l'écoulement du trafic là où ils apparaissent, donc en des points nettement localisés.

L'élargissement continu consiste, si l'on a peu de crédits, à moderniser cinq ou dix kilomètres de route sur cent et à maintenir sur quatre-vingt-dix ou quatre-vingt-quinze kilomètres des conditions de trafic déplorables. L'aménagement progressif consiste, au contraire, à réaliser un crêneau de dépassement tous les dix kilomètres et à assurer ainsi l'homogénéité du trafic.

Cette politique, nous la menons systématiquement plutôt que celle du tout ou rien, c'est-à-dire celle de l'élargissement continu

qui était la règle jusqu'à maintenant et qui se traduisait par le fait que, pratiquement, une quantité infime de nos routes était concernée par la modernisation.

Or quels sont aujourd'hui les obstacles à la fluidité du trafic ? Essentiellement les traversées urbaines, mais aussi les poids lourds, surtout lorsqu'il y a du relief. La politique adoptée dans le budget de 1971 en tient compte puisque les déviations représentent 45 p. 100 de ce budget — quinze à vingt déviations seront entreprises l'année prochaine — et que le système des crêneaux de dépassement va remplacer progressivement la politique de l'élargissement continu.

Quelques mots maintenant des opérations spécifiques placées sous le signe de l'exploitation.

Une politique de l'exploitation est engagée depuis deux ans. Elle comporte un aspect sécurité et un aspect exploitation de la route proprement dite.

En matière de sécurité, un effort a été accompli par le Gouvernement, sous l'impulsion du Premier ministre, dès 1970. Environ 122 millions ont été dépensés là où, auparavant, il n'y avait rien. Cet effort, naturellement, sera poursuivi en 1971 avec des crédits de l'ordre de 130 millions qui serviront essentiellement à supprimer les points noirs, à améliorer la signalisation horizontale et verticale, qui d'ailleurs n'est pas tout à fait satisfaisante dans sa conception actuelle, et à accroître la longueur des routes prioritaires, car l'expérience montre que la priorité systématique à droite est souvent mal ressentie par l'usager.

Quant à la politique d'exploitation de la route, elle devra être menée de façon systématique et prolongée, quand bien même nous ferions des efforts beaucoup plus grands pour la modernisation de nos voies. Il va de soi, en effet, que tant que l'étalement des vacances ne sera pas réalisé, il y aura sur nos routes des périodes de pointe pendant lesquelles l'écoulement satisfaisant du trafic ne pourra être assuré. C'est dire la nécessité d'exploiter la diversité de notre réseau routier — diversité d'ailleurs souvent excessive et qui est un peu un luxe, mais aussi un héritage du passé — pour répartir le trafic entre les différents itinéraires possibles pour aller d'un point à un autre. Cette politique a donné des résultats spectaculaires en 1970 ; elle sera appliquée à de nouvelles portions importantes du réseau routier en 1971.

Un effort sera également consenti pour le service d'hiver. Des améliorations techniques considérables ont pu être apportées et, à titre d'exemple, le centre d'intervention de Chuses a permis de réduire à vingt heures le temps de gêne entraîné par seize chutes de neige importantes sur l'accès au tunnel du Mont Blanc, alors qu'auparavant chacune d'elles entravait la circulation pendant un à cinq jours. L'extension de ces techniques nouvelles devrait satisfaire tous ceux d'entre vous qui représentent des régions de montagne. (Applaudissements.)

Il faut naturellement dire un mot des routes nationales secondaires. Certes, il n'y a pas dans le budget de 1971 de solution à ce problème. Cependant, puisqu'on progresse à la fois sur le plan des études et de la réforme à mettre en œuvre et sur celui des esprits qui évoluent — je le constate au cours de chacun de mes voyages dans les régions où une prise de conscience se fait jour sur la nécessité de cette réforme — il faut en parler simplement et clairement, pour souligner qu'on ne peut rester dans le système absurde qui est le nôtre actuellement, qui est hautement dommageable pour les départements et leurs habitants.

Ce qu'on peut appeler le réseau routier secondaire français étant actuellement partagé entre l'Etat et les départements, la répartition des dépenses est mauvaise. (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Edouard Charret. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement et du logement. L'Etat ne pouvant pas satisfaire les besoins de ce réseau secondaire, dans la mesure où il lui appartient, les départements ne pouvant rien faire non plus...

M. Pierre Mauger. Ils n'en ont pas les moyens.

M. le ministre de l'équipement et du logement. ... puisque ce n'est pas leur réseau, il résulte de cette situation que les routes les plus importantes pour les départements sont les moins bien entretenues et les moins modernisées.

Plusieurs députés de l'union des démocrates pour la République. Très bien !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Il faut mettre fin à cet état de choses...

M. Pierre Mauger. Et donner des moyens aux départements.

M. le ministre de l'équipement et du logement. ... et pour ce faire réaliser une réforme acceptée par tous, donc d'esprit libéral. C'est-à-dire que les transferts devront se faire à l'initiative des départements et, en tout état de cause — je réponds ainsi à des questions qui m'ont été posées — être échelonnés dans le temps. Mais ce qui est important aussi, c'est que le transfert de charges soit accompagné d'un transfert de recettes. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Si, comme je l'espère, cette réforme voit le jour l'année prochaine, je puis affirmer que ce sera l'un des aspects essentiels de la politique routière nationale.

M. Pierre Mauger. Certainement !

M. le ministre de l'équipement et du logement. La voirie urbaine bénéficie de la plus forte augmentation de ce budget, ce qui est normal, étant donné le nombre des Françaises et des Français qu'elle intéresse et, par conséquent, son aspect non seulement économique, mais social et humain.

M. le Premier ministre a dit l'autre jour à cette tribune qu'il fallait humaniser nos villes. C'est maintenant une préoccupation majeure du Gouvernement. C'est donc la promotion politique de l'urbanisme, et je ne peux que m'en réjouir. Dans cette perspective, il est normal que, dans ce budget, on ait donné une priorité très forte à la voirie urbaine.

La répartition des crédits a été faite de façon harmonieuse. Nous avons recherché un équilibre non seulement entre la région parisienne où les problèmes les plus aigus se trouvent posés — on peut craindre, d'ailleurs, qu'ils ne se posent d'une façon tellement aiguë qu'apparaisse un jour un véritable blocage — et les régions, mais également à l'intérieur des régions, entre les grandes villes, afin qu'il n'y ait pas d'injustices et que tous le monde bénéficie de ces crédits.

Mais dans le domaine urbain, je tiens à signaler particulièrement l'application de cette politique de solutions rapides et économiques non seulement avec les toboggans, qui vont être produits désormais à la cadence de deux ou trois par mois et être implantés un peu partout dans le pays, mais aussi avec les mini-souterrains dont plusieurs expériences sont en cours. Si, comme je l'espère, elles se révèlent positives, une action de généralisation pourra être engagée.

Le mini-souterrain est une réalisation semblable, par son esprit, au toboggan ; il permet d'ouvrir en quelques jours un passage souterrain aux carrefours des villes. C'est également une solution très économique grâce aux procédés d'industrialisation employés.

De ce budget routier, je voudrais que vous gardiez l'impression que c'est tout de même, malgré ses insuffisances par rapport aux besoins qu'il ne faut pas dissimuler, un budget d'action et d'impulsion.

Pour les ports et les voies navigables, je me trouve devant une compensation en quelque sorte, car si le budget des voies navigables n'est pas bon, celui des ports, en revanche, est très favorable puisqu'il passe de 260 millions de francs en 1970 à 360 millions en 1971 — soit une augmentation de 40 p. 100 — et que, grâce à cette majoration, nos grands objectifs nationaux vont, sur ce point, pouvoir être atteints.

Je n'ai pas besoin de justifier cette priorité. Les ports jouent un rôle absolument décisif dans l'économie moderne. Ils sont le pôle d'attraction principal pour l'industrialisation et il serait criminel de notre part de ne pas utiliser les avantages naturels dont nous disposons maintenant, du fait de la course aux grands navires, par rapport à nos voisins.

Un ensemble cohérent d'investissements va être entrepris non seulement pour les ports eux-mêmes, mais aussi pour tout ce qui les accompagne et notamment les dessertes.

Cet effort portera en priorité sur nos trois grands ports nationaux de Marseille-Fos, Le Havre et Dunkerque.

A Dunkerque, on financera dès l'année prochaine l'avant-port, à Fos on continuera le creusement des darses et, à Marseille même, on commencera la réalisation du dock flottant. Enfin, au Havre on approfondira les accès de la grande écluse et on adaptera le port aux nouvelles techniques.

Cela ne signifie pas que les trois principaux ports d'estuaire seront oubliés. Ils bénéficieront aussi d'un approfondissement des accès et de la construction de postes et de quais.

Mais j'appelle l'attention de l'Assemblée sur la vanité d'un tel effort d'investissement si, parallèlement, n'apparaissent pas dans nos ports des conditions d'exploitation favorables.

Plusieurs députés de l'union des démocrates pour la République. Très bien !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Cela implique que les professions évoluent, qu'elles se modernisent, qu'elles

fassent appel à des équipements mécaniques et cela implique aussi une évolution psychologique de la part des personnels qui travaillent dans les ports, notamment des dockers.

Nous cherchons actuellement à améliorer le sort de ces personnels en leur apportant des garanties d'emploi et une juste rémunération qui pourrait d'ailleurs prendre la forme de la mensualisation. Mais, il faut bien le souligner, nous nous heurtons à une résistance qui tient au refus des syndicats d'abandonner des pratiques malthusiennes à ce point préjudiciables au trafic qu'elles risquent de remettre en cause la compétitivité de nos ports et, par conséquent, de rendre vains les investissements que nous faisons avec l'argent de l'Etat. C'est-à-dire des contribuables. J'espère que mon appel sera entendu et que la concertation qui s'exerce maintenant dans maints secteurs pourra s'étendre à ce domaine portuaire.

Cet accent mis sur les ports signifie-t-il un sacrifice systématique des voies navigables dont les crédits, au désespoir de certains, sont simplement reconduits par le projet ? Il va de soi que cela n'est nullement le cas. En réalité, l'option qui a été prise en 1971 ne constitue pas du tout le sacrifice délibéré, par principe, d'un moyen de transport. Elle est simplement le choix d'une chronologie. Il est en effet apparu qu'un échelonnement dans le temps devait s'appliquer à la réalisation en matière de ports, d'autoroutes, de routes, de voies navigables et que la solution raisonnable et réaliste consistait à commencer par les ports, parce que, précisément, ce sont des pôles d'attraction, à faire ensuite des autoroutes, parce que, aussi longtemps qu'il n'y a pas un tissu industriel démographique très dense, les voies navigables à grand gabarit ne trouvent pas la pleine utilisation de leur potentiel. Ce n'est, par conséquent, que lorsqu'un certain niveau de développement a été atteint grâce aux premières infrastructures qu'il faut implanter les voies à grand gabarit et envisager le franchissement des seuils. Cela explique la politique menée, d'abord pour la réalisation de nos grands ports modernes, ensuite pour la continuation de l'aménagement des vallées en matière de voies navigables. C'est ce qui sera fait dans le budget de 1971, tout cela s'inscrivant dans une perspective à moyen et à long terme qui comporte, elle aussi, le franchissement des seuils. Telle est la politique du Gouvernement en matière de voies navigables. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

C'est dire que l'action immédiate sera concentrée sur le Nord, sur la Seine, sur l'axe Rhône-Saône, et que des crédits importants devront être consacrés au Rhône en 1971. Mais c'est dire aussi que, l'on n'abandonnera pas pour autant d'autres secteurs et que les opérations de restauration et de modernisation plus limitées seront faites sur les voies à petit gabarit.

Pour apaiser l'inquiétude qu'ont manifestée certains, notamment au sein des commissions, je tiens à dire que lors de la préparation du budget de 1972 je ferai en sorte que l'accent qui a été mis sur les ports en 1971 soit porté en 1972 sur les voies navigables.

En conclusion de l'examen de ce budget, je dirai que la politique que je m'efforce de suivre en matière d'infrastructures est le contraire de la politique que l'on a connue en d'autres temps, et qui aboutissait, d'un côté, à des gémissements sur les crédits que l'on n'obtenait pas, d'un autre côté au saupoudrage des dotations qu'on obtenait.

Les contraintes que la situation de l'économie a imposées et impose encore au Gouvernement sont ce qu'elles sont et je dois m'y adapter. Dans ces conditions, j'ai cherché et j'ai trouvé des sources de financement nouvelles que le budget ne pouvait pas me procurer. Si le budget me les avait données, j'aurais pu m'en passer. J'ai utilisé des méthodes et des mécanismes nouveaux pour tirer le meilleur parti possible des ressources disponibles. Enfin, j'ai défendu avec conviction, et j'ose le dire avec succès, la priorité qui devait être accordée à certaines dépenses d'équipement mais non point à toutes, évidemment.

En réalité, gouverner c'est choisir. J'espère que vous voudrez bien approuver par votre vote les choix que le Gouvernement a faits dans ce budget d'équipement pour 1971. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Pierre Raynal. Monsieur le ministre, à l'occasion de la discussion du budget de l'équipement pour l'année 1971, qui consacre une progression des crédits engagés en faveur du réseau routier, je voudrais limiter mon propos à une brève analyse de la situation, en ce domaine, de la région Auvergne et particulièrement, à l'intérieur de celle-ci, du département du Cantal que je représente.

Enclavée au centre de la France, évitée par les grands axes de circulation, la région Auvergne est restée longtemps en marge des courants économiques.

Ses données géographiques et climatiques pèsent lourdement sur ses communications.

A cela s'ajoute l'insuffisance qualitative des principaux axes routiers, dont le tracé, le profil, les caractéristiques générales sont totalement inadaptés aux nécessités du trafic. Cette insuffisance qualitative constitue le facteur primordial de limitation du développement.

Cela est vrai pour la région et l'est encore plus pour mon département, au sein duquel se trouvent surajoutés les uns aux autres, et à un degré supérieur, l'ensemble des inconvénients énumérés.

En effet, la montagne le divise en deux versants et, par voie de conséquence, entraîne, hormis la nécessaire liaison vers le Nord — Paris et Lyon — deux orientations divergentes : la partie Est se dirigeant vers le Languedoc-Roussillon, alors que la portion Ouest tend plus naturellement vers Toulouse ou Bordeaux.

Une telle situation de véritable enclavement géographique, entraîne une sorte d'« insularité » qui est plus durement ressentie d'année en année en raison de l'avance du progrès. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de vouloir bien considérer de façon toute spéciale ce grave problème.

En effet, il n'y a pas de solution à nos déséquilibres démographique, économique, géographique et structurel sans un règlement de ce problème, car il ne sera pas possible de maintenir notre agriculture de montagne — activité essentielle de mon département — de maintenir notre commerce, nos petites industries, nos ateliers d'artisans à un degré d'activité suffisant pour enrayer un exode rural inquiétant.

Il n'y aura pas d'industrialisation possible ni de développement souhaitable du secteur tertiaire, tels que le tourisme et le thermalisme en particulier, en faveur desquels nous avons pourtant des atouts essentiels. Enfin, les efforts de la rénovation rurale seront réduits à néant si les conditions de circulation et de communication ne bénéficient pas d'une amélioration réelle, importante et soutenue sur le réseau routier national, le département ayant, de son côté, remis en état son propre réseau à grands frais.

Il faut, monsieur le ministre, que vous acceptiez le schéma routier tel que l'a défini la Coder, c'est-à-dire que figure pour mon département, au titre de voie de première catégorie, la liaison Massiac—Aurillac—Mauris, assurant ainsi son ouverture et sa liaison avec la route nationale n° 9, véritable axe de pénétration Nord-Sud de la région et avec l'ensemble du réseau routier régional et national. Cette liaison est vitale pour nous, monsieur le ministre, avec les conséquences logiques et rigoureuses que comporte une telle affirmation.

Pour les mêmes raisons géographiques, il faudra que l'enveloppe des crédits permette la poursuite de l'amélioration de la route n° 122 vers la limite du Puy-de-Dôme et de la route nationale n° 89, tous travaux indispensables au désenclavement de la partie Nord-Ouest du Cantal vers le chef-lieu de région.

Je souhaiterais, enfin, que d'une part, vous acceptiez de corriger les critères servant à la répartition des crédits d'entretien et à la dotation du fonds spécial d'investissement routier concernant les routes nationales et départementales, en affectant aux départements de haute montagne un coefficient de rattrapage ; que, d'autre part, vous dotiez la direction départementale de l'équipement du Cantal du personnel nécessaire à l'étude et à la programmation des travaux.

Tel est, monsieur le ministre, brièvement ébauché, notre problème actuel, dont la solution, je le répète, conditionne à elle seule l'avenir de nos populations, lesquelles, on veut bien le reconnaître, sont non seulement laborieuses, courageuses et calmes, mais également solides dans leurs initiatives et leur détermination, même si le visage qu'elles ont présenté jusqu'ici a pu cacher leur ardent désir et leur ferme résolution de participer à l'évolution économique générale et de progresser, elles aussi, au même rythme vers cette nouvelle société dont M. le Premier ministre a si hautement et si généreusement, ici même, défini les objectifs et qu'il est de notre devoir d'aider à promouvoir. Dans cette optique, elles attendent une équitable répartition des crédits sur le plan national, qui tiennent compte des disparités régionales.

Je souhaite, monsieur le ministre, avoir retenu votre attention. Je suppose que la confiance placée en votre action et dans celle du Gouvernement par ces populations se traduira par de nouvelles raisons d'espérer. (Applaudissements.)

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

M. Armand Nass. Monsieur le ministre, les nombreux orateurs inscrits dans ce débat sauront sans doute mieux que moi traiter des grands sujets d'équipement. Je me contenterai d'évoquer un aspect très particulier de votre politique, aspect qui me tient à cœur, car il me donne l'occasion, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur le sort des entreprises du bâtiment moyennes, petites, voire artisanales, qu'il faut aider à vivre pour leur permettre d'assurer le plein emploi de leurs ouvriers et de concourir ainsi, par la diversité de leurs activités, à l'équilibre économique et social de nos campagnes et de nos villes.

Ce faisant, vous assainirez tout un secteur professionnel, en y faisant disparaître la loi du plus fort, cette sorte de loi de la jungle, et en y imposant tout simplement l'honnêteté.

Puisque vous êtes réaliste, monsieur le ministre, j'évoquerai la sous-traitance de vos marchés, ses abus et son indispensable besoin de réformes.

Dans un souci très louable, vous avez regroupé les commandes pour obtenir un volume dont l'importance suffisante permette une organisation industrielle et l'abaissement des prix de revient. Au dernier congrès des industries du bâtiment, vous avez vous-même posé cette question : « Est-ce que l'effort de regroupement des commandes entraîne le sacrifice inéluctable des petits ? » Apportant tout aussitôt une réponse à cette question, vous avez ajouté : « Je ne vois pas pourquoi. »

Qu'il me soit permis, monsieur le ministre, de répondre à mon tour à votre question et de vous exposer le grand danger qui existe en l'occurrence.

Bien avant votre arrivée au ministère de l'équipement et du logement, cette administration avait nettement tendance à traiter le plus souvent possible ses grands marchés avec une seule entreprise de grande, voire de très grande dimension. Il restait cependant de nombreux travaux adjudugés « par lots », à propos desquels les différents corps de métiers se trouvaient en concurrence « à armes égales ». L'heureux adjudicataire était titulaire d'un marché régulier avec tous les avantages qui s'y rattachaient. Il avait surtout la garantie absolue d'être payé, même si le paiement était parfois un peu tardif.

Aujourd'hui, le regroupement des commandes veut que, par marché, il n'y ait plus qu'une seule entreprise en face du maître d'ouvrage.

La grande entreprise, qui obtient son marché le plus souvent de « gré à gré », la mise en concurrence étant jugée inutile par l'existence des « prix-plafonds », se trouve alors investie en quelque sorte officiellement d'un privilège exorbitant, celui de distribuer librement, sans contrôle et aux meilleures conditions pour elle, le plus grand volume des travaux de son marché, soit 55 à 60 p. 100, si ce n'est plus.

Cela n'est pas normal. Cela n'est pas moral.

Je déclare tout de suite que certaines grandes sociétés de bâtiment ou de travaux publics que je connais ont l'élégance d'appliquer intégralement à leurs sous-traitants les conditions de leurs propres marchés. Bien plus, elles prennent parfois à leur charge les retards de paiement de l'Etat ou des collectivités publiques.

Ces entreprises mériteraient d'être inscrites dans un livre d'or de la profession, mais hélas ! ce livre ne serait pas épais.

Toute peine mérite rémunération et je considère comme légitime que l'entreprise générale prélève sur les autres une contribution aux frais de coordination, de pilotage, etc., mais à un taux raisonnable.

Or il se passe que trop souvent certaines entreprises, qui ne sont grandes que par leur importance matérielle, et rarement par leur valeur morale, soient portées à commettre des abus.

Elles commencent par mettre en concurrence, à leur seul profit, lot par lot, les petites et moyennes entreprises, les allant ensuite par un marché qui ne répercute que très rarement les avantages du marché principal qu'elles sont d'ailleurs seules à connaître.

M. Arthur Charles. Très bien !

M. Armand Nass. Ainsi, elles seules peuvent mettre la totalité du marché en nantissement, alors qu'elles n'en exécutent elles-mêmes qu'une partie ; elles auront aussi la possibilité de fournir une caution bancaire, mais appliqueront la retenue de garantie à leurs sous-traitants ; elles bénéficieront éventuellement d'une avance sur marché qu'elles ne sont nullement obligées de répercuter ; elles se réserveront souvent le bénéfice de la révision des prix sur la totalité du marché et non pas sur leur part d'activité propre ; elles exigeront des autres de rattraper leurs propres retards et leur feront éventuellement supporter les pénalités qui leur incombent ; enfin, elles procéderont aux paiements de leurs sous-traitants, longtemps après avoir été payées elles-mêmes. Ces retards seront d'autant plus

importants que leur trésorerie sera mal à l'aise, d'où un risque financier énorme pour les sous-traitants qui, en cas de règlement judiciaire, étant des créanciers ordinaires, seront alors entraînés dans des dépôts de bilan en cascade. De plus, on constate souvent une exploitation systématique et malthonnête.

Permettez-moi de citer un exemple parmi d'autres. Un office public a traité de gré à gré un marché de 206 millions de francs avec un groupement de grandes entreprises. Le mandataire commun avait reçu, pour sa part, 148 millions de francs de travaux, soit plus de 60 p. 100 du marché. Il sous-traita les travaux, de voirie et réseaux divers, et obtint de ce fait un rabais, ce qui est admissible dans certaines limites. Mais il fut découvert qu'en plus il avait spéculé sur les masses en remettant à son sous-traitant un quantitatif différent de celui du maître d'ouvrage et en lui faisant signer un marché forfaitaire. Le sous-traitant ainsi abusé devait réaliser des ouvrages sans aucune rémunération et au seul bénéfice de l'entreprise générale qui a, au total, gagné sur ce sous-traitant quelque 30 p. 100.

Et combien de reconductions de marchés sont l'occasion d'un gain supplémentaire pour certains qui acceptent de vous consentir un rabais de 5 p. 100, en exigent ensuite un de 10 à 15 p. 100 de leur sous-traitant et remettent tout simplement en concurrence les lots qui ne leur semblent pas suffisamment bénéfiques pour eux.

Or les entrepreneurs moyens, petits, et les nombreux artisans du bâtiment sont, devant ces agissements, totalement désarmés. Beaucoup sont découragés, d'autres écœurés, certains même disparaissent. Le Gouvernement veut industrialiser la France. Les entreprises même petites sont un des moyens de cette industrialisation : il faut donc les sauvegarder.

Monsieur le ministre, vous êtes un homme d'action qui sait prendre des initiatives, vous l'avez avantageusement prouvé. Pour éviter la disparition d'entreprises très valables dont la main-d'œuvre est souvent très qualifiée, en premier lieu, rendez obligatoire la transparence de la sous-traitance. Décidez que l'entreprise générale que vous allez sélectionner, devra se présenter, dès le début, avec toute son équipe nommément désignée : que le marché, avec toutes ses clauses — sauf peut-être le prix global — devra être communiqué à tous ; que le changement d'un sous-traitant ne pourra se faire que pour un motif grave et avec l'accord du maître d'ouvrage ; qu'en cas de reconduction de marché, la même équipe devra être reconduite dans son ensemble, avec les mêmes rabais consentis par tous.

En deuxième lieu, décidez le paiement direct du sous-traitant à son prix, l'entrepreneur général devant viser la situation de travaux, la demande d'acomptes ou le mémoire avant transmission au maître d'ouvrage.

Les articles 167 et 344 du code des marchés publics prévoient la possibilité de ce paiement mais avec l'accord du titulaire du marché. Or le rapport des forces est tel entre l'entreprise générale et le sous-traitant, qu'il est pratiquement impossible à ce dernier de bénéficier de cette clause.

Transformez cette possibilité en paiement direct obligatoire et vous aurez moralisé l'ensemble de la sous-traitance ! Le sous-traitant y trouvera la sécurité et la justice ; le maître d'ouvrage aura la possibilité d'un contrôle facile et efficace.

Ces deux petites réformes : transparence des contrats, paiement direct, ne peuvent soulever d'objection de personne. Les grandes entreprises honnêtes ne sauraient en être gênées, les plus petites y trouveront une garantie, l'Etat rétablira la justice pour tous, évitera des scandales, et vous aurez, du même coup, créé un climat favorable à vos objectifs : la restructuration des corps d'état, la formation de groupements d'entreprises, l'industrialisation toujours plus poussée du bâtiment.

Je sais que mon intervention ne sera pas appréciée de certains. Mais il était, je crois, de mon devoir de vous signaler les abus que peut entraîner le recours systématique à l'entreprise unique, si certaines mesures simples ne sont pas prises.

Vous aimez dire que vous êtes le ministre du logement plutôt que celui des entrepreneurs. Je vous fais confiance pour que les petits ne puissent penser que vous êtes le ministre des seuls gros entrepreneurs. (Applaudissements.)

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

M. Benjamin Catry. Monsieur le président, monsieur le ministre, la multiplicité et la variété des besoins que nous vau l'intensité de vie d'une époque qui bouleverse toutes les habitudes justifient, selon la nature de ces besoins et nos préférences, toute la place qui leur est faite indistinctement dans tous les budgets ; ce qui conduit à affirmer successivement que chacun d'eux est incontestablement le plus important et mérite sans discussion possible la « priorité des priorités ».

Dans ce palmarès où chacun décerne son prix, il n'apparaît cependant qu'une place d'honneur doit revenir à l'équipement tant celui-ci régent par ses actions les impératifs d'une vie moderne en perpétuel mouvement dont les aspirations et les exigences ne supportent plus l'indifférence des responsables, les demi-mesures en toutes choses et la remise en cause des décisions à prendre.

Sans nul doute, monsieur le ministre, votre ministère de l'équipement, qui se doit principalement aux voies de communication et aux logements, se trouve au cœur de tous ces problèmes qui font l'objet non seulement de vos préoccupations, mais aussi de celles de tous les Français, dont l'impatience et l'esprit critique doivent aiguillonner votre action.

Permettez à un parlementaire de la région économique Nord-Pas-de-Calais — appartenant plus précisément au département du Pas-de-Calais qui a le sentiment d'être délaissé comparativement à son importance démographique et au rôle économique qu'il joue avec ses 1.400.000 habitants — de vous faire part de ses inquiétudes et de ses espérances sans pratiquer pour autant un esprit de clocher trop marqué, c'est-à-dire sans se désintéresser du bien commun et de l'intérêt général auquel il se doit, car alors l'arbre cacherait la forêt.

La région du Nord - Pas-de-Calais s'est assignée plusieurs objectifs parmi lesquels la restructuration de la métropole d'équilibre pour faire de Lille-Roubaix-Tourcoing une communauté urbaine moderne, la reconversion du bassin minier, le développement de la zone industrielle et portuaire de Calais-Dunkerque qui ambitionne de concurrencer Anvers et Rotterdam, les plus grands ports européens.

Entre ces deux grandes zones d'activité : d'une part, l'aire urbaine centrale à l'est, c'est-à-dire la métropole d'équilibre plus le bassin minier et, d'autre part, la zone littorale Calais-Dunkerque se trouve une vaste zone peuplée de 320.000 habitants que l'Oream-Nord appelle la « zone intermédiaire ».

Une grande partie de cette zone intermédiaire, qui ne compte pas moins de 120.000 personnes, est comprise dans l'aire d'attraction de l'agglomération de Saint-Omer qui regroupe 50.000 habitants et offre 25.000 emplois, que ce soit dans les services privés ou publics ou dans l'animation urbaine ou culturelle.

La région de Saint-Omer dessert donc une population de 170.000 âmes. C'est dans cette optique et compte tenu de sa position de carrefour et de relais entre les villes du littoral, Boulogne, Calais, Dunkerque, la région lilloise et le bassin minier, qu'il est nécessaire d'envisager les équipements que l'on peut et que l'on doit entreprendre si l'on entend réussir l'industrialisation, la mutation sans heurts du monde agricole et le « couplage » des deux zones voisines — zone littorale et zone intérieure — que l'Oream entend réaliser.

Parler des équipements, c'est dans ce cas évoquer essentiellement les problèmes de transports.

Pour les transports ferroviaires, il importe de signaler que Saint-Omer est placée sur une des grandes lignes internationales Angleterre—France—Suisse—Italie avec la ligne Calais—Bâle. Il serait donc plus que souhaitable d'électrifier le tronçon Hazebrouck—Calais qui aboutit au premier port français pour le trafic de voyageurs.

Si le transport par fer est quelque peu en marge de vos attributions, alors qu'il s'intègre à part entière dans le complexe des voies de communication dont les particularités ne peuvent être dissociées, j'ose espérer, monsieur le ministre, qu'en accord avec votre collègue des transports l'électrification de ce tronçon de voie ferrée Calais—Bâle sera décidée et effectuée dans les meilleurs délais.

Si, pour une partie du trafic marchandises, en particulier pour les pondéreux, une liaison fluviale dessert notre région par le canal à grand gabarit Dunkerque—Valenciennes, il manque, en revanche, à notre agglomération des liaisons routières à la mesure du pôle industriel qu'elle représente, mais qui sont avant tout d'un grand intérêt pour toute la région du Nord-Pas-de-Calais.

Les liaisons routières qui doivent d'urgence désenclaver notre agglomération sont la condition *sine qua non* de notre expansion économique future, laquelle commande le succès vaste hinterland rural.

La première de ces liaisons c'est la route rapide Saint-Omer—Dunkerque car la nationale 28 constitue un goulet d'étranglement. En doublant la liaison fluviale par le canal à grand gabarit Dunkerque—Saint-Omer, cet itinéraire économique favorisera le développement d'industries complémentaires de l'ensemble dunkerquois, en reliant deux grands pôles industriels : Dunkerque et le bassin minier.

La deuxième liaison à entreprendre consiste à relier Saint-Omer à l'autoroute A 25 Lille—Dunkerque, à Meteren, en passant par Hazebrouck, la nationale 344 constituant, là encore, un goulet

d'étranglement. Il importe donc de joindre convenablement la métropole au secteur industriel de Saint-Omer, en pleine expansion.

Mais Saint-Omer est également à mi-chemin entre Boulogne et Lille, sur la nationale 42. Un itinéraire rapide Saint-Omer—Boulogne permettrait à la fois à Saint-Omer d'être reliée à la troisième ville du littoral nord, et au premier port de pêche français de communiquer plus facilement avec la métropole d'équilibre. Ces deux parcours, on l'aura compris, présentent donc, eux aussi, un intérêt régional.

De plus, la liaison du sud-est anglais et du bassin parisien est conditionnée par la construction de l'autoroute A 26 qui, à partir de Calais, doit longer l'agglomération de Saint-Omer en la reliant au bassin minier et au bassin parisien.

Cet équipement routier présente donc un triple intérêt. D'abord, il permettrait de relier deux grandes aires urbaines et industrielles : le littoral nord et l'aire urbaine centrale.

Ce faisant, et en particulier par la réalisation de l'autoroute A 26 qui rejoindrait l'autoroute A 1 à Arras, cet équipement relierait la troisième région française au bassin parisien.

En même temps il irriguerait toute cette « zone intermédiaire » dont il commande la survie et l'avenir.

En brossant ce tableau d'ensemble des objectifs essentiels à court terme que se sont fixés les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, je me permets d'insister, monsieur le ministre, sur la nécessité de procéder aux réparations et aux aménagements des routes nationales 42 et 43 entre Saint-Omer et les grandes villes du littoral — Calais, Dunkerque, Boulogne — car ces voies sont dans un état lamentable.

Sachant que vous vous efforcez de supprimer des points critiques qui entravent gravement la circulation, je tiens à vous renouveler ma pressante demande de déviation de ces deux routes nationales qui se rejoignent en pleine ville d'Arques, à proximité de plusieurs usines dont la plus importante n'emploie pas moins de 5.000 salariés.

Contrairement à ce que vous m'écriviez récemment, non seulement les déviations de Choques, de Lillers et d'Aire-sur-la-Lys n'améliorent pas la traversée de la commune que j'administre, mais elles en aggravent l'encombrement puisqu'une circulation rapide venant de l'extérieur se trouve brutalement ralentie, voire stoppée, par deux passages à niveau et par un goulet d'étranglement de trois kilomètres en plein milieu urbain.

Prendre prétexte de l'efficacité des trois déviations précitées pour éviter l'examen d'un problème qui se pose avec acuité équivaldrait à soutenir que la section centrale d'un oléoduc d'un diamètre nettement inférieur au reste de la conduite ne nuirait nullement au débit de celle-ci et que, bien plus, elle l'améliorerait.

J'ose espérer, monsieur le ministre, que vous tiendrez compte de ce nouvel appel et que vous mettrez fin à cet état de choses en prévoyant dans le budget de 1971 les crédits nécessaires pour la déviation d'Arques afin de supprimer ce « point noir », l'un des principaux du Pas-de-Calais, voire de la région du Nord.

Mon exposé, que j'entends limiter à mon temps de parole, ne peut qu'énumérer des données régionales, départementales et locales qui présentent toutes un très grand intérêt.

Pour n'avoir qu'effleuré un sujet aussi vaste et aussi primordial que celui des transports, je mesure, monsieur le ministre,

l'ampleur de votre tâche en un tel domaine qui concerne directement chaque Français.

Si à chaque jour suffit sa peine, j'ose espérer que la vôtre et la nôtre seront largement atténuées en 1971 par les réalisations qui s'imposent et que, dans ce but, vous obtiendrez et répartirez équitablement les crédits nécessaires.

Ce budget, qui précède de peu l'examen du VI^e Plan, devrait marquer la ferme volonté de doter notre pays de toutes les voies de communications qui conditionnent l'expansion économique et le mieux-être de tous.

Je veux croire, monsieur le ministre, que votre entreprise sera couronnée de succès et qu'en particulier le député du Pas-de-Calais que je suis pourra s'en féliciter et vous en remercier avant peu. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. Christian Poncelet. Très bien!

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1971 (n° 1376) (rapport n° 1395 de M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Équipement et logement (suite).

Crédits concernant l'équipement et article 71 (suite) :

(Annexe n° 18. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 1400, tome IX, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 58 à 60.

Logement :

(Annexe n° 19. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 1396, tome XI, de M. de Préaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 1400, tome X, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Urbanisme :

(Annexe n° 20. — M. Caldaguès, rapporteur spécial ; avis n° 1400, tome XI, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures quarante-cinq.)

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

VINCENT DELBECCHI.

