

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 39^e SEANCE2^e Séance du Mercredi 4 Novembre 1970.

SOMMAIRE

1. — Opposition à un débat restreint (p. 5093).
2. — Loi de finances pour 1971 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5093).
Équipement et logement : crédits concernant l'équipement.
 MM. Lebas, Rouxel, Borocco, Paul Callaud, Denvers, Poncelet, Couderc, Lelong, Duval, Neuwirth, Marie, Georges, Bonhomme.
 M. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.
 Réserve du vote sur les états III à VII.
 Etat D.
 Titre III. — Adoption.
 Art. 71 rattaché. — Adoption.
Équipement et logement : crédits concernant le logement et l'urbanisme.
 MM. Jacques Richard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour le logement ; Caldaguès, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'urbanisme ; de Préaumont, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales pour le logement, problème social ; Royer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le logement.
 Renvoi de la suite de la discussion.
3. — Ordre du jour (p. 5112).

PRESIDENCE DE M. MAX LEJEUNE,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.
 M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

OPPOSITION A UN DEBAT RESTREINT

M. le président. L'Assemblée a été informée le 25 juin 1970 d'une demande de discussion avec débat restreint de la proposition de loi n° 1321 de MM. Cousté et René Caille, tendant à l'extension aux employés de maison du bénéfice de la loi n° 46-2195 du 11 octobre 1946 sur l'organisation de la médecine du travail.

Mais une opposition formulée par le Gouvernement est parvenue à la présidence de l'Assemblée dans le délai prévu à l'article 104, alinéa 3, du règlement.

En conséquence et conformément à l'article 104, alinéa 4, du règlement, la discussion avec débat restreint de cette proposition de loi ne peut être inscrite à l'ordre du jour.

— 2 —

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. Lebas.

M. Bernard Lebas. Mesdames, messieurs, mon habitude n'est pas de redescendre très souvent au stade de ma circonscription lorsque je parle dans cet hémicycle.

Mais l'occasion est venue, aujourd'hui, de vous dire, monsieur le ministre, que l'un de vos conseillers, qui fut ingénieur en chef dans le département du Nord, étudia une route qui m'intéresse particulièrement puisque le projet qu'il a signé lui-même avant de quitter la région remonte à dix-huit ans.

Depuis lors, l'enquête d'utilité publique s'est déroulée normalement, l'enquête parcellaire est terminée, mais les travaux ne sont pas encore commencés. Il s'agit — je souhaiterais que vous puissiez me répondre d'une façon très précise sur ce point — de la route Maubeuge—Jeumont qui représente dix kilomètres environ et dont le trafic est l'un des plus importants de la région du Nord. Pourriez-vous, monsieur le ministre, me dire de quelle façon vous pensez résoudre ce problème en 1971 ? Il devait, en effet, être résolu en 1968, en 1969, en 1970. J'espère que 1971 sera une bonne année, un bon « millésime », et que les travaux commenceront. Telle est ma première question.

Le deuxième problème que je veux évoquer concerne la liaison Maubeuge—Valenciennes. Vous savez, monsieur le ministre, que le département du Nord s'étend en longueur sur 200 kilomètres et que, pour des raisons que je ne voudrais plus évoquer à cette tribune car je l'ai déjà fait de très nombreuses fois, il existe un département du Nord autour de la métropole, dans le cadre de l'O.R.E.A.M., et qu'au-delà s'étend un certain désert et même un désert certain où les routes n'ont pas poussé depuis un certain nombre d'années.

Vous avez bien voulu engager une opération cette année sur la route nationale n° 2. Je vous en remercie car elle nous apporte déjà certaines satisfactions importantes ; cette route pourra être utilisée pendant l'hiver puisqu'elle est hors gel. Mais — et c'est là que se situe le problème — nous restons enclavés dans la mesure où l'autoroute A2, qui progresse en direction de l'autoroute A1, ne nous permet pas encore de rejoindre certaines régions de la Picardie, de l'Aisne, de l'Oise et de Paris par le tracé de l'autoroute A1, à condition bien évidemment que la route nationale n° 49, Maubeuge—Valenciennes, soit complète-

ment équipé, comme l'avait promis M. le Président de la République dans le discours qu'il a prononcé à Lille, le 16 mai 1968, lorsqu'il était Premier ministre.

Quelques travaux ont été entrepris. M. le directeur général des routes de France a inauguré un tronçon de six kilomètres. Les travaux avaient duré trois ans et demi et l'entreprise qui avait été chargée du revêtement avait fait faillite dans l'intervalle. Depuis lors nous attendons.

Monsieur le ministre, j'avais déjà eu l'occasion de vous le dire l'année dernière, de grandes entreprises de construction d'automobiles s'installent, qui fonctionneront dès le début de l'année. En direction de Valenciennes, le trafic journalier sera de deux cents véhicules par jour, auxquels viendront s'ajouter, provenant de carrières de la région de Bavay, 200 véhicules alimentant les travaux de l'autoroute A 2.

Dans l'état actuel des choses, la route, qui n'a plus de route que le nom, ne pourra pas supporter les poids lourds qui l'emprunteront à une cadence de plus en plus rapide. Voici donc ma deuxième question : Pourriez-vous me dire quel est le calendrier prévu pour achever le raccourcissement de la vallée de la Sambre à l'autoroute A 2 et faire disparaître les points que l'ancien ingénieur en chef du Nord connaît bien et qui ont pour noms Bavay, Saint-Waast-la-Vallée et la sortie de Maubeuge ?

Ma troisième question concerne une route essentielle pour la vie de la métropole d'équilibre et de ses satellites du sud du département. Il s'agit de la transversale dont l'état est tel que je préfère ne pas le qualifier.

Je souhaiterais — et je ne suis pas le seul, car un certain nombre de mes collègues et amis du Nord le désirent aussi intensément que moi — que vous puissiez entreprendre les études nécessaires et les réalisations correspondantes sur l'axe routier Anor—Fourmies—Sains-du-Nord—Landrecies—Le Quesnoy. Il s'agit, en fin de compte, de l'axe permettant d'aérer toute la partie sud du département et la région de Fourmies—Sains-du-Nord dans des conditions telles qu'elles puissent participer à la vie de la métropole.

A l'heure actuelle, un quidam habitant Anor ou Fourmies qui veut aller dans la métropole et ne possède pas d'automobile, est obligé de prendre le train ou tout autre moyen de locomotion, bicyclette ou vélomoteur, et d'emporter son casse-croûte avec sa valise...

Il importe, me semble-t-il, de remédier à cet état de fait et de prévoir non pas un élargissement de cette voie, mais sa mise hors gel grâce à des crédits de renforcement.

Telles étaient, monsieur le ministre, les trois questions que je voulais vous poser sur le budget de l'équipement. Puissez-vous me répondre de façon précise et me donner des assurances pour 1971. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Ernest Rouxel. Après avoir approuvé, pour 1971, le principe d'une loi de finances d'austérité, j'aurais mauvaise grâce, monsieur le ministre, à vous reprocher l'insuffisance de votre budget.

Bien mieux, au lendemain des engagements pris à Rennes devant la Coder de Bretagne, je tiens à vous adresser mes vifs remerciements et à vous témoigner la reconnaissance de la population que j'ai l'honneur de représenter.

En effet, monsieur le ministre, l'assurance donnée de la réalisation d'un important programme de routes à quatre voies permettant enfin la desserte rationnelle des cinq départements bretons nous procure la joie d'envisager avec confiance l'industrialisation de cette pointe avancée de l'Ouest européen, dont l'avenir semblait condamné par suite de son éloignement des grands pôles d'attraction et des gros centres de consommation. Il m'est aussi agréable de vous donner acte de la date retenue pour l'achèvement des travaux.

Sensibilisées par le discours de M. le Président de la République à Quimper, le 2 février 1969, nos populations attendaient, avec anxiété, la réalisation de cet équipement tant espéré et dont dépendaient, à la fois, leur prospérité et l'avenir de la jeunesse.

Malgré ces alléchantes promesses, toujours différées, le doute et la contestation finissaient par envahir les coeurs.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, l'espoir renaît et chacun apprécie, comme il convient, la valeur de vos engagements.

Nous sommes persuadés que vous voudrez, à tout prix, les respecter et qu'en 1975 vous nous apporterez la preuve que vous avez scrupuleusement tenu vos promesses, conformes, en tous points, à celles qui, non moins solennelles, avaient été faites à Quimper par le général de Gaulle.

Notre satisfaction serait totale si elle n'était atténuée par l'inquiétude consécutive à vos déclarations concernant la dénationalisation de 57.000 kilomètres de routes dites secondaires, depuis fort longtemps mal entretenues et dont, pour certaines, l'état de vétusté devient un danger public.

Avec une insouciance coupable, les gouvernements successifs les ont laissées dans un tel abandon que leur réfection imposera un effort budgétaire incompatible avec les faibles ressources des collectivités locales.

Sur certains tronçons, des ouvrages d'art menacent de s'effondrer. Sur la nationale 786, par exemple, au lieu-dit « Le Guillo » dans le département des Côtes-du-Nord, le pont franchissant l'estuaire de l'Arguenon et assurant la desserte d'un petit port très fréquenté est, depuis plus de vingt années, limité à une charge de 12 tonnes 500, ce qui contrarie le développement normal de la région.

En dernière heure, je viens d'apprendre, monsieur le ministre, que M. le directeur départemental de l'équipement vient de prendre un arrêté apportant d'autres restrictions à la circulation sur cet ouvrage, en raison de son état vétuste.

Attendra-t-on une nouvelle catastrophe pour mettre fin à une situation aussi dangereuse qu'anormale ?

Pour ma part, monsieur le ministre, du haut de cette tribune, je lance un cri d'alarme afin de dégager toute ma responsabilité.

D'autres cas sont aussi dramatiques. La commission de la production et des échanges n'a-t-elle pas été saisie de nombreuses réclamations concernant des dommages de guerre intéressant des ouvrages non reconstitués ?

J'aimerais, monsieur le ministre, vous entendre préciser quelle sera votre politique en cette matière. Consistara-t-elle en une remise en état intégrale avant toute dénationalisation, ce qui serait parfaitement raisonnable et justifié ? Pensez-vous, au contraire, laisser aux départements le soin de régler la facture ?

Pensez-vous, enfin, nous offrir une modeste et inéquitable participation ?

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que votre réponse est attendue avec intérêt et anxiété et qu'elle déterminera le vote de nombreux membres de cette Assemblée, et plus spécialement de ceux qui assument la délicate mission de gérer les finances départementales ou communales.

Certain de traduire leur pensée unanime, je tiens à profiter de l'occasion qui m'est offerte pour évoquer devant vous, monsieur le ministre, et devant l'Assemblée, une question intimement liée à l'avenir des voies de communication dont l'entretien incombe aux collectivités locales. Je veux parler de la répartition du produit de la taxe sur les carburants.

En effet, à la veille d'une décision aux graves conséquences financières, il est urgent, monsieur le ministre, de revoir en détail les bases d'une nouvelle attribution.

Jusqu'à présent jalousement conservée par le budget de l'Etat, lequel ne restitue aux départements et aux communes qu'une infime fraction de son produit, cette insignifiante participation aux lourdes charges des collectivités locales répondra moins que jamais à leurs besoins, compte tenu des nouveaux sacrifices que vous pensez leur imposer demain.

Certes, le problème routier est l'un des plus difficiles à résoudre, en raison des investissements énormes qu'il nécessite et de l'inégalité de la répartition des charges qu'il impose, en fonction, d'une part, de la nature des sols, de la longueur kilométrique par habitant actif et du revenu moyen de la collectivité intéressée. Mais ces raisons ne sont pas suffisantes pour qu'on essaie de l'éviter en laissant constamment à un successeur éventuel le soin de mettre fin à une situation inquiétante et regrettable.

Il est évident que les possibilités financières de notre pays ne peuvent permettre de tout faire à la fois.

En tant que maire, depuis près de trente années déjà, d'un modeste chef-lieu de canton, je mesure mieux que quiconque, monsieur le ministre, les difficultés que vous rencontrez.

Inévitablement, à tout moment, il faut choisir. L'heure du choix est toujours difficile. Elle réclame beaucoup de volonté et de discernement et vous saurez, à cet égard, monsieur le ministre, nous en sommes persuadés, donner très judicieusement le plus bel exemple.

Néanmoins, certaines règles devraient toujours s'imposer, qui consistent à donner la priorité à l'équipement et aux investissements.

Simultanément, il faudrait donc résolument entreprendre la rénovation et l'extension du réseau routier, afin de mettre réellement notre pays à l'heure européenne.

Il serait, en effet, illusoire de faire le rêve d'un développement industriel et touristique si, au préalable, le pays ne savait se donner l'infrastructure indispensable.

Une telle infrastructure comporte nécessairement, outre l'effort routier, l'aménagement de nos ports et de nos voies navigables.

Personnellement, j'approuvais aux investissements consentis pour les ports de Dunkerque, du Havre, de Brest et de Fos ; mais, je vous en supplie, monsieur le ministre, n'oubliez pas nos ports de cabotage, de pêche et de plaisance. Ils sont les éléments déterminants du développement harmonieux des régions et plus spécialement de cette Bretagne, si chère à nos coeurs, et

dont le magnifique littoral devrait être le joyau de nos côtes. C'est le succès, toujours grandissant, du tourisme sur ce littoral qui doit nous assurer l'une de nos ressources principales.

Sans doute, monsieur le ministre, m'opposerez-vous les rigueurs financières du moment. Peut-être même, me prendrez-vous pour un visionnaire, oublieux des réalités.

De cela, je voudrais, par avance, vous dissuader. Je veux, au contraire, éviter toute démagogie et essayer de vous suggérer quelques idées susceptibles de permettre une meilleure utilisation des recettes, dans le cadre d'un budget de vérité.

Personnellement, je n'ai, en effet, aucun espoir d'amélioration ou de mutation dans le contexte du budget de 1971, mais je serais particulièrement heureux de voir le Gouvernement et, plus spécialement M. le ministre de l'économie et des finances, s'orienter vers une gestion autonome, parfaitement saine et équilibrée, de tous les principaux services de l'économie nationale. Qu'il me suffise de citer les postes, la S. N. C. F., la R.A.T.P., sans oublier la sécurité sociale où une remise en ordre sérieuse s'impose.

Combien de milliards seraient ainsi économisés et pourraient être investis dans des travaux d'équipement, sans qu'il soit porté un grave préjudice à quelques Français faisant encore figure de privilégiés au sein d'une économie faussée et difficilement contrôlable ! Ils en sont d'ailleurs les victimes indirectes et ils auraient mieux à faire en se ralliant généreusement à l'ensemble d'une nation avide de justice sociale.

Il ne suffit pas de revendiquer constamment en essayant de conserver jalousement certains avantages, souvent peu importants pour chacun, et de rejeter sur les autres des sacrifices dont on essaye de se libérer soi-même, tout en paralysant l'économie nationale.

Dans le cadre de cette société nouvelle mise en évidence fort brillamment par M. le Premier ministre, je forme le souhait, monsieur le ministre, que vous puissiez disposer de crédits beaucoup plus importants au titre du budget de 1972.

Nous pourrions alors, résolument, nous orienter vers un programme hardi de rénovation et d'équipement, accompagné d'une meilleure répartition des charges et garantissant à chaque Français sa juste part du revenu national. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Progrès et démocratie moderne et des républicains indépendants.)*

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

M. Edmond Borocco. Mesdames, messieurs, M. le Président de la République vient de souligner devant le pays, d'une façon particulièrement nette et claire, l'importance primordiale qu'il attache aux infrastructures routières. Pour notre part, nous sommes parfaitement conscients de la nécessité d'ouvrir, à l'heure européenne, les portes les plus larges et les plus facilement accessibles vers nos partenaires européens.

Or, monsieur le ministre, vous connaissez la situation particulière de l'Alsace, fer de lance de l'économie française face à la concurrence européenne.

De tout temps, notre province a été le point de rencontre de deux grands courants de l'humanité, les courants rhodanien et danubien. Actuellement, à côté de cette voie historique Nord-Méditerranée, se dessine et se précise un nouvel axe Est-Ouest, vital pour le Marché commun, et qui franchit tout naturellement le seuil alsacien. J'en arrive ainsi à l'essentiel de mon propos.

Bien qu'il ne soit pas d'usage, monsieur le ministre, de montrer des cartes à cette tribune, j'en montrerai cependant une, qui a été établie par l'un de vos services, le S.E.R.C. Elle reproduit les flux de circulation dans notre région.

Vous constatez que, si les courants s'effectuent normalement du Nord au Sud, il n'en est pas de même pour les courants qui s'opèrent d'Ouest en Est.

Un seul coup d'œil jeté sur cette carte, monsieur le ministre, suffit pour voir que les courants sont faibles d'Est en Ouest alors qu'ils sont importants du Nord au Sud.

On a totalement négligé la moyenne Alsace, qui demeure isolée du reste de la France, ce qui constitue le handicap le plus grave pour l'économie et l'évolution de notre région.

Il faut absolument désenclaver cette région. S'il existe des liaisons convenables entre Paris et Belfort ou Strasbourg, il n'y a aucun passage valable, surtout en hiver, dans la moyenne Alsace située pourtant sur l'axe qui relie Fribourg aux ports du Rhin, sans parler du trafic international entre le Benelux et l'Allemagne. Il importe donc de hâter l'adaptation du réseau existant afin de pouvoir faire face à ce problème plus que préoccupant.

Ainsi je vous demanderais l'achèvement de l'aménagement de la route nationale n° 415, grande voie qui passe par le col du Bonhomme. Je ne peux, dans le temps qui m'est imparti, vous décrire en détail toutes les péripéties dramatiques qui accompagnent le franchissement des Vosges durant l'hiver.

Quoique peu élevés, les passages vosgiens, d'une altitude variant entre 800 et 1.000 mètres, sont soumis à des turbulences bien connues des aviateurs et à des précipitations

effrayantes et soudaines comparables à celles que connaissent des cols de 2.000 mètres ailleurs.

La statistique des accidents graves survenus aux transporteurs est tristement édifiante, mais je ne vous en parlerai pas. Je veux ici rendre hommage à tous les services des ponts et chaussées qui luttent de jour et de nuit, dans le froid, pour maintenir les routes ouvertes.

A ces rigueurs climatiques, il faut ajouter le grand inconvénient que constituent les barrières de dégel et dont on nous a parlé ce matin. C'est là un expédient d'un autre temps, qui paralyse la vie économique de l'Alsace et porte atteinte à celle des régions voisines, comme en témoignent les protestations véhémentes des transporteurs belges, hollandais et allemands, peu familiarisés avec le système des itinéraires de détournement.

Je dois cependant à la vérité de dire qu'une intense activité est actuellement déployée en Alsace pour réparer les dégâts de l'hiver et ce, monsieur le ministre, à la suite de votre sage décision de nous affecter, pour la première fois, des crédits qui permettent une reprise de fond de certaines chaussées complètement ruinées et non plus ce saupoudrage de menus travaux sans effet durable auxquels on nous avait habitués.

L'axe transversal Est-Ouest est capital. Dans un souci d'efficacité, nous nous limiterons à une revendication essentielle : obtenir, monsieur le ministre, votre accord définitif pour la transformation du tunnel ferroviaire de Sainte-Marie-aux-Mines, qui traverse le massif vosgien sur sept kilomètres, en un tunnel mixte ferroviaire et routier.

Cette extraordinaire possibilité de désenclaver notre région et de la placer dans l'axe du Marché commun ne doit être négligée par aucun de vos services. Toutes les difficultés hivernales du franchissement de la barrière vosgienne seraient alors définitivement aplanies.

Le gabarit du tunnel est, à vingt centimètres près, celui du tunnel du Mont Blanc. Les six départements intéressés ont déjà donné leur accord par la voix de leur conseil général. De plus, l'opération ne sera pas déficitaire pour l'Etat, puisque le projet est fondé non seulement sur un apport de fonds de l'Etat, mais aussi sur un fonds de concours en capitaux assuré par les six départements par voie d'emprunt privé, le tout étant gagé sur des péages. Je n'insiste pas sur les chiffres, mais précisons que pour une contribution de dix millions de francs du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, l'Etat récupérera, en vingt ans, plus de six fois cette somme.

Le tunnel routier sera un puissant facteur d'équilibre entraînant une circulation rapide de la main-d'œuvre et un renouveau industriel dans nos vallées durement touchées par la fermeture de filatures et tissages, et par l'abandon des campagnes ; nous ne le savons que trop.

Le tourisme, ressource non encore pleinement exploitée, verra un afflux croissant de visiteurs sur les deux versants vosgiens. Il suffit, pour en être convaincu, de prendre l'exemple de la vallée de Chamonix.

L'Alsace moyenne veut vivre. Elle doit aussi pouvoir loger les travailleurs venus promouvoir l'effort industriel.

A ce sujet, je me permets de faire une remarque, qui sort peut-être un peu de notre propos, concernant ces fameux modèles choisis pour les H. L. M. destinées aux travailleurs. Si cette politique est bonne en ce qu'elle tend à un abaissement des loyers, il ne faut pas que, dans son application, la rigidité et la contrainte se heurtent aux réalités locales et fassent que certains programmes échouent pour des raisons doctrinales alors que tout se trouvait réuni pour leur réalisation. Ainsi Colmar s'est vu frustré de son programme annuel d'H. L. M.

Nous demandons donc plus de souplesse et plus de réalisme.

En conclusion, l'Alsace moyenne est fermement décidée à ne plus rester pratiquement isolée, surtout en hiver. La percée des Vosges centrales existe, c'est un fait, et le tunnel est là. Grâce à vous, monsieur le ministre, notre région pourra enfin être reliée au reste du pays pendant toute l'année. C'est notre droit, après tout, et aussi le devoir de toute la nation consciente de l'enjeu qui se joue au bord du Rhin.

D'avance, je vous remercie, monsieur le ministre, au nom de nos populations déjà si durement éprouvées par quatre années d'occupation. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

M. Paul Caillaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la répartition harmonieuse dans l'espace des activités et des hommes, objectif de l'aménagement du territoire, ne se conçoit évidemment pas sans les équipements.

Bien que votre département ministériel soit le seul à se référer explicitement à l'équipement et au logement, qui en est une forme essentielle, il ne saurait évidemment répondre à toutes les demandes en ce domaine. D'ailleurs, quelle que soit votre carrure, monsieur le ministre, je ne crois pas que vous voudriez y prétendre.

Peut-être regretterez-vous néanmoins de voir votre ministère n'occuper que le septième rang dans l'ordre d'importance des dotations budgétaires.

Même s'il s'agit aujourd'hui d'une discussion budgétaire ne concernant que des crédits annuels, on ne peut séparer l'avenir tout proche des perspectives plus lointaines que dessine le schéma directeur des liaisons routières et autoroutières qui vient de paraître. Je dis tout de suite que mon adhésion au budget en discussion ne se concevrait pas sans l'existence d'un tel schéma.

Tous les orateurs, à commencer par les rapporteurs, ont en effet souligné la situation grave et parfois dramatique de notre réseau routier. Je ne veux pas reprendre des chiffres déjà cités et qui marquent très bien le retard pris dans la réalisation des objectifs pourtant très modestes du V^e Plan ainsi que l'insuffisance fort préoccupante des crédits prévus pour la première année du VI^e Plan.

Sait-on en effet qu'en ce qui concerne par exemple le réseau de rase campagne, le V^e Plan avait prévu 3.700 millions de francs et que deux milliards seulement ont été accordés ? Qu'à la cadence actuelle il faudrait trois ou quatre années rien que pour rattraper les retards accumulés pendant le V^e Plan ?

La voirie urbaine, certes un peu moins défavorisée, requiert elle aussi un relèvement important des moyens d'action qui y sont destinés. Les crédits de renforcement coordonnés, inférieurs aux besoins, laissent craindre une dégradation, parfois même une destruction du réseau routier.

A ce grave problème, vous faites face, monsieur le ministre, avec énergie et imagination. Vous êtes sans doute l'homme qui a renversé le plus de tabous. Mais à cette libération que vous avez apportée dans nombre de domaines, il est temps désormais d'ajuster le relâchement de certaines régulations budgétaires et, notamment, l'ouverture plus large du Fonds d'action conjoncturelle.

Cependant, dans tout cela, il ne s'agit pratiquement que de la conservation d'un patrimoine qui n'a pas toujours suffi à entraîner ou à désenclaver certaines régions ; je pense en particulier à la mienne, celle de l'Ouest, qu'on appelle parfois le « Far West » de la France.

Les grandes voies par lesquelles les conquérants du passé assuraient leur progression ainsi que le développement économique et même la civilisation de leurs conquêtes, constituaient en effet un maillage assez lâche, un réseau assez peu serré qui laissaient en dehors de la pénétration de larges zones, des « réduits » mais de grande dimension.

Par leur éloignement géographique, par leur relief compliqué, par leur impénétrabilité, mais aussi pour d'autres raisons, certaines régions se sont trouvées ainsi en marge du développement de la nation.

L'aménageur d'aujourd'hui, largement dégagé des contraintes anciennes et moins dépendant des richesses du sol et du sous-sol, peut désormais pratiquer une politique véritablement volontaire. La route peut faire fleurir les déserts et rattacher les régions les plus inaccessibles au reste du pays.

Le temps des schémas directeurs des liaisons routières est enfin arrivé et le document actuellement soumis à l'appréciation des conseils généraux et des Coder marque une date importante dans l'histoire de ces régions.

Ce schéma qui est logique, doit évidemment être considéré à son échelle : toute querelle qui pourrait surgir ici ou là à propos de son tracé est un peu ridicule. Quelle importance y a-t-il en effet à trouver une liaison de première catégorie à cinq, dix, vingt ou vingt-cinq kilomètres de sa propre agglomération ?

Il ne faut pas perdre de vue que les liaisons autoroutières ou routières de première catégorie sont, en réalité, des voies de pénétration et non des voies de desserte pour telles ou telles localités. En marquant bien, pour la première fois, une volonté de rompre avec la tradition résolument centripète de nos réseaux routier et ferroviaire, ce schéma directeur est bon, même pour ma région. Mais nulle baguette magique ne le réalisera du jour au lendemain.

Une politique volontariste voudrait qu'il fût réalisé d'abord au profit des régions les plus désertées. Je n'ai guère d'illusions sur ce point ! Pendant longtemps encore les comptages resteront le critère des choix. Peut-être est-ce inévitable : avouons que c'est tout de même regrettable.

Done, malgré les points sombres soulignés par tout le monde, et tenant compte de l'augmentation de certains crédits également remarquable, l'apparition de ce schéma directeur m'inclinera, monsieur le ministre, les yeux fixés davantage sur l'avenir que sur le présent immédiat, à voter cette fois encore les crédits de votre ministère. (Applaudissements.)

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mes réflexions porteront sur deux points. Le premier concerne la situation de certains personnels de votre ministère, dont le nombre atteint 43.000 environ. Il s'agit des agents non titulaires, qu'ils

soient payés sur fonds budgétaires et recrutés par voie de contrat ou qu'ils soient auxiliaires et rémunérés sur fonds de travaux.

Une telle situation, me semble-t-il, est anormale. On ne peut pas ne pas accorder à ces personnels, qui effectuent en fait le même travail que les agents de la fonction publique, la parité en matière d'ajustement de salaires.

Quant au personnel non titulaire, rémunéré sur fonds de travaux, il ne bénéficie d'aucune sécurité de l'emploi ni d'aucune grille indiciaire à caractère national. Certes, des palliatifs ont été trouvés, mais convenons qu'ils sont loin d'avoir réglé tout le problème.

La masse de ces non-titulaires a droit à des égards et demande qu'il soit remédié à cette situation inadmissible, ce qui suppose, bien entendu, monsieur le ministre, l'accord de votre collègue des finances. Je vous demande donc de faire ressortir auprès de lui toute l'importance de ce problème afin d'obtenir que soient tenues les promesses qui ont été faites aux intéressés. Or, rien dans le budget n'indique qu'elles pourront l'être en 1971. Le respect de la dignité de ces 40.000 agents qui travaillent sous vos ordres voudrait que des engagements matériels et moraux puissent être pris par l'Etat à leur égard ; ils le méritent.

J'en viens maintenant à la liaison routière Lille—Dunkerque. Depuis cinq ou six ans et même plus, je partage la vie d'une région en constante expansion portuaire et maritime d'une part, industrielle d'autre part. Les conséquences ce sont des réalités redoutables que chacun sent venir.

Nous nous réjouissons de l'expansion industrialo-portuaire qui est en cours et de celle de même nature, mais plus accentuée encore, qui va s'amorcer tout le long du littoral de Dunkerque à Calais ; mais cette expansion ne peut atteindre pleinement son but que si, dans le même temps, ne sont pas trop parcimonieusement accordés les moyens à mettre en œuvre pour assurer une bonne liaison routière entre ce littoral et l'arrière pays et ses industries, hinterland qui déborde, et de loin, s'agissant du port septentrional français, les frontières de nos voisins belges, hollandais et allemands.

Cette liaison, commencée aux limites du tracé, d'une part, au nord de Lille, et d'autre part, au sud de Dunkerque, doit être achevée sur cinquante kilomètres, ainsi que nous le réclamons depuis des années.

Personne dans le Nord n'accepterait que les travaux d'achèvement ne soient pas entrepris sans délai. Nous, gens du Nord et du littoral — le littoral qui, d'ailleurs, est au service de l'économie nationale — tenons à vous marquer notre volonté de voir cette liaison réalisée dans sa totalité.

L'exécution au coup par coup, morceau par morceau, en tranches mal coupées, qu'on tente de justifier par toutes les astuces de la technique, ne saurait nous satisfaire. Monsieur le ministre, tous les gens du Nord quels qu'ils soient vous prient avec insistance de ne pas donner à votre apparente intention d'opérer comme avec une scie une coupure longitudinale et médiane qui serait pour eux inacceptable, à tous égards. Les impératifs économiques de notre région exigent que l'opération soit menée à bonne fin dans son intégralité et dans les plus courts délais possibles.

Peut-être, monsieur le ministre, nous répondrez-vous que nous avons tort, dans le Nord, de nous plaindre. Nous ne pouvons accepter une telle réponse ; elle est sans valeur, puisque d'abord, c'est celle que vous faites à la plupart des représentants ou porte-parole d'autres régions économiques, qui défendent auprès de vous les intérêts de ces régions, ensuite parce que notre région bien que s'étendant sur une petite surface, compte près de quatre millions d'habitants, avec leurs espoirs, certes, mais aussi avec leurs soucis, leurs préoccupations et, pour certains, leur désespoir. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Christian Poncelet. Je voudrais, monsieur le ministre, vous présenter une observation, vous poser une question et vous soumettre, si vous le permettez, une suggestion.

Le développement des métropoles régionales est assurément un des objectifs majeurs de l'aménagement du territoire. Mais comment ne pas voir qu'il serait absurde de contribuer à la création de villes très importantes, et même trop importantes, qui seraient entourées d'une région désertique ?

Or, l'examen de la répartition des crédits du fonds spécial d'investissements routiers peut donner quelques inquiétudes à ce sujet. N'y voit-on pas, en effet, que l'accent est mis de manière très nette sur la voirie en milieu urbain dont les crédits d'engagement sont majorés de plus de 50 p. 100 alors que les autorisations de programmes destinées au réseau national de rase campagne passent de 650 à 680 millions de francs seulement ?

Ainsi le réseau de rase campagne apparaît comme étant, dans vos projets, sacrifié.

Il est pourtant essentiel de créer des liaisons satisfaisantes entre les métropoles et la périphérie des régions. La notion même de métropole implique qu'il s'agit de villes possédant des services tertiaires de haute qualité que l'on ne peut trouver que dans une agglomération importante. Il s'agit de la région tout entière et que, par conséquent, de très bonnes liaisons doivent exister entre les villes petites et moyennes et le chef-lieu de la région. C'est pourquoi une quasi-stagnation des crédits de la voirie de rase campagne peut paraître inquiétante.

Il est bon de rappeler que, par suite de la disparition progressive des terrains constructibles dans les villes importantes et même moyennes, on observe, au niveau de la répartition des permis de construire, un phénomène très net : on construit de plus en plus dans les villes de moins de 2.000 habitants, c'est-à-dire, pratiquement, dans les zones rurales qui environnent les métropoles. Ce mouvement ne doit certes pas être découragé, car ce mode d'habitat offre en général, sans aucun doute, plus d'agrément que celui des quartiers urbains traditionnels et toutes les statistiques sur le prix des terrains montrent qu'avec les mêmes crédits on construit plus de logements en zone rurale que dans les villes.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire porter votre effort sur le réseau de rase campagne, qui en a besoin, ce que vous avez d'ailleurs fort justement reconnu ce matin.

Cette observation concerne, certes, l'ensemble du territoire. Mais je veux appeler tout particulièrement votre attention sur la nécessité d'engager très rapidement, dans l'esprit que je viens de vous exposer il y a un instant, les travaux destinés à porter à quatre voies la largeur de la route Remiremont—Nancy—R. N. 57. Cette réalisation, vous l'avez promise à plusieurs reprises, l'an dernier, au cours de la discussion de ce même budget, vous avez donné l'assurance qu'elle serait inscrite dans le VI^e Plan.

Pour marquer tout l'intérêt qu'il porte à seconder les efforts de l'Etat, le département des Vosges a consenti un complément aux crédits que vous avez mis à sa disposition pour la réalisation des études. Celles-ci sont terminées, le projet est prêt. La question est maintenant de savoir quand commenceront les travaux de cet important axe routier Remiremont—Nancy. Je souhaite ne pas avoir, comme l'un des orateurs précédents, à attendre dix-huit années.

Après cette question, je présenterai une suggestion. Sans doute, les crédits budgétaires ne correspondent-ils jamais, hélas ! exactement aux besoins. C'est pourquoi l'idée de faire appel aux collectivités locales pour l'entretien du réseau national semble progresser. Il me paraît souhaitable, à ce sujet, de retenir la formule des contrats de programme librement acceptés par les départements, qui s'engageraient à compléter, par une participation financière, les crédits d'Etat afin d'améliorer certaines routes nationales. Il s'agirait donc pour les départements et l'Etat d'établir un programme des travaux à exécuter à cet effet.

Les crédits budgétaires auraient ainsi un effet d'entraînement et gagneraient en efficacité. Il conviendrait à cet égard de s'inspirer de la méthode suivie pour la restauration du réseau routier endommagé par le gel au cours de l'hiver dernier. Vous vous souvenez qu'alors vous avez bien voulu recevoir une délégation des élus de mon département auxquels vous avez proposé d'ajouter à l'effort que vous poursuivez un effort comparable du département. Apr., de longues délibérations le conseil général de notre département a accepté cette procédure. Aujourd'hui il ne regrette pas cette acceptation car son réseau, grâce à l'effort conjugué de l'Etat et de la collectivité départementale, peut être sûrement amélioré.

Je sais par ailleurs que d'autres départements, qui n'ont pas suivi la même voie, regrettent aujourd'hui de n'avoir pas souscrit à vos propositions, car leur réseau national est demeuré en très mauvais état.

Mais il serait éminemment souhaitable que ce type de contrat de programme pour l'amélioration de la voirie nationale résulte d'un libre choix des conseils généraux et non pas — j'y insiste — d'une obligation. Cette participation volontaire serait, monsieur le ministre, plus facilement acceptée que le transfert quasi autoritaire aux départements d'une partie du réseau national. Telle est la suggestion que je vous soumets, monsieur le ministre.

Avant de terminer, j'appelle votre attention sur un problème évoqué par plusieurs de mes collègues au sein de la commission de la production et des échanges : la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. Plus de vingt-cinq ans après la Libération, bien des ouvrages, hélas ! n'ont pas été définitivement reconstruits.

De reconstruction provisoire en reconstruction provisoire, on a finalement dépensé plus que n'aurait coûté une reconstruction définitive. Cette anomalie devrait cesser.

Telles sont l'observation, la question et la suggestion que je voulais vous présenter. L'action que vous menez montre votre ferme volonté de surmonter, avec les moyens toujours insuffisants dont vous disposez, les difficultés auxquelles vous êtes confronté. Nous suivons cette action et nous sommes persuadés que l'énergie que vous déployez aura pour résultat la prompte remise en état du réseau national routier français. (Applaudissements.)

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

M. Pierre Couderc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ma participation à ce débat est fondée sur des considérations d'ordre général, mais aussi sur des réalités propres à la région et au département que je représente.

Je m'adresserai non seulement, monsieur le ministre de l'équipement, à vous-même, mais aussi au ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, ainsi qu'à M. le ministre des transports, tant il m'apparaît que ne peuvent être disjointes certaines des compétences qui vous échoient.

Il existe en France des régions que l'on pourrait considérer comme suréquipées, d'autres moyennement équipées et plusieurs sous-équipées. D'ailleurs, monsieur le ministre, vous avez fait état tout à l'heure de ces différences entre les régions de France ; vous en êtes donc très conscient. Bien entendu, ces raisons d'ordre démographique, climatique ou géographique qui créent des disparités et qui conditionnent les modes de vie ne manquent pas d'exister dans tous les pays du monde.

Sur certaines parties du territoire, les moyens de communication les plus divers sont souvent concentrés sur le même parcours pour assurer la même liaison. Ainsi une voie ferrée à grande vitesse est en concurrence avec une autoroute et une ligne aérienne pour assurer des liaisons nombreuses et rapides sans compter le turbo train qui commence à compléter efficacement tous ces moyens.

En revanche, dans d'autres parties du territoire, ces moyens sont inexistant. Le désenclavement d'une région dépend en priorité des moyens de communication qui la mettent en relation avec les régions avoisinantes, avec les centres urbains, permettant aux populations qui l'habitent de bénéficier des mêmes avantages que leurs compatriotes dans les domaines culturel, social et économique.

L'équipement du pays passe, en premier lieu, par l'aménagement du réseau routier qui doit desservir les populations des contrées qu'il traverse, mais aussi nous assurer, en cette fin du xx^e siècle, des déplacements devenus tellement coutumiers que les routes sont fréquentées par de très nombreux voyageurs qui assurent un trafic important et régulier.

Le problème de départements tels que celui de la Lozère ne peut vous échapper. Il fait partie de ce qu'il est convenu d'appeler l'arrière-pays, étant situé à la bordure Nord des départements du littoral Languedoc-Roussillon et, avec d'autres départements, l'Ardèche, l'Aveyron, le Cantal, la Haute-Loire, juste au Sud du massif Central. Il bénéficie d'avantages financiers au titre de son classement en zone de rénovation rurale. Cependant, il serait indispensable que les crédits affectés tant par le ministère de l'équipement et par le F. I. A. T. qu'au titre de la subvention « rénovation rurale » soient plus importants pour permettre un désenclavement efficace et rapide.

Le département de la Lozère est traversé par la route nationale n° 9 qui, de Clermont-Ferrand à Béziers, constitue un axe très fréquenté. Sur cette route des travaux sont en cours depuis des années. Des améliorations ont, certes, été apportées, mais les crédits affectés restent trop modestes. La route nationale n° 88 qui, du Puy, permet, en passant par Langogne, de rejoindre Mende, chef-lieu du département, nécessite des travaux importants et il serait souhaitable qu'au cours des années à venir elle soit aménagée en vue de relations plus normales et correspondant à sa vocation.

Deux voies transversales, la nationale n° 107 et la nationale n° 107 bis, méritent une attention particulière. En effet, la nationale n° 107 bis assure la jonction la plus rapide, depuis Saint-Flour en passant par Marvejols et Florac, pour les départements du Cantal et de la Lozère, avec Alès, Nîmes, le littoral et le midi méditerranéen. Elle est l'objet aussi d'aménagements constants, mais cependant trop lents du fait de l'insuffisance des moyens mis à la disposition du département pour l'exécution des travaux nécessaires.

La liaison Méditerranée-Massif Central-Paris doit passer par ces voies. Ce sont les plus directes. La rentabilité de leur mise en état est assurée et leur tracé garanti en même temps l'avenir économique des départements qu'elles traversent.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il est indispensable qu'en même temps que les grands travaux prévus pour les centres urbains vous envisagiez une remise en état des routes qui sont

les seuls moyens de communication pour les populations rurales de ces départements.

Je voudrais au passage — vous m'en excuserez, car ce n'est pas de votre compétence — vous entretenir de la ligne de chemin de fer, seule transversale en Lozère, qui dessert la ville de Mende et permet de rejoindre la voie ferrée Paris-Béziers et la voie ferrée Paris-Nîmes.

Des études récentes des services de la S. N. C. F., il ressort que sa rentabilité est douteuse et que, de ce fait, son existence serait mise en cause. Je tiens à vous assurer qu'en raison des difficultés climatiques, c'est le seul moyen de communication mis à la disposition de toute une partie de la Lozère par temps d'hiver et qu'il n'est pas possible d'envisager un moyen de remplacement par route. Le critère de rentabilité doit s'effacer devant la certitude du service rendu. Le département de la Lozère, qui se trouve être le moins peuplé et le plus pauvre des départements français, ne peut envisager, pour assurer le maintien de cette ligne de chemin de fer, de prendre à sa charge le déficit d'exploitation de la S. N. C. F. C'est donc, à mon sens, la solidarité nationale qui doit jouer en sa faveur grâce à la prise en charge par l'Etat des dépenses nécessaires.

Enfin, monsieur le ministre, ne serait-il pas possible d'avancer les dates d'affectation des autorisations de programme pour les opérations intéressant les routes nationales des régions de montagne, où les conditions atmosphériques interdisent généralement tous travaux dès le début du mois de novembre ?

En 1970, pour ce qui concerne le département de la Lozère, la plupart des crédits ont été affectés à partir du mois d'août. Or, à cette époque, le trafic routier, les vacances du personnel des entreprises de travaux publics, l'annonce tardive des possibilités financières mises au service du département se traduisent par des retards importants dans l'exécution des programmes, lesquels risquent d'être reportés à l'année suivante et d'être finalement plus coûteux. Il serait donc souhaitable que les autorisations de programme soient affectées de préférence en début d'année et en priorité pour les départements de montagne.

L'aménagement en cours des grandes régions — Aquitaine, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur — apportera, j'en suis certain, des avantages importants à notre pays. Mais il importe que le reste du pays puisse accéder au même niveau d'expansion.

Les propos du chef de l'Etat et du chef du Gouvernement ne laissent heureusement aucun doute à ce sujet. Vous-même, monsieur le ministre, vous avez souligné ce matin les disparités qui existent d'une région à l'autre et les procédés par lesquels vous envisagiez de les supprimer.

C'est pourquoi je suis persuadé que les quelques remarques que je viens de formuler sauront retenir votre attention et que vous apporterez tous vos soins à la réalisation, dans un avenir que nous souhaitons tous très prochain, d'une France pour tous les Français. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

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

M. Pierre Lelong. Monsieur le ministre, le projet de budget du ministère de l'équipement pour 1971 enregistre une substantielle augmentation des crédits prévus pour la construction de routes nationales nouvelles, et vous avez annoncé à la Coder de Bretagne, il y a quelques jours, que cela permettrait au réseau routier breton d'être, d'ici à cinq ans, en mesure de satisfaire aux normes qui avaient été tracées en 1968 à Quimper par le général de Gaulle, c'est-à-dire la mise à quatre voies de la rocade de Caen à Nantes par Brest, Quimper et Vannes.

Vous avez effectivement annoncé que les crédits consacrés aux routes bretonnes atteindraient en 1971 la somme de 200 millions de francs. Au nom de mes collègues de Bretagne, j'en prends acte et vous en remercie.

Mais je dois me faire ici l'écho des questions et des inquiétudes que suscite l'exécution de ce programme, tout en étant parfaitement conscient de l'effort considérable que représente une augmentation de crédits aussi massive.

J'aimerais d'abord savoir dans quelle proportion ces 200 millions de francs seront répartis entre le budget annuel et le fonds d'action conjoncturelle. A ma connaissance, ce point n'est pas encore précisé. Selon certains bruits, la moitié des crédits routiers inscrits au fonds d'action conjoncturelle seraient réservés à la Bretagne, ce qui la ferait bénéficiaire, si j'ose dire, d'une répartition beaucoup moins favorable par rapport à l'ensemble du réseau national. S'il devait en être ainsi, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous indiquiez les motifs d'une telle répartition.

Mais mon intervention sera surtout consacrée au programme 1971-1975 et aux éclaircissements que vous avez fournis sur ce point à Rennes, devant la Coder de la région de Bretagne. Je n'insisterai pas davantage sur les chiffres mêmes de votre projet de budget pour 1971, lesquels recueillent toute notre approbation.

Le programme initial à réaliser entre 1971 et 1975 en Bretagne reposait, vous le savez, sur la réalisation d'une route

à quatre voies. Mais vous avez déclaré devant la Coder que la route déjà existante serait portée à quatre voies sur les deux tiers seulement de son parcours et que, pour le reste, elle resterait à deux voies, des crêneaux de dépassement étant aménagés tous les dix kilomètres.

En revanche, vous avez annoncé que plusieurs liaisons complémentaires seraient ajoutées au programme initialement prévu, ce qui justifiait en quelque sorte l'exécution partielle de ce même programme.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de déplorer la modification ainsi intervenue. Les Bretons savent faire la différence entre quatre voies et deux voies, et ils ne peuvent que regretter ce changement apporté à un projet qui avait été formellement annoncé il y a déjà de nombreux mois.

En outre et surtout, je remarque qu'une fois encore l'extrême Ouest est délaissé. Les liaisons complémentaires envisagées, Montauban—Lamballe, Guingamp—Lannion, de Rennes à la limite du département de la Mayenne, Rennes—Saint-Malo, Rennes—Fougères, négligent absolument l'extrême Ouest, dont pourtant les problèmes de développement revêtent un caractère d'urgence.

Je voudrais donc savoir si ce tiers de l'itinéraire principal qui, au moins jusqu'en 1975-1976, ne sera pas aménagé à quatre voies se trouvera dans l'extrême Ouest ou dans les régions plus centrales qui bénéficieront des aménagements complémentaires que vous venez d'annoncer.

D'autre part, vous avez, à juste titre, souligné la nécessité de mettre en adjudication des lots importants, afin de permettre aux entreprises de consentir des baisses de prix plus substantielles. Alors, pourquoi ne pas porter immédiatement à quatre voies la totalité de l'itinéraire principal au lieu de fractionner les lots et de risquer de moins bonnes conditions d'adjudication ?

Enfin, vos déclarations devant la Coder de Bretagne ont laissé prévoir un plafonnement à 200 millions de francs, pour les années postérieures à 1971, du programme routier breton. Compte tenu de la dépréciation prévisible de la monnaie, on peut donc craindre une diminution du volume des travaux.

J'espère, monsieur le ministre, que vos réponses rassureront pleinement nos populations, qui sont déjà conscientes de l'effort magnifique qui est entrepris pour doter notre pays du réseau routier qui lui est indispensable.

Vous le savez, la manière de donner vaut tout autant que ce que l'on donne. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Michel Duval. Tout d'abord, monsieur le ministre — une fois n'est pas coutume — je vous adresse mes vives félicitations pour la clarté de l'exposé que vous nous avez fait ce matin, et aussi pour les mesures concrètes que vous avez su faire aboutir.

Avant votre arrivée, l'esprit qui régnait dans votre ministère était un peu vieillot et des habitudes sclérosantes privaient vos cadres, malgré leur grande qualité, d'une bonne part de leur efficacité.

Vous avez entrepris de tirer le ministère de l'équipement de son ronronnement administratif traditionnel et de le dégager de la gangue bureaucratique. Vous êtes en train de créer au sein de votre administration le sens de l'initiative et de la responsabilité, à la place des pratiques anciennes de l'anonymat et du triple parapluie. Vous méritez pour cela notre approbation publique et je souhaite que votre exemple soit suivi par d'autres ministères.

Encore faudra-t-il veiller à ce que ce nouvel esprit souffle jusqu'aux services de base, où le manque de crédits — il en manque toujours pour réaliser ce qui est souhaitable — sert trop souvent de couverture pour ne pas réaliser ce qui est possible.

Vous bousculez les habitudes, vous « mettez l'imagination au pouvoir », mais cette fois pour agir, et vous êtes en train de démontrer qu'avec des crédits même limités il est toujours possible de mieux faire, en changeant de méthodes.

Vous nous avez annoncé la mise en chantier de 2.000 kilomètres d'autoroutes au cours du VI^e Plan. L'accueil chaleureux fait à votre déclaration par notre Assemblée démontre que tous les parlementaires sont convaincus de l'importance primordiale d'un réseau routier moderne pour le développement industriel du pays.

M. le Président de la République, venu constater le résultat des décisions qu'il avait lui-même prises lorsqu'il était Premier ministre, a célébré à Lyon les vertus de l'autoroute et des liaisons routières continues. Il a aussi repris un thème qui m'est cher et que je développe depuis plusieurs années, en commission comme à cette tribune, avec l'acharnement des défenseurs des justes causes : la création d'un axe routier rapide est-ouest en France.

Lors du débat sur le VI^e Plan, j'ai rappelé la nécessité impérieuse et urgente pour l'équipement, mais aussi pour l'équilibre de la France, de l'aménagement d'une telle voie rapide, auto-

route ou route à quatre voies. J'ai mis l'accent sur cette évidence que l'achèvement de l'autoroute Le Havre—Paris—Marseille diviserait la France en deux parties : un tiers développé, comprenant la région parisienne, le Nord, l'Est, la région Rhône-Alpes et le grand delta ; les deux autres tiers sous-équipés, mal reliés et qui constitueront, faute de cette liaison transversale, un véritable ghetto économique ; j'ai prédit alors que la France de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Centre se révolterait contre la France industrielle et riche.

J'ai indiqué hier, dans le débat sur l'aménagement du territoire, ma satisfaction de voir le schéma routier rompre délibérément avec la toile d'araignée centralisatrice autour de Paris. Mais ce schéma, ou du moins les explications qui l'accompagnent, prévoit la possibilité de création de six liaisons Ouest—Est, et aujourd'hui à vous-même comme à M. Bettencourt hier, je dis que c'est trop ou que ce n'est pas assez.

Plutôt que six transversales hypothétiques, nous voulons, avec une force et une irritation grandissantes, l'établissement d'une première grande liaison routière rapide Ouest—Est, dont le rôle serait de relier la façade atlantique, délaissée, au couloir rhodanien, axe privilégié de développement économique, et aux grands pôles de développement industriel du Marché commun.

Cette transversale à partir du tronc commun Limoges-Montluçon doit comporter, à l'Ouest, trois antennes en direction de Poitiers et Nantes, de La Rochelle, d'Angoulême et Bordeaux et doit, à l'Est, se diversifier en une liaison vers la Bourgogne et Mulhouse, une liaison centrale par la route nationale n° 143 vers Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon et la Suisse, et une antenne ultérieure vers le Sud de la vallée du Rhône.

Les études sont faites, la rentabilité économique prouvée par un dossier établi, en liaison étroite avec vos services, par l'Association de la route Centre-Europe-Atlantique.

Hier, j'ai dit à cette tribune que l'heure du choix avait sonné. Le ministre de l'aménagement du territoire a paru admettre notre thèse. Je vous demande aujourd'hui, solennellement, monsieur le ministre de l'équipement, de prendre une décision. Elle est de votre ressort. Je vous demande l'engagement de commencer les travaux sur la partie centrale, à laquelle ne s'intéresseront pas, hélas ! les capitaux privés, mais qui constitue le maillon essentiel...

M. Lucien Neuwirth. Très bien !

M. Michel Duval. ... qui permettra de forger la chaîne, qui provoquera la participation des régions concernées, mais aussi sans doute celle de la banque européenne d'investissements et peut-être — qui sait ? — des capitaux suisses.

Votre méthode intelligente et pragmatique de gestion des ressources, votre appel aux financements extérieurs permettent, dès 1971, de satisfaire à ce que je considère comme une des toutes premières priorités sur le plan de l'aménagement du territoire français.

Un de mes collègues de la région méridionale, mieux pourvue en routes et autoroutes que la mienne, a, ce matin, par une boutade, exprimé la vérité : « Où en es-tu, me demandait-il, dans ta bataille pour la création du transsaharien français ? »

Si les régions concernées, l'Ouest, la façade atlantique, le Centre, pourtant riches de possibilités, ne sont pas encore le désert, le déperissement s'y accentue, l'écart entre les salaires et les conditions de vie se creuse par rapport aux autres régions. Je l'ai démontré hier, je n'y reviendrai pas. Mais, avec gravité, je vous le dis, monsieur le ministre, les Français de ces régions n'accepteront pas d'être des citoyens de seconde zone ou les gardiens des parcs nationaux ou régionaux.

M. Georges Carpentier. Très bien !

M. Michel Duval. Avant qu'il soit trop tard, je vous conjure de leur permettre, par la création au cours du VI^e Plan, de cet axe routier transversal français — infrastructure de base du développement — de participer à la communauté nationale et aux fruits de l'expansion industrielle, commerciale et sociale de la France. (Applaudissements.)

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

M. Lucien Neuwirth. Mesdames, messieurs, il faudrait être bien partial pour refuser de reconnaître l'effort entrepris en faveur de notre équipement et particulièrement de l'équipement autoroutier. Toutefois, ce serait manquer de clairvoyance que de s'en contenter, car le ministère de l'équipement et du logement est une des clés de notre développement. On se demande à quoi ressemblerait une industrialisation démunie d'un entourage en communications, télécommunications et équipements ajustés aux dimensions que l'orientation prioritaire du VI^e Plan veut lui donner.

En ce domaine, bien matériel, ne comptons pas sur les miracles. C'est en termes de moyens et de méthodes que l'on doit s'exprimer, et cela est vrai aussi bien pour l'équipement que pour le logement.

En ce qui concerne les moyens, ceux de l'Etat sont évidemment insuffisants pour, à la fois, assurer un développement

modeste et faire face aux impératifs de l'entretien. Il y a heureusement, pour les relayer, les disponibilités privées : ce n'est pas un de vos moindres mérites, monsieur le ministre, que d'avoir su les utiliser pour encadrer, voire remplacer des moyens de l'Etat. Je suis persuadé que vous suivez une bonne voie, quoique je ne sois pas sûr que le choix des ouvrages à péages soit le meilleur. Je constate qu'aux Etats-Unis, par exemple, il est très différent.

Un remède à une telle situation existe-t-il ? A mon avis, il y en a deux, de natures différentes, mais complémentaires.

Le premier serait que les choix budgétaires fussent différents. C'est un problème d'exécutif. Nous avons à juger aujourd'hui la solution qu'il nous propose. Disons qu'elle nous paraît un peu insuffisante.

Le second remède tient en partie aux méthodes : nous ne sommes pas persuadés que la ventilation des dépenses, que la détermination des actions et même que l'initiative de ces actions soient bien adaptées aux réalités de notre époque ni coordonnées comme il conviendrait entre les départements, les collectivités locales et l'Etat. Autrement dit, si je puis employer cette expression, il faut « redistribuer les cartes » entre les collectivités départementales et communales, et le faire sans tricher, en collant aux réalités, et sans que le but suprême soit une fois encore de transférer sans contrepartie certaines charges de l'Etat sur les épaules de ces collectivités.

Aussi avons-nous vivement apprécié, ce matin, l'affirmation selon laquelle vous aviez la volonté de vous engager dans cette nouvelle voie.

Cependant, il est urgent que la médication produise rapidement son effet car la situation d'un certain nombre d'entreprises de travaux publics est, vous le savez, assez angoissante. Beaucoup qui se sont suréquipées dans l'espoir d'une mise en œuvre rapide de vastes programmes soumissionnent pour survivre en assurant la vie de leur personnel et de leurs cadres, et pour faire tourner leur matériel, car toutes ne sont pas rattachées à des groupes bancaires. Il est impératif que tous les plannings administratifs soient rigoureusement tenus dans les délais.

Avant d'aborder le brûlant sujet du logement que nous discuterons ce soir, je désire porter le fer, au sens étymologique du terme, c'est-à-dire désigner publiquement ce service qui, sous votre couvert, ignore près de dix millions de Français — un cinquième de notre population — et tente de justifier cette attitude par des réponses assez désopilantes dignes de figurer dans le Journal officiel de fantaisie de la panoplie du petit citoyen.

Non seulement les utilisateurs de « deux-roues » existent bien en France, mais ils ne se sont jamais si bien portés, peut-être parce que, après les Etats-Unis, nous découvrons tout ce que sur le plan de la santé, de la détente, ce moyen de déplacement peut apporter dans notre vie surmotorisée.

Or, je prétends que par méconnaissance, par une obstination de mauvais aloi, on crée les conditions qui peuvent à la fois étouffer une industrie nationale en état de conquérir d'immenses marchés étrangers et arrêter la bienfaisante évolution d'une activité saine quel que soit l'âge des utilisateurs.

En outre, je trouve scandaleux que le moyen de transport utilisé chaque jour par plus de deux millions de travailleurs, par des écoliers et des étudiants de plus en plus nombreux, soit l'objet d'un ostracisme inadmissible et insupportable.

Pour la seule région parisienne, quelques chiffres extraits d'une récente enquête effectuée par M. le préfet de la région parisienne, M. Doublet, sur les déplacements, indiquent qu'entre 17 heures et 19 heures, il y a 270.000 « deux-roues » en circulation. Imaginez ce qui se passe dans le Nord, en Gironde et ailleurs... Chacun voit de quelle région je veux parler.

Il est possible de mettre fin à cette situation d'une façon réaliste ; je vous fais, à cet égard, une proposition précise au sujet de laquelle je souhaiterais recevoir une réponse précise.

Donnez à vos directeurs départementaux mission de déterminer, en accord avec les collectivités départementales et locales, les mesures aptes à améliorer d'une façon ponctuelle les trajets les plus fréquentés par les « deux-roues ». Ils ne se trouvera par un maire, pas un conseil général pour vous refuser sa participation, avec les conseils tant des automobile-clubs que de l'union nationale des « deux-roues ».

Mais surtout si, dans ce domaine aussi, nous ne voulons pas rester le dernier pays d'Europe, fixez au 1^{er} juillet prochain la date limite des propositions à vous faire, de telle façon que budgétairement, l'affaire soit engagée à la plus grande satisfaction non seulement de millions d'utilisateurs de « deux-roues », mais aussi de millions d'automobilistes enfin soulagés de ce qu'ils considèrent comme un danger.

Votre volonté de parvenir à réduire notre retard dans l'équipement routier et autoroutier est reconnue par tous ; l'insuffisance des moyens mis à votre disposition est hélas ! établie, nous souhaitons qu'un effort complémentaire soit fait ; nous

vous le disons et nous vous soutiendrons dans vos efforts. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Bernard Marie. Monsieur le ministre, c'est devenu un lieu commun, encore qu'il soit plus que jamais d'actualité, de dire que le facteur le plus important de l'expansion économique d'une région réside dans le développement de ses moyens de communication.

C'est encore plus vrai pour le bassin de l'Adour, situé à l'extrémité du Marché commun. Son éloignement des principaux centres industriels est un lourd handicap tant pour les chefs d'entreprise de cette région que pour les industriels, qui, pour des raisons diverses, seraient incités à s'y établir.

Ce qui est vrai pour l'industrie l'est également pour le tourisme. Quelles que soient la beauté des sites ou la qualité de l'accueil réservé sur la côte basque, l'impossibilité pratique de circuler durant les mois d'été — M. le directeur des routes ne me démentira pas — aggravée d'ailleurs par la transhumance des touristes français et étrangers vers l'Espagne, n'est pas un facteur favorable au développement de l'économie touristique.

Ce handicap est aggravé encore par l'accroissement du trafic routier lourd international. En effet, par suite du développement du camionnage en Espagne, conséquence de l'ouverture de ce pays vers le Marché commun, ce trafic s'est notablement intensifié, aggravant encore les difficultés de circulation sur la route nationale 10.

Tous ces problèmes vous sont connus, monsieur le ministre, et depuis longtemps vos services cherchent des palliatifs. Pour la côte basque on prévoit, je dirai même qu'on a conçu l'autoroute A 63. Vous nous en aviez annoncé, l'an passé, à la même époque, le lancement prochain. Or ce lancement est retardé de mois en mois, pour des motifs que j'ignore, mais qui risquent de faire croire, la proximité de la côte aidant, qu'il s'agit d'un véritable serpent de mer ! J'aimerais, avec toute la population de la côte basque, et des millions d'usagers, savoir où en est exactement cette question.

Mais il est bien évident que cette autoroute ne constitue qu'un élément de l'infrastructure routière du Sud-Ouest. Certes, les travaux tendant à porter à quatre voies la nationale 10, sur environ 120 kilomètres, entre Saint-Geours-de-Marenne et Le Muret, que M. le Premier ministre et vous-mêmes vous étiez engagés à lancer l'année dernière à la demande des députés du groupe de la majorité du bassin de l'Adour, ont bien commencé. Mais, empruntant très souvent ce trajet, je peux vous dire que ces travaux ne vont pas vite, et tous ceux qui circulent sur la nationale 10, entre Bordeaux et la frontière espagnole, se demandent quand ils seront achevés.

Mais le bassin de l'Adour ne s'ouvre pas seulement sur Bordeaux. Très normalement, les courants économiques l'entraînent vers Toulouse et la Méditerranée.

Je ne vous reparlerai pas, mon ami M. Plantier l'ayant déjà fait, de la nécessité de porter à 4 voies la route nationale 117, de Bayonne à Toulouse, à moins qu'elle ne soit doublée progressivement par une autoroute. Celle-ci est d'autant plus nécessaire que, malgré des améliorations notables, le trafic ferroviaire entre Bayonne et Toulouse reste très difficile.

Dans une région extrêmement excentrée le développement du réseau routier est indispensable pour assurer la survie de l'économie régionale, sans même parler de son développement. C'est bien le cas du bassin de l'Adour, et ce n'est pas pour rien que le département des Pyrénées-Atlantiques compte parmi ceux où le problème de l'emploi se pose avec une particulière acuité.

Sans doute, dans une partie de ce département, les « retombées » de l'exploitation du gisement de Lacq ont-elles rendu moins sensible cette évidence. Les craintes, provisoirement injustifiées, semble-t-il, de voir se tarir prochainement ce gisement, ont fait récemment prendre conscience à l'économie régionale d'un problème dont la côte basque, elle, était parfaitement avertie.

Mais il convient que les responsables au plus haut niveau, et vous en êtes un, monsieur le ministre, se rendent bien compte que la nécessaire mutation des années 1980 à 2000 doit commencer dès à présent, c'est-à-dire au moment où la récente association de l'Espagne au Marché commun va vraisemblablement ouvrir au bassin de l'Adour des possibilités économiques qu'il n'a plus eues depuis fort longtemps.

Encore faut-il lui en donner les moyens.

Je vous ai parlé des routes, je voudrais vous parler maintenant du port de Bayonne, qui a eu récemment des problèmes que votre directeur de cabinet connaît remarquablement, bien qu'il ait changé de chapeau. Je tiens au passage à le remercier tout particulièrement de l'aide efficace qu'il a apportée aux responsables, dans des conditions difficiles, ces temps derniers.

Le trafic du port de Bayonne est passé, de moins d'un million de tonnes en 1958, à 2.860.000 tonnes en 1969, c'est-à-dire

qu'il a triplé en moins d'une décennie. Certes, une part très importante de ce trafic provient de l'exportation du soufre de Lacq puisque celle-ci représente environ 1.200.000 tonnes. Les craintes suscitées dans le Béarn par une diminution progressive à partir de 1980 de ce gisement, se répercutent bien évidemment au pays basque.

Mais le port de Bayonne devrait trouver dans l'économie espagnole, en particulier celle de la Navarre, non seulement un palliatif à la diminution inexorable, à moyen terme, des exportations de soufre, mais encore un motif de développement.

Bayonne se présente, en effet, géographiquement, comme le débouché naturel de la riche province espagnole de Navarre en pleine croissance. L'association de l'Espagne au Marché commun, que j'ai déjà évoquée, va favoriser encore cette croissance. Pour que cette voie naturelle puisse être exploitée il est indispensable que des communications commodes par terre soient établies entre Bayonne et Pampelune, et que le port de Bayonne soit aménagé de façon à pouvoir concurrencer les ports espagnols voisins, qui sont, eux, remarquablement équipés.

Or, si des efforts importants ont été faits et continuent à être faits aujourd'hui encore en faveur de ce port, il ne paraît pas certain qu'ils soient suffisants pour compenser tous les inconvénients dus aux tempêtes du golfe de Gascogne qui perturbent les fonds à l'entrée du port.

Si j'ai bien compris M. le directeur des ports maritimes, les diverses études en cours devraient permettre de déterminer à brève échéance la solution qui résoudra cette fois, je l'espère de façon définitive, les difficultés d'accès et de rendre possible l'entrée de bateaux d'un tonnage plus important, ce qui est d'une nécessité vitale pour assurer l'exploitation concurrentielle des entreprises existant déjà et pour favoriser un développement économique dont cette région a le plus grand besoin.

J'ai noté, ce matin, avec beaucoup de satisfaction, l'augmentation de 40 p. 100 des crédits affectés aux infrastructures portuaires. Cette satisfaction aurait été plus grande si, parmi les ports cités, avait figuré celui de Bayonne. J'espère que ce n'est qu'une omission et que vous voudrez bien me le confirmer.

Anticipant quelque peu sur l'ordre du jour, je terminerai, si vous le voulez bien, monsieur le ministre, en évoquant un problème que vous connaissez bien, et que je ne devrais aborder que dans le cadre de votre budget du logement — mais cela m'évitera de revenir à la tribune — celui de la Z. U. P. de Bayonne.

Vous en connaissez tous les éléments que vous avez, d'ailleurs, évoqués au cours d'une émission télévisée à laquelle participait le maire de cette ville.

Depuis cette époque, la situation n'a pas sensiblement évolué. Les H. L. M. de cette Z. U. P. ne sont que très partiellement occupés et leurs locataires adressent les mêmes reproches aux collectivités intéressées. Il n'est pas question pour moi d'analyser les raisons de cette situation, chacun des responsables ayant tendance, et c'est très humain, à rejeter sur les autres tout ou partie de la responsabilité de cet état de fait.

Il n'en demeure pas moins que celle de votre administration est au moins partiellement engagée, même si elle n'a fait que se laisser influencer par les arguments des responsables locaux, arguments dont la situation présente démontre qu'ils étaient, au moins provisoirement, erronés.

Il en résulte qu'un problème d'occupation, de rentabilité et de charges se pose déjà pour les occupants, et va se poser à brève échéance pour la société H. L. M. responsable, et par voie de conséquence pour la collectivité garante. Sous prétexte que des centaines d'appartements sont inoccupés, vos services se refusent à autoriser de nouvelles promotions H. L. M. et P. L. R. dans les autres villes de l'agglomération, en particulier Anglet et Biarritz.

Je vous demande donc d'inviter vos services à examiner toute possibilité de résoudre ces difficiles problèmes dont les classes laborieuses les plus défavorisées de l'agglomération sont les principales à souffrir.

Sur le premier point, je vous ai déjà demandé d'examiner la possibilité d'un déclassement des logements H. L. M. en logements P. L. R., ce qui soulagerait les locataires demeurant dans la Z. U. P., tout en permettant peut-être à une nouvelle couche de la population d'accéder à ces logements pour l'instant trop onéreux pour elle.

Sur le second point, je vous demande, considérant que l'aspect géographique, le problème des transports et la psychologie locale empêchant pratiquement les populations anglettes et biarrottes d'habiter la Z. U. P., de ne pas tenir compte de la situation particulière de celle-ci — dont les principaux intéressés ne sont pas responsables — pour empêcher la création de logements à Anglet et Bayonne, car les dernières expériences montrent que les demandes sont en général trois fois plus nombreuses que les programmes projetés ou réalisés.

Vous êtes un ministre auquel on ne pourra pas faire le reproche de manquer d'imaginatif. Vous avez démontré que vous aviez un sens profond de l'efficacité et que vous parveniez à tirer la quintessence des moyens mis à votre disposition. Les problèmes que je vous ai posés, et de la solution desquels dépend pour partie l'avenir d'une région, sont très loin d'être insolubles. Avec toute la population de la côte basque je suis certain que je peux compter sur vous pour les résoudre. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Maurice Georges. Monsieur le ministre, en tant que député de la ville du Havre, je tiens tout d'abord à vous féliciter et à vous remercier. Et cela pour deux raisons principales.

D'abord, pour avoir mis au point avec ténacité et avec fermeté une formule d'habitat qui porte déjà votre nom et qui, j'en suis sûr, triomphera car elle répond à un besoin et à un désir profond des Français. Ceux-ci en effet — et ma carrière médicale qui m'a fait pénétrer dans tous les foyers me l'a assez prouvé — se détournent de plus en plus du bruit, de l'agitation, de l'entassement et par conséquent des grandes habitations collectives. Ils rêvent de plus en plus d'habiter une maison individuelle qui leur apporte le calme, l'indépendance et qui facilite la vie de famille. Ils souhaitent avoir une maison proche du lieu de travail, entourée d'un petit coin de terre, et dont ils puissent devenir propriétaires grâce à une formule magique, la « formule Chalandon », par laquelle il suffit à l'acquéreur, grâce à quelques économies supplémentaires, de consentir une dépense à peine supérieure à celle exigée par une simple location en ville.

La deuxième raison de ma reconnaissance tient à ce qui a été fait déjà pour la ville et le port du Havre.

Il m'est facile d'évoquer l'après-guerre, la ville la plus sinistrée parmi les cités de même importance — ville littéralement pulvérisée dans ses parties les plus vives — et le port complètement démantelé, anéanti. Depuis lors, avec une persévérance qui ne s'est jamais démentie, à coups de milliards, peut-on dire, l'aide des pouvoirs publics a permis une véritable résurrection — le mot n'est pas trop fort.

Cet effort de l'Etat nous a redonné un port tout neuf, moderne, ayant augmenté ses profondeurs et détenant aujourd'hui un certain nombre de records : premier port de France quant au tonnage ; zone industrielle équipée de 10.000 hectares, la plus belle d'Europe ; écluse la plus vaste du monde.

Grâce à tout ce qui vient ainsi d'être réalisé : écluse, canal maritime, quais, terre-pleins, port pétrolier d'éclatement, l'avenir s'est éclairci. L'industrialisation va pouvoir s'emparer d'un site privilégié et équipé. Des emplois vont se créer, permettant aux jeunes de demeurer sur place. La ville et son commerce vont se réanimer. De tout cela, je peux porter témoignage et personne ne pourra me contredire.

Cependant, aujourd'hui, je dois confesser une déception : notre paquebot France, à beaucoup d'égards le plus beau bateau du monde — encore un record ! — s'est mis brutalement sur le flanc, renonçant à tenir ses engagements à l'égard d'une clientèle venue vers lui de tous les points du monde.

Sans préavis, l'équipage a fait brusquement défaut. Tout cela s'est fait, malheureusement, dans la précipitation, ne laissant pas aux intéressés le temps de comprendre que les mesures proposées, avec la seule intention de sauver le navire, n'étaient en réalité que des mesures de survie.

N'a-t-on pas déjà parlé de vente ? D'autres bateaux français de haute lignée ne naviguent-ils pas aujourd'hui sous pavillon étranger ? Le bateau Antilles n'a-t-il pas été sauvé de justesse parce que son personnel, compréhensif, avait accepté une réduction des effectifs ?

Revenons à des considérations plus favorables. L'expansion du port du Havre se poursuit à un rythme tel qu'il faut désormais parler non plus d'une simple croissance, mais d'une véritable explosion des activités qui va entraîner une explosion parallèle des besoins, mais je sais, monsieur le ministre, que vous ne serez pas pris de court.

C'est ainsi que nous enregistrons une augmentation du trafic par conteneurs — de 17.000 unités en 1968, le trafic va passer à 70.000 en 1970, les chiffres du premier semestre 1970 égalant ceux de toute l'année 1969 — une augmentation du trafic par car-ferries ; l'armateur norvégien Thoresen n'a-t-il pas assuré cet été cinq liaisons quotidiennes ?

Quant à la zone industrielle, je rappelle que sa mise en état — ponts, terre-pleins, canal maritime — doit toujours précéder l'installation des industries afin de ne pas les décourager.

Je rappelle également que, pour le terminal pétrolier, quel que soit son mode de financement, il faut être prêt en 1973 et engager par conséquent l'opération dès 1971.

Je ne reviendrai pas sur la liaison fluviale Seine-Est ; je l'ai déjà fait à cette tribune et lors de votre récent passage à notre préfecture. Mais je n'oublie pas votre promesse de veiller, dans le VI^e Plan, à l'aménagement de la voie navigable dans les vallées

en s'approchant le plus près possible du seuil à franchir avant d'atteindre le bassin de la Moselle.

Je veux en terminant rappeler un programme de construction de « maisons Chalandon » à quelques kilomètres de la ville à Montivilliers. Il ne manque plus que la signature de M. Marcellin, ministre de l'intérieur. J'attache, pour ma part, une très grande attention à cette réalisation. Il sera bon de montrer, dans notre région appelée à connaître une forte expansion démographique, comment l'expansion peut se réaliser dans d'autres types d'habitat à proximité de la zone de travail et non pas dans la banlieue d'une ville, et comment toutes les couches sociales peuvent concrétiser leur espoir d'accession à la propriété. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Jean Bonhomme. Monsieur le ministre, je tiens à vous dire combien j'apprécie le réalisme de vos conceptions. Usant des disponibilités dont vous disposez et vous plaçant résolument, comme vous avez l'habitude de le faire, hors des abstractions et des idéologies, vous nous présentez un plan d'action qui paraît doté d'efficacité.

Puisque le budget ne vous permet pas de réaliser pleinement le réseau routier que réclament les exigences de la vie économique de notre pays et de notre temps, vous demandez à l'épargne le moyen de financer cet investissement de première nécessité. C'est fort bien. Partant de là, nous pouvons croire que le budget, enfin libéré d'une charge écrasante qu'il ne pouvait assumer et qui consistait en la création d'un réseau routier moderne, concentrera ses efforts sur les aménagements routiers de première urgence. C'est, me semble-t-il, ce que vous avez déclaré ce matin.

Parmi ces aménagements, vous admettez sans doute avec moi, monsieur le ministre, qu'il convient d'accorder la priorité au contournement autoroutier des grandes agglomérations, sans lequel celles-ci ne pourraient échapper à l'asphyxie qui les menace.

Mais pourquoi faut-il qu'au moment même où vous disposez de crédits accrus vous envisagiez de pénaliser les collectivités locales concernées par ce genre d'aménagement ? C'est d'ailleurs un point que vous n'avez pas évoqué.

Pour les projets prévus au VI^e Plan en matière de contournement autoroutier des agglomérations, il est prévu de demander de très lourdes participations aux collectivités locales. Je n'en citerai qu'un exemple : le département du Tarn-et-Garonne et la ville de Montauban devront financer à concurrence de 45 p. 100 les travaux entraînés par la déviation de la route nationale n° 20 à hauteur de cette agglomération.

Les collectivités locales, notamment les communes, sont déjà aux prises avec des besoins croissants en matière d'équipements. Elles sont ainsi entraînées à imposer les habitants dans des limites nettement supérieures à leurs possibilités contributives.

Or l'Etat demande aux collectivités locales une participation considérable pour un service public qu'elles n'ont pas à rendre, et dont elles subiront dans l'immédiat les inconvénients — même si elles en retirent à long terme des avantages — étant donné la baisse d'activité économique qui résultera pour elles du fait de leur mise à l'écart des grands courants de circulation. C'est beaucoup trop et elles ne peuvent pas le supporter.

Monsieur le ministre, j'approuve la libéralisation tant souhaitée des activités de votre ministère, mais je souhaite qu'elle s'accompagne d'une libération des charges indues qui pèsent sur les collectivités.

Ne vous ayant pas entendu aborder ce point dans votre exposé de ce matin, j'aimerais obtenir de votre part quelques explications et, si possible, quelques apaisements. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Mesdames, messieurs, je me proposais de répondre en priorité à MM. les rapporteurs. Or ni l'un ni l'autre n'est en ce moment présent. Je crois d'ailleurs savoir que M. Ruais présente actuellement un rapport devant la commission des finances. Je réserverai donc pour la fin de mon exposé les réponses à leurs questions.

Les innombrables questions posées depuis hier soir constituent une sorte de mosaïque où se dessinent à la fois des idées générales et une carte de la France.

Examinons d'abord les idées générales.

Au préalable, je veux dissiper une équivoque. On dit couramment que le budget de l'équipement se place au sixième ou au septième rang des budgets de la nation. C'est vrai en valeur absolue, mais si l'on considère la vocation essentielle de ce ministère, l'investissement, on peut le mettre au premier rang. Il ne faut donc pas comparer des éléments qui ne sont pas comparables pour en tirer des conclusions défavorables à la politique d'investissements publics du Gouvernement.

La première question d'ordre général a trait au schéma directeur routier; elle a été posée notamment par MM. Raynal et Bourdet que je tiens à rassurer. Le schéma directeur routier est d'abord et avant tout un document de travail. Il ne comporte ni calendrier, ni engagement financier; il doit être essentiellement évolutif et cette évolution doit se manifester dès le départ, dans le cadre de la consultation des régions qui a été organisée. Le Gouvernement attend que toutes les régions consultées formulent leurs observations et suggestions à partir desquelles il établira un schéma directeur plus définitif.

Après MM. Rouxel, Benoist, Védrières, Boudet, Berthouin et Poncelet, j'évoquerai le problème des routes nationales secondaires et de leur transfert éventuel aux départements. Là encore, je veux rassurer les orateurs. Il est bien entendu que les ressources actuellement consacrées à ces routes secondaires, ressources que l'on peut estimer à 120 millions de francs pour l'entretien et à 55 millions pour les investissements, compte tenu des programmes spéciaux, seront transférées en cas de cession du réseau et je pense que des ressources supplémentaires seront également dégagées à cette occasion.

Et, pour rassurer M. Poncelet, je dirai que cette réforme — je l'ai d'ailleurs indiqué ce matin très nettement à la tribune — sera essentiellement d'inspiration libérale, qu'elle interviendra par conséquent à l'initiative des départements et qu'en outre elle devra naturellement s'échelonner sur une période assez longue.

Je ne m'étendrai pas sur un argument bien souvent utilisé par l'opposition qui consiste à dire que les taux de prélèvement sur la taxe sur les carburants en faveur des routes sont insuffisants. C'est le type même du faux problème parce que, dans notre conception budgétaire, il n'y a pas d'affectation des ressources. Dire qu'il faudrait un prélèvement fixe sur ces ressources n'a donc aucun sens. En réalité, il y a une masse globale de dépenses d'un côté et de recettes de l'autre.

C'est aussi la meilleure réponse que l'on puisse faire à ceux qui contestent aujourd'hui l'opportunité du péage sur les autoroutes et affirment qu'une autre solution serait possible.

Certes, il serait agréable à n'importe quel ministre de l'équipement de financer les autoroutes sans péage. Mais si l'on substitue aujourd'hui ou demain au système actuel du péage, décidé il y a quinze ans, un autre mode de financement, on devra augmenter les impôts. Je ne pense pas que le Gouvernement y soit disposé, ni d'ailleurs que l'Assemblée nationale soit prête à le suivre s'il le lui proposait.

M. Benoist a regretté l'insuffisance du fonds spécial d'investissement routier, tranches départementale et communale. C'est mon collègue le ministre de l'intérieur qu'il convient d'interpeller en l'occurrence.

On s'est interrogé ensuite sur l'efficacité du plan A. G. I. R. qui consiste à doubler une route nationale existante par une voie nouvelle, étant supposé que cette solution est la plus économique. En réalité, il en va autrement, car le plus souvent, après avoir construit une voie nouvelle, on s'aperçoit qu'il faut en ouvrir une autre, si bien que l'opération est au total moins économique qu'il n'y paraît d'abord. La réalisation de deux chaussées nouvelles éloignées l'une de l'autre coûte plus cher que lorsqu'elles sont construites sur une même plateforme.

Il reste que cette technique peut parfois être utilisée, compte tenu du relief ou des conditions de circulation. Ainsi, nous y recourrons en Bretagne chaque fois que cela paraît justifié, comme je m'y suis engagé il y a quelques jours devant la Coder de cette région.

Ce matin, M. Sudreau a fort justement souligné l'opportunité d'une coordination plus étroite et d'une meilleure organisation des grands travaux. La politique menée par le Gouvernement dans le domaine de l'équipement répond essentiellement à son souci et ce que j'ai déclaré ici même ce matin concourt à le démontrer.

M. Valloix a pris la défense des arbres. Ce problème intéresse l'opinion publique et, au sein même de l'Etat, préoccupe les plus hautes personnalités.

Bien souvent on assiste, notamment dans les villes, à un véritable massacre de nos plus beaux arbres; la responsabilité en incombe fréquemment aux collectivités locales. En ce domaine, le ministre de l'équipement se trouve relativement désarmé. Il le sera beaucoup plus dans la mesure où la tutelle sur les collectivités locales sera allégée.

Restent les arbres en bordure de routes nationales. Il est parfois nécessaire de les abattre pour élargir la chaussée. En revanche, nous avons donné à tous nos services des instructions très fermes pour que, chaque fois qu'il ne s'agit pas d'un problème d'investissement, soient ménagés au maximum ces arbres qui constituent indiscutablement, surtout dans le Midi, un élément du patrimoine naturel de notre pays.

M. Neuwirth a soulevé le problème de la création de pistes cyclables pour les véhicules à deux roues. Or la table ronde sur la sécurité routière ne s'y est pas montrée favorable et il

semble que ces réalisations coûteraient finalement plus cher que d'autres solutions susceptibles d'aboutir au même résultat.

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le ministre, je n'ai pas parlé spécialement de « pistes cyclables ». D'autres solutions sont possibles.

M. le ministre de l'équipement et du logement. S'il s'agit de chercher une solution, quelle qu'elle soit, au problème de la sécurité des véhicules à deux roues, je puis dire que le Gouvernement s'en occupe effectivement, dans le cadre des études de cette table ronde. A cet égard, monsieur Neuwirth, il semble que votre suggestion de laisser l'initiative aux collectivités locales dans la recherche des solutions soit bonne. Pour ma part, je suis tout à fait partisan de la retenir.

Des questions m'ont été posées sur la situation des entreprises de travaux publics. M. Naas, notamment, a évoqué le problème très important de la sous-traitance.

Etant donné la tendance générale au regroupement des commandes, — et par conséquent des entreprises, — ce problème se pose et se posera certainement de façon de plus en plus aiguë. C'est la raison pour laquelle, il y a quelques mois, j'ai demandé aux deux fédérations du bâtiment et des travaux publics d'élaborer un statut de la sous-traitance.

Tout ce que peut faire l'Etat en ce domaine, c'est de ne pas fixer lui-même l'éthique, mais de demander aux professions qu'elles en aient une. La question est actuellement à l'étude et une commission interministérielle a d'ailleurs été constituée à cet effet. Deux propositions ont été présentées par mes services à cette commission, l'une consistant à obliger les soumissionnaires à faire connaître au maître d'ouvrage dès la remise des prix la liste des sous-traitants, l'autre consistant à accorder aux sous-traitants le même statut financier et les mêmes avantages qu'à l'entreprise bénéficiaire du marché. Ces deux suggestions, si elles étaient retenues, constitueraient déjà un progrès sensible par rapport à la situation actuelle.

Enfin, en matière de paiement, M. Moron a soulevé le problème de la réticence des administrations à accepter des cautionnements plutôt que des retenues de garantie et à payer des intérêts moratoires.

A cet égard, il ne doit exister aucune équivoque. Toute entreprise qui le demande a le droit d'exiger de l'administration le cautionnement au lieu de la retenue de garantie mais beaucoup d'entre elles ne le savent pas.

Quant aux intérêts moratoires, bien souvent des pressions se sont exercées sur les entreprises pour ne pas avoir à les supporter. Là aussi, M. le Premier ministre lui-même a donné récemment des instructions pour que les intérêts moratoires soient payés. (Applaudissements.)

Pour clore le chapitre des questions générales, je répondrai enfin à celle de M. Denvers sur les personnels de mon ministère.

Il existe bien au ministère de l'équipement un effectif important d'agents non titulaires, ils sont 35.000 environ, qui sont payés sur fonds de travaux.

Cette situation répond à la nature des choses car ce personnel n'est pas employé à plein temps; il est recruté et licencié en fonction de l'évolution du travail. Des efforts sont accomplis de façon constante pour améliorer sa condition et, au début de l'année 1970, j'ai donné des directives générales afin qu'au lieu d'être traité département par département, et de façon différente, ce personnel soit soumis à des règles aussi homogènes que possible.

Ce personnel bénéficie, en outre, de garanties tout à fait satisfaisantes aussi bien en matière de salaires que de congés de maladie, par exemple, et sa situation n'est pas tellement différente de celle des agents de l'Etat.

Reste la question de savoir s'il peut être titularisé. Il est évident qu'une telle solution ne peut résulter que d'une mesure générale qui ne concerne pas le seul ministère de l'équipement et qui devrait être prise pour l'ensemble des personnels non titulaires de la fonction publique.

En ce qui concerne les ports, je vais être amené à faire un tour de France en zigzag. (Sourires.)

Le problème du port de Bayonne, évoqué tout à l'heure par M. Marie, réside dans l'amélioration de ses accès.

Ce que l'on peut faire, et que l'on fait d'ailleurs, c'est exécuter des dragages plus efficaces. C'est une solution imparfaite, car elle ne permet pas de faire face à toutes les tempêtes qui sont parfois très fortes. Il faut donc arriver à assurer une meilleure stabilité des fonds à l'embouchure de l'Adour. C'est une opération qui est envisagée et qu'il faudra vraisemblablement régler dans le cadre du VI^e Plan après de nouvelles études sur modèle réduit. Je spécifie qu'il s'agit là d'un problème technique difficile, l'un des plus difficiles que nous ayons à résoudre dans le domaine portuaire.

M. Georges a évoqué le cas du port du Havre. Ce port est évidemment favorisé puisqu'il est l'un des principaux bénéficiaires de l'effort budgétaire particulièrement important qui

sera réalisé en 1971. Je précise à M. Georges que le quai à conteneurs figure effectivement dans le programme du budget de 1971 ainsi que l'écluse maritime et le dragage des accès et du bassin maritime.

Il va de soi, également, qu'il faudra prendre une décision rapide pour la création d'un grand port pétrolier capable de recevoir les navires de 500.000 tonnes et plus car on sait maintenant que des navires de ce type sont déjà en chantier. J'aurai d'ailleurs bientôt l'occasion d'examiner ce problème sur place.

M. Carpentier a évoqué les problèmes des ports de Nantes et de Saint-Nazaire. Je l'assure que l'estuaire de la Loire sera aménagé dans des conditions telles que Denges pourra accueillir de grands navires, à la condition bien entendu de les alléger dans une certaine mesure. Ainsi, un navire de 200.000 tonnes devra être allégé sensiblement de moitié.

La construction du quai d'armement qui relève en principe du chantier naval devra être examinée dans le cadre du VI^e Plan.

Il ne m'est pas possible aujourd'hui de prendre d'engagement sur cet ouvrage.

Enfin, pour les ports de pêche et de plaisance, l'Etat joue un rôle d'accompagnement plus que d'entraînement. J'ai été amené à dire que, chaque fois que c'est possible pour les ports de plaisance, l'initiative peut en être laissée au secteur privé. C'est le cas, par exemple, en Méditerranée. En revanche, les problèmes étant différents pour l'Atlantique et la Manche, l'Etat peut être amené, là, à intervenir.

Pour les ports de pêche, il convient que l'Etat soutienne l'action menée par les collectivités et organismes locaux pour résoudre les problèmes qui se posent.

M. Catalifaud a soulevé le problème des voies navigables, ainsi que M. Vallex qui s'intéresse à l'aspect touristique de ces voies. A mon avis, il faut confier l'exploitation touristique de nos canaux à l'initiative régionale et locale.

M. Catalifaud a certes raison de demander une amélioration de la liaison entre la Seine et le Nord. Il existe actuellement un canal qui vient d'être mis en service. Dans l'état actuel des choses, nous ne pouvons pas lui apporter d'améliorations immédiates, car, ainsi que je l'ai dit ce matin, les opérations prioritaires concernent essentiellement l'aménagement des vallées lorsque celles-ci bénéficient d'un tissu industriel et démographique important.

Nous en arrivons aux routes, objet essentiel de cette discussion.

J'ai constaté en vous entendant, comme d'ailleurs au cours de mes voyages, que la France souffre d'une sorte de mal, qui n'est pas le mal d'amour, mais qui est le mal de l'enclavement. Si j'avais un talent de chansonnier qui me permette de mettre en vers et en chansons les activités de mon ministère, j'écrirais certainement la « ballade des désenclavés » (*Sourires*) car, effectivement, c'est à vos yeux la mission essentielle du ministère de l'équipement.

En ce qui concerne le problème des grands axes, je dirai à M. Duval principalement, ainsi qu'à MM. Vallex et Barberot, qui l'ont évoqué, qu'une priorité sera donnée à la transversale Centre-Europe-Atlantique. (Applaudissements.)

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Cette transversale comporte un tronc commun entre Montluçon et Limoges. De Montluçon, il faudra donc prévoir un éclatement d'un côté vers le nord-est, c'est-à-dire vers Mâcon et Chalon-sur-Saône ; de l'autre côté vers le sud-est, c'est-à-dire vers Clermont-Ferrand et Lyon.

Dans cette perspective, je crois qu'on pourra vous donner satisfaction, monsieur Duval, pour cette réalisation que vous réclamez et que vous avez d'ailleurs préconisée depuis plusieurs années : la liaison entre Montluçon et Clermont-Ferrand, et notamment la création d'une déviation dans la vallée de la Sioule. C'est une opération coûteuse que l'on ne pourra peut-être pas engager tout de suite. En revanche, dès 1971, le budget de l'équipement et le F. I. A. T. se conjugueront pour consacrer cinq millions de francs au renforcement de la Route Nationale n° 143.

Reste la réalisation de cette transversale qui est une grande opération, une grande ambition. Des études sont déjà avancées, d'où il ressort qu'en deux plans cette opération doit pouvoir être réalisée en liaison avec les collectivités départementales, qui sont prêtes à participer à certains aménagements et qui le font d'ailleurs déjà. Son coût serait d'environ 400 millions de francs. Les études d'exécution devraient être engagées dès l'année prochaine et des travaux importants dès 1972.

En ce qui concerne les autoroutes, M. Catalifaud a posé le problème de l'autoroute A. 26 : Calais—Arras—Reims. Je lui dirai qu'il faut d'abord en déterminer le tracé. Faut-il le situer — et c'est mon avis — le plus près possible d'Arras ? Faut-il, au contraire, aller vers l'Est ? La question n'est pas encore tout à fait tranchée. De plus, il se pose un problème de financement et de programmation.

Je peux affirmer aujourd'hui qu'un engagement partiel interviendra dans le courant du VI^e Plan ; il concernera essentiellement la partie urbaine de cette autoroute, c'est-à-dire certaines sections de la zone minière. En tout état de cause, le développement de cette opération devra être intimement lié à celui du tunnel sous la Manche.

M. Durieux a demandé où en est l'autoroute Comblès—Valenciennes. Elle se porte fort bien puisque les travaux — je crois que cela ne se sait pas — ont été engagés en 1970. Ils sont donc en cours.

Enfin, en ce qui concerne le Sud-Ouest, MM. Plantier et Bernard Marie sont préoccupés par l'autoroute allant du Pays basque vers Toulouse. Le tronçon qui concerne le Pays basque doit être lancé incessamment, probablement d'ici à la fin de l'année. Quant au reste, il y a indiscutablement nécessité de réaliser un tronçon sur la partie centrale, c'est-à-dire entre Tarbes et Orthez. Cette opération devra être engagée dans le VI^e Plan. Je pense d'ailleurs me rendre prochainement dans la région pour y étudier les aspects techniques de ce problème.

M. Maurice Plantier. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement et du logement. M. Denvers a posé le problème de la liaison Lille—Dunkerque. Je lui réponds qu'en 1971 une autorisation de programme de 80 millions de francs — ce n'est pas négligeable — sera inscrite dans le budget. Elle permettra d'achever la section Nieppe—Méteren en deux fois deux voies, l'achèvement devant intervenir en 1971, et d'engager la liaison Méteren—Bergues à une seule chaussée, l'achèvement devant se faire en 1972. L'autre chaussée sera engagée en 1972 et par conséquent pourra être terminée en 1973.

M. Catry a formulé des demandes qui concernent la ville de Saint-Omer et sa région. Je lui réponds que Saint-Omer se trouve sur le tracé de l'A 26 dont je viens de parler et que la déviation d'Arques, sur laquelle il a beaucoup insisté, sera probablement inscrite au VI^e Plan.

M. Lebas a posé trois questions sur sa région de Maubeuge, la liaison Maubeuge—Jeumont, la liaison de Maubeuge avec l'autoroute A 2. Je peux lui promettre une inscription non pas dans le budget ferme de 1971, mais éventuellement dans le fonds d'action conjoncturelle pour 1971. Quant à l'axe qu'il a réclaté, Anor—Fourmies—Landrecies—Le Quesnoy, il ne figure pas au schéma directeur routier. Il semble être le type de voie qui a une vocation départementale.

Enfin M. Durieux a demandé que l'on fasse des routes aussi bonnes que possible autour de Cambrai. Je l'assure que l'effort qu'il a reconnu s'accomplir actuellement, notamment sur la route nationale n° 17, continuera à s'exécuter l'année prochaine.

Passons maintenant à l'Alsace. M. Borocco sait bien que l'Alsace est mal reliée sur le plan routier avec le reste du pays. C'est bien vrai. C'est la raison pour laquelle nous allons lancer la construction de deux grands axes autoroutiers, l'un allant de Paris à Strasbourg, l'autre de Mulhouse à la Bourgogne. Ce sera, par conséquent, la meilleure façon de désenclaver l'Alsace.

Il reste naturellement le problème du franchissement des Vosges moyennes par le col du Bonhomme ou par le tunnel de Sainte-Marie. C'est certainement vers le tunnel que la décision va se porter. C'est une opération de l'ordre de 70 millions de francs, sur lesquels l'Etat, grâce au F. I. A. T. et au budget de l'équipement, est prêt à financer environ 15 millions de francs. Il y a donc toutes les chances pour que cette opération puisse être réalisée dans les années qui viennent.

M. Delong a parlé successivement de la fameuse route nationale 4 Paris—Nancy—Strasbourg. J'ai eu l'occasion, ici même, de définir les travaux qui seraient faits sur cette route et de prendre des engagements. Le premier d'entre eux est tenu, c'est la déviation de Toul qui sera entreprise dès 1971, de sorte que sur cet itinéraire, il n'y aura pratiquement plus de traversées urbaines difficiles. L'aménagement progressif à quatre voies se fera en fonction des crédits.

Quant à l'axe Nord—Sud Chaumont—Saint-Dizier qu'il a évoqué, je lui précise que le renforcement de la chaussée sera entrepris en 1971.

Dans les Vosges, enfin, je confirme une nouvelle fois à M. Poncelet, car j'ai eu l'occasion de le lui dire à plusieurs reprises, que la liaison Remiremont—Nancy va être engagée et que deux déviations seront entreprises dès l'année prochaine, notamment Pouxieux—Remiremont, qui l'intéresse plus particulièrement, et Igney—Thaon—Chavelot, dont le coût approchera 10 millions de francs de travaux.

Enfin l'axe Nancy—Epinal fera également l'objet de travaux de renforcement des chaussées.

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

M. le ministre de l'équipement et du logement. En ce qui concerne le Centre, j'ai déjà dit à M. Duval ce qui sera fait sur la route Montluçon—Clermont-Ferrand. Je n'y reviens pas. Je

dirai à M. Couderc, pour la Lozère, que l'action sera certainement concentrée sur Clermont-Ferrand, Saint-Flour, Marjevol, Millau, Lodève, Montpellier et, secondairement, sur l'axe Mende—Alès.

Je dirai peu de choses de la Bretagne, et M. Lelong m'en excusera, car j'ai eu l'occasion de m'en expliquer longuement en Bretagne même, il y a quelques jours, devant la Coder à laquelle j'ai confirmé l'engagement du Gouvernement de tenir les promesses qui ont été faites à cette région dans le domaine routier. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

Quel sera le rapport, dans le budget, entre les crédits fermes et les crédits inscrits au F. A. C., destinés à la Bretagne ? J'allais dire : peu importe ! puisque je m'étais engagé vis-à-vis des Bretons à dépenser la totalité des 200 millions promis, quoi qu'il arrive. Je crois pouvoir dire à M. Lelong que la proportion retenue sera de 65/35, c'est-à-dire 130 millions de francs au budget et 70 millions au fonds d'action conjoncturelle.

Enfin, en ce qui concerne le programme du VI^e Plan, j'ai indiqué à Rennes que les 200 millions de francs par an étaient acquis puisqu'ils seraient dépensés dès l'année 1971 mais que, naturellement, une amélioration pourrait se produire par la suite en fonction de l'augmentation des crédits routiers si — comme j'ai tout lieu de le penser — elle se produit à un rythme satisfaisant.

Alors, quel contenu donner à cette enveloppe de 200 millions de francs ? M. Lelong soutient qu'il vaudrait mieux réaliser la totalité des grands axes prévus à quatre voies plutôt que d'en faire les deux tiers, le dernier tiers comportant des créneaux de dépassement.

Je ne crois pas que ce soit une bonne façon de voir les choses. Cela impliquerait l'abandon d'autres routes en Bretagne, dont tout le monde reconnaît l'importance.

Les choix opérés dans le cadre du programme exposé par mes soins à la Coder, il y a une dizaine de jours, et qui prévoient notamment la mise à quatre voies de sections importantes de l'axe Nord dans le Finistère, me paraissent, dans l'état actuel des choses, être les meilleurs pour l'intérêt breton. (*Applaudissements sur quelques bancs.*)

Il me reste maintenant à répondre à MM. les rapporteurs.

Je n'ai pas hésité à louer la qualité de leurs rapports. En étant à mon troisième budget, je l'ai déjà fait deux fois. Bien que l'on dise : « jamais deux sans trois », je ne recommencerai pas.

Je pense avoir essentiellement répondu aux observations de M. Ruais par mon exposé de ce matin. Il est cependant deux points que je veux évoquer de nouveau. Le premier est celui de l'insuffisance du budget des voies navigables, sur laquelle, lui et moi, sommes tout à fait d'accord.

J'ai conscience que le niveau de démarrage du VI^e Plan en ce domaine est insuffisant et qu'il conviendra de fournir un effort considérable en 1972. Je l'ai dit ce matin : si j'ai encore la charge de préparer le budget de l'équipement pour 1972, l'accent y sera mis sur le poste des voies navigables.

Cela ne signifie pas qu'il ne faille rien faire en 1971. La situation peut être améliorée de la façon suivante : il existe au F. A. C. une dotation de 50 millions de francs pour les ports et les voies navigables. Il y a tout lieu de croire qu'elle sera débloquée. On peut envisager d'en affecter la moitié aux voies navigables. Si l'on y ajoute une participation, d'ores et déjà assurée, du F. I. A. T. à l'aménagement du Rhône pour 10 millions de francs, on arrive à une somme de 35 millions de francs qui correspond à peu près à l'excédent qu'il faut consacrer en 1971 à l'aménagement du Rhône par rapport aux années précédentes. Ce qui permet de maintenir les dotations des autres bassins fluviaux.

Voilà donc à la fois la suggestion que je fais et l'engagement que je peux prendre au nom du Gouvernement.

M. Ruais a évoqué d'autre part le problème des personnels des ports, notamment des dockers. Je l'ai fait à mon tour ce matin. Compte tenu de l'importance de cette affaire et des répercussions très graves qu'elle risque d'avoir sur notre avenir économique, j'en traiterai une fois encore.

Sur quoi porte le conflit actuel ? Où résident les difficultés ? Le conflit porte sur la revalorisation de l'indemnité de garantie des dockers. Une proposition patronale tend à substituer un salaire à cette indemnité, donc à offrir une garantie de ressources aux personnels des ports, sous la forme d'une mensualisation, ce qui est conforme à leur intérêt.

Je me borne une nouvelle fois à souhaiter que la concertation s'engage sur cette proposition patronale, et il va de soi que, mon ministère et moi-même, nous sommes prêts à jouer le rôle qui est le nôtre pour régler cette affaire.

M. Catalifaud a posé dans son rapport une série de questions très précises, auxquelles je m'en voudrais de ne pas répondre avec la même précision. Il y en a dix. Je ne sais si je parviendrai à répondre à toutes mais je m'efforcerais d'en traiter le plus grand nombre.

La première concerne une modification du régime actuel de passation des marchés, régime qui multiplie les études onéreuses des entreprises pour une même opération.

C'est effectivement une pratique qui devait être revue et qui l'a d'ailleurs été puisque, par une circulaire de fin mai 1969, j'ai prescrit de limiter le nombre des entreprises admises à concourir à un même appel d'offre, prescription qui a été rappelée tout récemment dans une circulaire de juillet dernier.

C'est dire que nous avons parfaitement conscience du gaspillage susceptible de résulter d'études multiples et que des mesures ont été prises pour l'éviter.

M. Catalifaud demande ensuite que les entreprises travaillant pour l'Etat soient payées sans délai et de façon régulière suivant l'avancement des travaux. M. le Premier ministre a adressé à tous les membres du Gouvernement des directives qui vont dans ce sens et, en ce qui me concerne, j'ai envoyé à mes services des instructions leur enjoignant de payer les acomptes sur travaux réalisés trois mois au plus tard après l'achèvement de ces travaux. Le délai normal est actuellement de cinq à six mois. Il se trouvera donc pratiquement réduit de moitié.

M. Catalifaud insiste, en outre, pour que la construction du réseau d'autoroutes soit accélérée. Je ne saurais trop l'approuver. Ce matin, j'ai précisé les ambitions gouvernementales en la matière à la suite des orientations définies par M. le Président de la République. Ce sont pratiquement 300 kilomètres d'autoroute qui ont été lancés en 1970, et nous entendons atteindre rapidement les 400 kilomètres par an pour pouvoir engager l'ensemble des réseaux nécessaires, y compris ceux que j'ai déjà évoqués plus haut du Sud-Ouest et de la Franche-Comté.

Ces réseaux comprendront bien entendu — ainsi que vous le demandez — de multiples transversales : Lyon—Chambéry, Lyon—Grenoble, Genève—Grenoble—Valence, Mulhouse—Beaune, Nice—Narbonne—Toulouse—Bordeaux, Lyon—Clermont-Ferrand.

M. Catalifaud suggère, d'autre part, que des emprises soient utilisées pour la réalisation de moyens de transports publics rapides. C'est peut-être une vue de l'esprit en rase campagne ; c'est, en revanche, plus réalisable en milieu urbain.

Actuellement, la S. N. C. F. et le S. E. T. R. A. — service d'études techniques des routes et autoroutes — organisme qui dépend du ministre de l'équipement et du logement, étudient conjointement la possibilité d'implanter sur une même emprise le turbotrain et l'autoroute.

M. Catalifaud déplore aussi que l'effort d'entretien soit insuffisant. Je crois avoir démontré ce matin qu'il était en fait augmenté. Car, si les crédits destinés à l'entretien proprement dit restent au niveau de 500 millions de francs, il convient de se rappeler que, ces dernières années, ces crédits comprenaient les travaux de renforcement alors que, pour 1971, ceux-ci ont été extraits du poste « entretien » et représentent la somme substantielle de 300 millions de francs.

Par ailleurs, M. Catalifaud se plaint de l'insuffisance des travaux effectués dans son département. Pourtant ces travaux atteignent maintenant un volume important. Notamment les travaux de renforcement poursuivis sur l'ensemble de la R. N. 2, de Paris à la frontière belge, qui s'élèvent à 45 millions de francs dont 30 millions de francs pour le département de l'Aisne.

Vous vous êtes ensuite étonné, monsieur Catalifaud, du renforcement de la R. N. 4 alors qu'est lancé le concours en vue de la construction de l'autoroute Paris—Strasbourg. La réponse est aisée. D'abord, la France pratique un système d'autoroutes à péage. Il est donc nécessaire que, parallèlement, à chaque autoroute, une route nationale gratuite lui fasse concurrence. Il faut que cette route nationale soit maintenue en bon état.

Par ailleurs nous pouvons prévoir hélas assez facilement le moment à partir duquel les deux axes risquent d'être saturés !

Enfin, l'autoroute Paris—Strasbourg ne sera pas achevée avant plusieurs années. Dès lors, comment hésiterions-nous à faire le nécessaire sur le seul axe existant actuellement entre Paris et l'Est ?

M. Christian Poncelet. Très bien !

M. le ministre de l'équipement et du logement. Vous avez demandé ensuite quel était le kilométrage d'autoroutes prévues pour 1985.

Les études de trafic, qui sont probablement en dessous de la réalité, conduisent à estimer à 7.500 kilomètres les autoroutes nécessaires en 1985. Nous en possédons actuellement 1.500 kilomètres. Nous allons en lancer environ 2.000 entre 1970 et 1971 qui devront être construites au cours du VI^e Plan.

C'est dire qu'en reconduisant simplement le rythme du VI^e Plan — et l'on peut penser qu'il sera peut-être amélioré — le chiffre de 7.500 kilomètres devrait être dépassé à l'horizon 1985.

Vous avez demandé encore quel était le nombre de kilomètres de voies express classées. Pour l'instant c'est zéro. Non pas qu'il n'y en ait pas : on connaît les voies qui peuvent entrer dans cette catégorie nouvelle, mais il fallait qu'un décret d'application,

paru en août dernier, soit pris avant que l'on puisse procéder à ce classement.

Enfin, vous avez indiqué en commission, puis devant l'Assemblée, que le blocage des crédits au fonds d'action conjoncturelle empêchait le Parlement d'exercer sa fonction de contrôle et, de plus, retardait les travaux. Je vous laisse le soin d'apprécier l'aspect politique des choses. En revanche, pour ce qui est des travaux de renforcement des chaussées, toutes les dépenses ont été dégagées dès le mois d'avril 1970 et tous les chantiers ouverts en temps utile. On ne peut donc pas prétendre qu'un retard ait pu résulter du blocage du fonds d'action conjoncturelle jusqu'au 1^{er} juillet.

Je crois avoir répondu avec le plus d'objectivité possible à toutes les questions qui m'ont été posées. Il m'appartient maintenant de conclure.

Voilà un budget pour 1971 insuffisant sans doute, mais cependant dynamique, comme je l'ai montré ce matin. Il permet d'entreprendre beaucoup de choses et, ce qui est plus encourageant encore, d'augurer une croissance future susceptible de résoudre nos problèmes.

Dans ces conditions, je vous demande de l'approuver. (*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. Le vote sur les titres III à VII (états B et C) concernant les crédits du ministère de l'équipement et du logement est réservé jusqu'à l'examen des crédits concernant le logement.

Etat D.

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1972.

Titre III.

« Chap. 35-21. — Entretien et réparations du réseau routier national : 15 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(Le titre III est adopté.)

[Article 71.]

M. le président. J'appelle maintenant l'article 71, rattaché à ce budget.

« Art. 71. — Est autorisée une souscription de 21 millions de francs de l'Etat à l'augmentation du capital social de la Société anonyme française concessionnaire du tunnel routier sous le massif du Mont-Blanc. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 71.

(L'article 71 est adopté.)

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

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Crédits concernant le logement et l'urbanisme.

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

La parole est à M. Jacques Richard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour le logement.

M. Jacques Richard, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, aucun de ceux que préoccupe la situation du logement en France n'a pu prendre connaissance du projet de loi de finances pour 1971 sans éprouver un sentiment de déception.

En adoptant, au printemps dernier, les options du VI Plan, nous avions accepté les propositions de la commission d'habitation du Plan, et certains de nos collègues ont peut-être encore en mémoire quelques formules du rapport de cette commission : « Les conditions de logement des Français sont très médiocres... Le retard de la France en ce domaine est comparable à celui constaté dans les télécommunications. »

Or, si le budget de 1971, première année d'exécution du VI Plan, comporte un vigoureux progrès des crédits d'équipement pour les télécommunications, il se borne, pour le logement social notamment, à reconduire les dotations de 1970.

L'augmentation des crédits ordinaires, qui est de l'ordre de 10,3 p. 100, ne doit pas faire illusion. Cette évolution est peu significative en raison du caractère disparate des dépenses.

Elle révèle cependant quelques mesures intéressantes : par exemple, l'augmentation du crédit du chapitre intitulé « Frais d'établissement des statistiques », et l'apparition d'un chapitre

nouveau dans le titre des dépenses en capital, intitulé « Recherches en matière d'habitat ».

J'insisterai quelque peu sur ces deux chapitres. En effet, en approuvant ces dotations, la commission des finances a été conduite à constater que les premiers résultats des enquêtes entreprises grâce aux crédits de ces chapitres recoupaient ses observations et ses recommandations.

Alors que, voilà dix ans, la pénurie de logements s'étendait à toute la France, les besoins ont aujourd'hui changé et la demande s'est modifiée. S'il est vrai qu'il y a en France plusieurs milliers d'H. L. M. encore vides, la crise du logement demeure gravement préoccupante dans les grandes agglomérations comme Paris, Lyon, Marseille ou Lille.

Seconde constatation : la pression est et demeure très vive dans le secteur social du logement. Cette très forte demande émane des jeunes ménages et des personnes âgées n'ayant plus leurs enfants : ce qui devrait inciter le ministère à réexaminer la répartition et la dimension des H. L. M., afin de mieux les adapter à la demande des candidats.

Au cours de cette enquête, il a été également révélé que de nombreuses familles dont les ressources se situent au-dessous du plafond fixé pour les H. L. M. n'ont pas accès à ce type de logement et qu'il conviendrait donc de construire plus de logements au titre du programme à loyer réduit — P. L. R. — dont les loyers sont inférieurs de 25 p. 100, vous le savez, à ceux des H. L. M. La commission souhaite donc que le Gouvernement tienne le plus grand compte de ces statistiques.

Le plan construction proposé par la commission de la recherche du VI Plan, se propose, quant à lui, d'atteindre trois objectifs : la recherche d'un habitat meilleur, la réalisation de cet habitat au moindre prix et la consolidation de la position de la France sur le marché international.

Cette idée de plan construction a été lancée en 1968 par le groupe « Prospective » du comité consultatif de la recherche scientifique et technique qui constatait que 0,1 p. 100 seulement du montant des investissements du secteur de l'habitat était consacré à la recherche et au développement. Ce taux, même s'il est légèrement pessimiste, montre à l'évidence que l'effort de recherche et de développement dans ce domaine est dérisoire par rapport à la moyenne nationale.

Il n'existe pas actuellement de politique de la recherche en matière d'habitat et les interventions de l'Etat, qui s'exercent essentiellement par l'intermédiaire du Centre scientifique et technique du bâtiment, sont très limitées.

Or les actions à entreprendre touchent à de nombreux domaines, depuis la sociologie jusqu'à la technologie la plus avancée, depuis la conception des logements jusqu'à la mise en œuvre de matériaux nouveaux, depuis la réflexion sur les modes de vie jusqu'à la mutation des structures industrielles de la construction.

Le plan construction portera, par conséquent, sur l'habitat pris au sens large, c'est-à-dire sur les immeubles d'habitation, mais aussi sur l'environnement, et notamment sur l'environnement du quartier. Il devrait, à mon sens, s'intégrer dans la politique d'ensemble annoncée par M. le Premier ministre, de recherche d'une meilleure qualité de la vie.

Quels seraient les moyens affectés à ce plan ?

Pour 1971, l'Etat apporte 3.500.000 francs, dont 2.800.000 francs en crédits de paiement. L'effort à soutenir en 1975 serait, suivant les estimations de la commission de la recherche, de l'ordre de 500 millions de francs, ce qui est très important. Le financement de cet effort serait assuré par les industriels, les grands maîtres d'ouvrages et, bien entendu, par l'Etat. En effet, en définitive, c'est l'Etat qui, finançant les trois quarts de la construction, doit donner l'impulsion nécessaire.

Ce plan démarrera en 1971. Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous teniez informé le Parlement de sa mise en place, de ses travaux et, je l'espère, de ses succès.

Le chapitre 65-30, qui est consacré à l'aide à la suppression des cités insalubres, bénéficie d'une forte majoration de crédits. Dans ce domaine, le ministère de l'équipement et du logement disposera, pour 1971, d'une augmentation d'environ 50 millions de francs en autorisations de programme et de 35 millions de francs en crédits de paiement.

Nous sommes heureux de constater la volonté des pouvoirs publics d'accélérer la résorption des bidonvilles et d'étendre progressivement à l'ensemble de l'habitat insalubre la politique de résorption définie par la loi du 10 juillet 1970. Un programme pour la résorption de l'habitat insalubre — P.R.I. — a été institué.

Le P.R.I. n'entraîne pas la création d'une catégorie nouvelle de logements aidés.

Certains de nos collègues ont cependant regretté qu'en face des crédits de résorption des bidonvilles ne figurent pas des crédits supplémentaires de logements sociaux et notamment de P. L. R.

Enfin, les crédits les plus importants de ce budget figurent dans deux chapitres traditionnels, celui des primes et celui des subventions pour le financement des H. L. M. locatives qui constituent la base du programme de constructions de logements pour 1971.

Pour porter un jugement objectif sur ce programme, il est nécessaire de l'apprécier en tenant compte des mouvements qui ont troublé le déroulement régulier du marché du logement depuis 1968.

Le rapport écrit de la commission analyse longuement l'évolution de ce marché à partir d'une année qui, pour le logement, fut une année cruciale. Les événements de 1968 ont déclenché en effet un certain nombre de phénomènes qui ont fait ressortir la fragilité de ce secteur économique en raison, notamment, des modes de financement du logement.

La conclusion de cette analyse démontre avec clarté que le pari du V^e Plan, fondé sur un développement du secteur non aidé et sur un relais des capitaux publics par les capitaux privés, n'a pas été tenu. Les vicissitudes de la monnaie et de la conjoncture économique et sociale sont la cause de cet échec. C'est pourquoi, je tiens à réaffirmer ici ce que nous avons déjà dit l'an dernier : le logement a besoin de stabilité pour prospérer régulièrement et toutes mesures conjoncturelles, qu'il s'agisse d'encadrement du crédit, de hausse des taux d'intérêt, de blocages officialisés ou non, se traduisent, pour le logement, par des crises dont les effets se font toujours sentir avec retard, car la construction est une activité du cycle long et les retards, hélas ! ne peuvent jamais être rattrapés.

La seconde conclusion de cette analyse est la nécessité de mettre en place un nouveau système de financement intermédiaire entre le secteur privé et le secteur non aidé, qui permette à ceux qui ont besoin de faire construire ou d'acquérir un logement de trouver, à des taux acceptables et fixes, un financement principal.

Cette nouvelle source de financement est d'autant plus impérieuse que la politique, actuellement suivie, de reclassement des aides de l'Etat et de baisse des coûts tend à rejeter les familles de condition moyenne du secteur aidé par l'Etat et à les orienter vers le secteur privé.

Lors du débat sur la loi de finances, j'ai interrogé le ministre de l'économie et des finances sur ce nouveau moyen de financement, et notamment sur le nombre de logements supplémentaires qui pourraient être financés par ce système.

Le ministre a bien confirmé que des dispositions prochaines allaient permettre au crédit agricole et aux caisses d'épargne, par l'intermédiaire des excédents des livrets B et des G. R. E. P. — Groupements régionaux d'épargne et de prévoyance — de consentir des prêts personnels aux acquéreurs éventuels de logements. Mais il n'a pas voulu s'engager plus avant et n'a donné aucune précision sur le taux ni surtout sur le volume des prêts laissés à l'initiative de ces établissements.

Or, ce qui est important pour nous, c'est de connaître le montant des prêts, leur taux d'intérêt, et de savoir s'il s'agit bien de prêts principaux qui pourront être transformés en logements supplémentaires.

Le représentant de la commission des finances au conseil supérieur des caisses d'épargne a pu apprendre du directeur du Trésor que les prêts seront plafonnés à 75.000 francs pour un taux allant de 8 à 9 p. 100. Voilà une bonne nouvelle qui répond à notre attente. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous la confirmiez et que vous nous annonciez le nombre de logements supplémentaires que vous espérez obtenir de ce nouveau mode de financement.

Je dois dire maintenant quelques mots du programme de constructions pour 1971 et analyser rapidement le tableau comparatif du programme de logements établi par vos services, monsieur le ministre.

Ce programme appelle de notre part un certain nombre d'observations.

Le nombre total de logements dont la construction est prévue ne varie pas sensiblement pour les années 1969, 1970 et 1971.

Certains engagements sont reconduits d'année en année sans modifications et, en quelque sorte, de façon forfaitaire.

La structure du programme d'H. L. M. locatives marque une évolution, bien modeste à notre gré, en faveur des logements destinés aux catégories les plus défavorisées, tandis que la répartition des logements du secteur primé demeure immuable.

Depuis 1969, le nombre total de logements à construire, toutes catégories confondues, est voisin de 475.000, dont 375.000 aidés par l'Etat.

Mais, en 1970, le fonds d'action conjoncturelle n'a été débloqué que partiellement et le programme aidé par l'Etat ne porte actuellement que sur 355.328 logements. Il reste toujours, dans le F. A. C. 1970, 20.272 logements dont plus de 9.000 H. L. M. et 10.775 logements primés.

Pour 1971, le Gouvernement ayant laissé entendre qu'il débloquerait les crédits du fonds d'action conjoncturelle au

début de l'année, le programme global sera sensiblement égal à celui de 1969, c'est-à-dire 375.600 logements aidés. Mais, si nous rapprochons ce chiffre de celui qui a été retenu pour le VI^e Plan, nous constatons un écart d'environ 35.000 logements.

Je ferai une autre observation au sujet de ce tableau comparatif. Certains chiffres ont un caractère limitatif, alors que d'autres sont évaluatifs.

Sont limitatifs, par exemple, ceux qui sont fonction d'un financement arrêté par la loi : secteur des H. L. M. locatives ou en accession et secteur primé.

En revanche, deux indications ont un caractère évaluatif : ce sont les H. L. M. financées au moyen d'emprunts bonifiés par les caisses d'épargne, et le secteur non aidé. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur les H. L. M. financées au moyen d'emprunts bonifiés.

L'article 45 du code des caisses d'épargne permet en effet de bonifier, sans limitation de montant, les emprunts contractés auprès des caisses d'épargne par les organismes d'H. L. M.

Ces prêts bénéficient d'une bonification d'intérêt prise en charge par l'Etat.

Or, des renseignements convergents, confirmés d'ailleurs par le ministre de l'économie et des finances il y a quelques jours à cette tribune, indiquent qu'en 1976 le nombre de ces logements H. L. M. ne sera pas de 20.000, comme le tableau l'indique rituellement, mais de 35.000. Pour 1971, un chiffre du même ordre est attendu.

Telle est la conséquence heureuse de l'excédent des dépôts sur les livrets, qui s'élevait à 3.500 millions de francs au 30 septembre 1969 et à 3.800 millions de francs au 30 septembre 1970.

Mais la bonification de l'Etat en vue de ramener le taux des prêts pour les H. L. M. de 5,75 p. 100 à 2,60 p. 100 représente une charge considérable pour le budget des charges communes. Nous le reconnaissons, mais nous pouvons regretter que, prenant prétexte de cette charge, le Gouvernement ait cru devoir maintenir le blocage de plus de 20.000 logements en 1970 dans le F. A. C. Nous déplorons également qu'il considère comme une évaluation immuable les 20.000 logements financés dans le cadre de la loi Minjot.

Quant au secteur non aidé, s'il est vrai que les mises en chantier en 1969 ont légèrement dépassé le chiffre de 100.000 logements, tous les renseignements convergent pour faire admettre que ce chiffre sera nettement inférieur en 1970.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous vous demandons de faire en sorte que la programmation des logements, préparée par vos services, tienne un meilleur compte des réalités. Le véritable contrôle de la politique du logement, pour un parlementaire, s'exerce sur les programmes de construction qui, seuls, permettent de comparer les engagements pris, les résultats obtenus et les objectifs du Plan.

Ainsi, monsieur le ministre, vous allez disposer, pour l'année 1971, de crédits budgétaires qui devraient vous permettre de mettre en chantier 375.600 logements, soit 180.600 H. L. M. et 195.000 logements primés. Par ailleurs vous attendez du secteur non aidé un volume de construction de l'ordre de 100.000 logements.

Ces chiffres sont assez éloignés des prévisions du VI^e Plan. Même si les emprunts bonifiés des caisses d'épargne vous permettent d'obtenir quelque 10.000 H. L. M. de plus, il vous manquera 30.000 logements et vous avez vous-même cité, devant la commission des finances, le chiffre de 40.000.

Vous aurez, tout à l'heure, à nous exposer votre politique. Vous l'avez déjà fait en d'autres occasions, en la résumant dans un aphorisme qui en marquait bien les limites : « faire plus avec moins ».

Vous avez cependant atteint, grosso modo, les objectifs du V^e Plan, malgré les difficultés que vous avez rencontrées sur votre route car, ayant fondé votre action sur la baisse des prix, la rationalisation des techniques, les programmes de longue durée, vous avez dû subir les effets de la spéculation, de l'encadrement du crédit, du blocage budgétaire, de la régulation des dépenses, du fractionnement des programmes et de la hausse des taux d'intérêt.

Ministre dépensier, vous n'avez pour agir que des crédits budgétaires qui sont de l'ordre de 4.500 millions de francs alors que ces crédits de subvention doivent être complétés par un financement d'appoint de près de 15 milliards de francs qui sont tirés d'établissements financiers placés hors de votre pouvoir : caisse des prêts pour les H. L. M., Crédit foncier pour les primes, caisses d'épargne et secteur bancaire pour le reste.

Le Gouvernement, par la voix du Premier ministre, a annoncé pour le printemps prochain un débat d'ensemble sur le problème du financement du logement. Nous nous réjouissons de cette initiative qui permettra de mieux comprendre la complexité, la dépendance et la fragilité des circuits actuels du financement du logement et fera apparaître, j'en suis certain, la nécessité de procéder à des réformes profondes.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, qu'à cette occasion un document officiel sur les financements complémentaires soit remis aux parlementaires afin d'éclairer le débat.

Le budget que vous nous demandez, monsieur le ministre, nous ne pouvons vous le refuser, sachant que vous multipliez les efforts et les initiatives pour tirer le meilleur parti de vos crédits.

Nous sommes intervenus, à la demande de la commission des finances, tant auprès du Premier ministre qu'auprès du ministre de l'économie et des finances, pour demander que de nouveaux crédits, prélevés sur le F. A. C. 1970 ou débiqués par anticipation sur le budget de 1971, soient mis immédiatement à votre disposition afin de pallier un manque préoccupant de logements sociaux et, également, de relancer l'activité de l'industrie du bâtiment.

Vous nous direz, tout à l'heure, les engagements que vous pourrez prendre au nom du Gouvernement.

Mais, en tout état de cause, la commission des finances tient à rappeler que le véritable problème du logement se situe dans ce secteur complexe du financement complémentaire qui échappe à la compétence du ministre du logement. Ce financement, tributaire pour une large part du marché monétaire, sensible à toutes les difficultés économiques, qu'elles soient nationales ou même internationales, doit désormais retenir toute notre attention. Il sera l'objet du débat qui doit s'instaurer au printemps.

Dans le débat actuel, limité aux crédits budgétaires, la commission des finances a décidé de proposer à l'Assemblée l'adoption des crédits du logement. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Caldagués, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'urbanisme.

M. Michel Caldagués, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits relatifs à l'urbanisme, qui figurent essentiellement aux dépenses en capital, se présentent cette année en nette augmentation. Après la déception dont s'est fait l'écho tout à l'heure mon collègue M. Richard au sujet du logement, nous trouvons là, en quelque sorte, une compensation relative dans la mesure où l'urbanisme constitue le substratum de toute politique de construction.

Mais cette progression procure une satisfaction plus nuancée, si l'on établit la comparaison, non pas par rapport au budget de 1970, qui constitue un creux dans les dépenses d'investissement de l'Etat, mais par rapport à celui de 1969. On constate alors que les augmentations traduisent, sur une période de deux ans, un rythme nettement plus modeste.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons pas douter que l'urbanisme tienne une grande place dans les préoccupations gouvernementales, tout particulièrement après les déclarations faites à l'Assemblée nationale par M. le Premier ministre, le 15 octobre dernier.

Nous sommes parvenus maintenant à un urbanisme de progrès qui se fixe pour objectif de surmonter les nuisances du développement urbain et de concourir non seulement à l'amélioration des conditions de vie, mais aussi à une meilleure répartition de cette amélioration.

Plus généralement, l'urbanisme ne doit pas s'en tenir à une fonction purement utilitaire, mais doit nourrir l'ambition de rendre l'homme plus heureux en collectivité. Une telle orientation exige évidemment la mise en œuvre de moyens puissants.

Dans le court espace de temps qui m'est imparti, je me bornerai à les évoquer sous deux aspects particulièrement significatifs : la politique foncière et les nouvelles structures urbaines.

La première exigence d'une politique foncière, c'est que les pouvoirs publics n'organisent pas, eux-mêmes, la pénurie.

Fort heureusement, nous savons que, désormais, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme s'élaborent conformément à une définition aussi large que possible des zones constructibles.

C'est là une vue réaliste et il faut vous féliciter, monsieur le ministre, de l'avoir fait prévaloir.

Mais ce n'est qu'une condition nécessaire à l'assainissement du marché foncier et non pas une condition suffisante.

Le renversement de la tendance ne peut pas venir seulement de l'abondance des terrains administrativement constructibles. Il exige aussi que ces terrains soient aménagés et desservis le plus rapidement possible, en tout cas au fur et à mesure des besoins.

C'est là une question d'efforts budgétaires dont la portée dépasse d'ailleurs le cadre des crédits d'urbanisme proprement dits, dans la mesure où sont en cause aussi bien les grands équipements structurants, comme les transports en commun et les réseaux routiers, que les infrastructures de viabilité. Or, la réalisation de ces équipements nécessite avant tout la maîtrise des sols en temps utile et aux meilleures conditions possibles.

Si nous considérons, à cet égard, les crédits budgétaires, nous constatons que les dotations affectées aux acquisitions foncières,

tant au titre du Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme qu'à celui du budget de l'équipement, progressent au total de 83 millions par rapport à 1970, soit de près de 50 p. 100.

Mais l'impression est toute différente si l'on fait masse de ces moyens budgétaires et des prêts de la Caisse des dépôts et consignations bonifiés par le F. N. A. F. U. et destinés au financement des zones d'habitation et des zones industrielles. En effet, l'ensemble fait apparaître pour 1971 une régression par rapport à 1970. Celle-ci est imputable à l'importante diminution du volume des prêts de la Caisse des dépôts et consignations qui passe de 700 à 600 millions de francs. Or cette diminution n'est guère explicable par la conjoncture puisque jamais les excédents des caisses d'épargne n'ont été aussi élevés et elle est paradoxale au moment où l'on s'attendait plutôt à voir se développer cette source de financement pour concrétiser l'intention exprimée par le Gouvernement de donner enfin aux collectivités locales les moyens de se constituer des réserves foncières.

Mais une politique foncière ne doit pas se contenter d'éviter d'offrir à la spéculation un terrain d'élection, elle doit aussi la sanctionner ou, tout au moins, récupérer sur elle des plus-values qui correspondent à coup sûr à un enrichissement sans cause. A ce propos, le terme de spéculation n'est même pas adéquat, car le spéculateur est ordinairement quelqu'un qui prend un risque et s'en trouve rémunéré par un profit s'il a vu juste, tandis que le propriétaire du sol, à notre époque, se contente purement et simplement de cueillir les fruits d'une valorisation à laquelle il n'a aucunement contribué puisqu'elle est la conséquence des efforts accomplis par la collectivité pour accompagner ou permettre l'urbanisation.

La récupération des plus-values foncières est un problème très ancien qui n'a jamais été convenablement résolu. La taxation instituée en 1964 n'a sans doute pas fonctionné de façon très satisfaisante, et on lui reproche généralement d'avoir incité à une certaine rétention des terrains. On dit aussi qu'elle a été systématiquement répercutée dans les prix de vente, mais je n'en suis pas tellement sûr et je serais bien surpris que sa suppression éventuelle entraîne une diminution des prix.

Quant à la *taxe d'urbanisation*, instituée par la loi d'orientation foncière, elle est destinée à frapper non pas la plus-value au moment où elle se dégage, mais la rétention des terrains en vue de profiter ultérieurement de cette plus-value.

A l'intention de ceux qui s'étonnent qu'elle n'ait pas été mise en œuvre dans les délais prescrits, je rappellerai que l'on se heurte à de sérieuses difficultés d'application. En effet, on ne voit pas très bien comment appréhender la notion de terrains insuffisamment construits tant que les plans d'occupation des sols n'auront pas été établis et publiés. Lorsqu'ils le seront, il demeurera problématique de frapper de la même façon les propriétaires des terrains qui sont indispensables à bref délai à l'urbanisation et les propriétaires de ceux qui ne le sont qu'à long terme.

En attendant, et pour permettre aux communes de récupérer une partie du coût des équipements publics, on a institué la *taxe locale d'équipement*, laquelle a provoqué des réactions d'ailleurs parfaitement justifiées. Il a donc fallu lui apporter certains adoucissements.

On parle maintenant — et il en est notamment question dans les travaux des commissions préparatoires du VI^e Plan — d'un impôt foncier renforcé dont les nouvelles modalités seraient parait-il, à l'étude.

Mais, là encore, on risque de se trouver en présence d'un dilemme insurmontable : ou bien cet impôt s'appliquerait exclusivement aux terrains non bâtis, dont il faudrait exclure ceux qui sont actuellement affectés à l'agriculture parce qu'ils ne sont pas nécessaires à l'urbanisation dans l'immédiat, et alors son rendement serait très faible ; ou bien il s'appliquerait également aux terrains bâtis et frapperait alors directement ou indirectement tous les habitants, puisqu'il serait inclus dans les charges de copropriété et répercuté dans les charges locatives. Encore une fois, ce seraient les utilisateurs qui seraient frappés et non les propriétaires de terrains.

Il faut sortir de ce cercle vicieux et mettre au point un système d'imposition qui ne comporte pas cette profonde injustice consistant à frapper, en fin de compte, celui qui veut se loger et qui est donc victime de la hausse des valeurs foncières, de préférence à celui qui en tire profit.

J'en viens maintenant à un deuxième aspect de la politique d'urbanisme : il s'agit des actions fortes sur les structures urbaines, c'est-à-dire de la rénovation et des villes nouvelles.

Le moins que l'on puisse dire, monsieur le ministre, c'est que vous avez manifesté quelque scepticisme sur l'efficacité des mécanismes actuels de la rénovation urbaine. Tout au moins, considérez-vous, à juste titre, qu'ils font apparaître un faible rendement des financements publics mis en œuvre.

Je rappelle, en effet, qu'au rythme actuel et sans qu'aucune opération nouvelle déficitaire ait été engagée depuis plusieurs années, les crédits figurant au budget — en admettant qu'ils

restent constants au cours des prochaines années — seront entièrement absorbés jusqu'à la fin du VI^e Plan par les opérations en cours.

Nous noterons, à ce propos, que la dotation prévue pour 1971, d'un montant de 90 millions, n'atteint même pas celle qui figurait au budget de 1969.

Afin de surmonter cette situation, vous avez recommandé, monsieur le ministre, de concevoir les opérations de rénovation urbaine dans une optique de rentabilité qui rende possible le recours aux financements privés sur une large échelle.

A cet effet, vous avez notamment prescrit l'adoption d'une densité plus élevée dans les îlots reconstruits. Mais on dispose là — il faut bien le dire — d'une marge assez étroite, sauf à prendre le risque de congestionner à l'excès les centres de villes ou de ne pas insérer dans la rénovation urbaine tous les équipements publics nécessaires, notamment en matière de voirie.

L'augmentation des densités n'est donc pas une panacée et, d'ailleurs, la justification de la rénovation urbaine n'est pas d'être déclenchée là où elle est rentable mais là où elle est nécessaire. De toute façon, les hypothèses dans lesquelles elle est rentable seront assez rapidement épuisées. Elles se présentent surtout dans de très grandes villes; or, on ne peut se résigner à ce que la rénovation urbaine soit inaccessible aux moyennes et petites villes.

S'il semble donc nécessaire d'en revoir les mécanismes financiers afin de soumettre les opérations à une gestion plus serrée, la commission des finances est cependant convaincue que l'on ne sortira de l'enlèvement actuel qu'au prix d'une augmentation des dotations budgétaires. Elle a donc enregistré avec intérêt, monsieur le ministre, les prévisions que vous lui avez fait entrevoir dans ce sens pour l'année prochaine.

En annexe à la rénovation urbaine, il est intéressant de mentionner que nous enregistrons cette année une augmentation très sensible de la dotation budgétaire consacrée à la création et à l'aménagement de parcs et de jardins publics. Celle-ci fait plus que quadrupler, passant de 3.275.000 francs, dans le budget de 1970, à 13.275.000 francs dans le projet de budget pour 1971.

Voilà qui nous apporte une grande satisfaction, depuis longtemps réclamée, mais il faut noter que cet effort demeure modeste en valeur absolue. A une époque où l'on parle de plus en plus de l'environnement, on mesurera à quel point l'échelle des valeurs doit être corrigée en constatant, mes chers collègues, que le budget national consacre aux espaces verts une somme équivalente au prix de revient de trois kilomètres d'autoroute en rase campagne ou, si l'on préfère, de 250 mètres de boulevard périphérique à Paris.

Ces chiffres sont éloquents.

En ce qui concerne maintenant les villes nouvelles, il semble, monsieur le ministre, que votre pragmatisme vous ait, de prime abord, conduit à manifester à leur égard une sorte de circonspection.

Toujours est-il que le train est maintenant en marche, ainsi qu'en font foi la mise en place acquise ou prochaine des établissements publics d'aménagement de ces villes et l'augmentation sensible des dotations budgétaires.

Mais si le train est en marche, vous n'avez visiblement pas voulu qu'il puisse s'emballer au gré des conceptions somptuaires dont l'urbanisme risque, selon vous, d'être trop souvent imprégné, si l'on n'y veille pas attentivement.

Certaines présomptions pesaient en effet sur les villes nouvelles.

On a dit parfois qu'elles étaient un coûteux privilège réservé à la région parisienne. Nous savons que cela n'est pas exact puisque, sur neuf villes nouvelles quatre sont prévues au contact de métropoles régionales.

On a craint aussi que les villes nouvelles ne fassent apparaître un coût spécifique particulièrement élevé, qui s'ajouterait aux dépenses d'urbanisme normalement nécessaires. En réalité, l'une des principales raisons d'être des villes nouvelles doit être de procurer à service égal, c'est-à-dire à la dimension de l'urbanisme de demain, un meilleur rendement des investissements publics consentis.

Elles doivent donc donner lieu à une étroite coordination de la mise en œuvre des équipements publics en assurant leur intégration, dans toute la mesure du possible.

Mais il faut souligner que cet objectif pose le problème de l'individualisation, dans le budget de chaque ministère, des crédits destinés aux villes nouvelles, ainsi que le recommande expressément la commission des villes du VI^e Plan, cette individualisation devant permettre la globalisation des subventions, prêts et financements divers disponibles au titre d'une année, conformément aux procédures qui ont fait leurs preuves lors de la réalisation des villes nouvelles anglaises.

Cette notion de lignes spéciales trouve une première application dans le budget de 1971, grâce à la création d'un nouveau chapitre 65-41 géré par le ministère de l'équipement et qui sera

abondé par les crédits individualisés dans les autres fascicules budgétaires au titre des zones d'aménagement concerté.

Vous considérez, monsieur le ministre, que cette innovation résout *ipso facto* le problème des villes nouvelles.

Mais je n'en suis pas absolument sûr, car celles-ci, à mon sens, ne sauraient se résumer à un conglomérat de zones d'aménagement concerté puisque, aussi bien, elles doivent être dotées d'un cœur de ville bien structuré dont la réalisation n'est pas justiciable d'une simple participation des constructeurs à la réalisation des équipements publics.

Enfin, les villes nouvelles sont conçues pour assurer un meilleur équilibre habitat-travail, ce qui doit permettre d'atténuer le coût relatif des infrastructures de transports en commun et de circulation automobile. Cet équilibre est encore bien problématique en l'état actuel des prévisions et il faut souhaiter qu'à cet égard les pouvoirs publics fassent montre de tout le réalisme nécessaire, faute de quoi l'on aboutirait tout simplement à promouvoir des villes dortoirs à grande échelle.

Après avoir ainsi développé ces commentaires sur différents aspects essentiels de la politique d'urbanisme dans le budget de 1971, je dirai, pour me résumer, monsieur le ministre, que si vous disposez actuellement d'un ensemble de moyens juridiques et financiers vous permettant de parer au plus pressé dans ce domaine, on ne saurait affirmer qu'ils demeureront suffisants pour répondre entièrement aux ambitions du VI^e Plan et à celles qui s'expriment déjà au niveau gouvernemental.

Certes, les pouvoirs publics ne doivent pas prétendre mener les actions d'urbanisme dans le détail et encore moins immobiliser les fonds publics dans des opérations mercantiles lorsque l'initiative privée est en mesure d'y pourvoir elle-même, mais le recours à celle-ci n'est pas illimité: il manifeste même des signes d'essoufflement qui s'aggraveront si l'on ne porte pas remède, par des moyens appropriés, à ce handicap grandissant que constitue, pour la politique d'urbanisme, la hausse des charges foncières.

C'est sur ce thème omniprésent que je conclurai en vous demandant, mes chers collègues, au nom de la commission des finances, d'adopter les crédits relatifs à l'urbanisme. (*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. de Préaumont, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour le logement, problème social.

M. Jean-Franck de Préaumont, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires culturelles, familiales et sociales a voulu, dans ce débat, manifester une fois de plus sa compétence dans le domaine qui est le sien, c'est-à-dire le domaine social.

Son examen s'est fondé sur une double constatation: un haut niveau de l'intervention publique en matière de logement et des résultats pas aussi satisfaisants qu'on pourrait le souhaiter.

Le pourcentage des logements construits avec l'aide de l'Etat est approximativement de 10 p. 100 en Italie, de 30 p. 100 en République fédérale d'Allemagne, de 55 p. 100 en Grande-Bretagne, et de 75 p. 100 en France. A l'exception, semble-t-il, de la Suède, il est peu de pays, au moins en Europe, où l'intervention publique en matière de construction atteigne un tel niveau.

Si la part des investissements privés s'est notablement accrue et a vu son évolution accentuée par l'institution, en 1966, du marché hypothécaire et de l'épargne-logement, il reste que l'intervention publique demeure à un haut niveau.

Malgré les insuffisances légitimement soulignées, les crédits d'investissement inscrits à ce budget sont par eux-mêmes importants. Leur effet est, de surcroît, multiplié par des mécanismes de financement dans lesquels interviennent la Caisse des dépôts et consignations, le Crédit foncier et le secteur bancaire. A ces dotations s'ajoutent, sans avoir, au sens strict, le caractère de crédit public, les sommes utilisées à des fins d'intérêt public, comme le produit de la contribution patronale de 1 p. 100 sur les salaires.

L'intervention publique s'exerce également sur le marché locatif par l'offre de logements à des loyers inférieurs à ceux du marché du fait de l'existence du secteur H. L. M., par la fixation des taux de loyers pour les habitations régies par la loi de 1948 et par l'octroi d'aides personnalisées.

Or, malgré l'effort considérable ainsi déployé, en faveur tant de la construction que du logement, personne ne songerait à soutenir que la France en a fini avec la crise du logement.

Il est évidemment concevable et, à certains égards légitime, de demander d'accroître le montant des crédits consacrés à la construction, comme d'accorder plus généreusement l'allocation-logement et les aides personnalisées. Mais la constatation simultanée du haut niveau de l'intervention publique et du caractère insuffisant des résultats obtenus pose en réalité la question de l'efficacité sociale de l'aide publique au logement.

Pour accroître cette efficacité, n'est-il pas souhaitable de mener une politique plus sélective et, en définitive, plus sociale ? Les mesures prises, comme les intentions déjà affirmées par le ministre de l'équipement et du logement et le secrétaire d'Etat au logement sont des preuves de leur volonté de faire évoluer la politique de leur ministère.

C'est dans le souci de voir affirmer et développer certaines orientations que la commission des affaires culturelles, familiales et sociales s'est livrée à un examen critique de quelques interventions à caractère social de la puissance publique en matière de construction et de logement, pour marquer ensuite, par quelques observations, les orientations qui lui paraissent souhaitables.

Les interventions de la puissance publique au niveau de la construction se manifestent par des subventions, des primes, des bonifications d'intérêt et, au niveau du marché locatif, par la présence des logements du secteur H. L. M., comme par les aides à certaines catégories de locataires.

Les interventions en faveur de la construction entrent dans ce qui est convenu d'appeler l'aide à la pierre.

L'action la plus importante dans ce cas est celle qui est exercée en faveur de la construction d'H. L. M. au sens large du terme. A cette action s'ajoute celle qui se manifeste par l'octroi de primes à la construction assortie ou non de prêts du Crédit foncier, par des prêts du Crédit foncier, par le concours du 1 p. 100 sur les salaires et celui des caisses d'épargne et des caisses d'allocations familiales.

Toutes ces interventions ont le trait commun de coûter cher à l'Etat et aux collectivités ou établissements intéressés. Elles comportent en outre des risques de ségrégation, puisque les différentes formes de financement sont liées à des types de logements définis et sont présumées correspondre à des niveaux de revenus différents.

On pourrait du moins espérer que cette aide bénéficie principalement aux éléments les plus défavorisés de la population. Il ne semble malheureusement pas qu'il en soit ainsi.

L'analyse de l'état d'occupation des H. L. M. et du montant de leurs loyers confirme cette crainte. Il ressort de certaines données et enquêtes récentes que le niveau moyen des ménages logeant en H. L. M. est plus élevé que celui de l'ensemble des ménages français et que, si l'on y trouve très peu de ménages à revenus élevés, il n'y en a pratiquement pas qui disposent de revenus très faibles.

Sur le plan sociologique, on ne constate aucune différence marquée entre les habitants des H. L. M. et l'ensemble de la population, mais le nombre de familles nombreuses y est plus important et les salariés y sont les plus représentés. En revanche, on n'y trouve que peu de personnes âgées : 6 p. 100 contre 20 p. 100 pour l'ensemble des locataires.

Quant aux loyers, on observe que ceux du parc des H. L. M. anciennes sont accessibles à la presque totalité des demandeurs, alors que les loyers des H. L. M. neuves mettent celles-ci hors de portée d'une partie très importante des demandeurs, notamment dans la région parisienne.

En outre, il convient de remarquer que les H. L. M. récentes présentent généralement la caractéristique commune d'être situées loin du centre des villes. Au loyer s'ajoutent donc des frais de transport très importants, qui augmentent encore pour certaines familles la difficulté d'y accéder.

Enfin, on est obligé de constater que la plupart, en tout cas, un nombre important d'organismes d'H. L. M., soucieux de la solvabilité de leurs locataires, fixent, sinon en droit, du moins en fait, des planchers de ressources et demandent des dépôts de garantie souvent élevés qui aggravent encore, pour les ménages à faibles revenus, la difficulté d'accéder aux H. L. M.

Le phénomène n'est pas différent pour les prêts du Crédit foncier. Sans doute, certaines règles en limitent-elles les conditions d'utilisation, notamment lorsqu'il s'agit des prêts spéciaux immédiats.

Il existe des plafonds de prix, des plafonds de ressources et des plafonds de loyers dans le secteur locatif. Cependant, les plafonds de prix portent, en fait, sur le prix de revient et non sur le prix de vente ; les loyers sont plafonnés, mais aucun plafond de ressources ne limite l'accès des occupants éventuels.

Si l'on se rapporte à une enquête de l'I. N. S. E. E. - C. R. E. D. O. C. relativement récente, les occupants du parc financé par les primes et prêts du Crédit foncier disposent de revenus en moyenne sensiblement les mêmes que ceux du secteur non aidé, s'agissant du secteur d'accès à la propriété.

L'occupation des logements ayant bénéficié de l'aide à la pierre ne paraît donc pas traduire une vocation sociale incontestable, et cette forme d'aide semble limitée à ceux que l'on pourrait appeler « les plus aisés des défavorisés ».

J'en viens à l'aide à la personne. Ce que l'on appelle traditionnellement « l'aide à la personne », par opposition à l'aide à la pierre, est une aide versée à certains locataires ou, éventuel-

lement, à certains accédants à la propriété pour leur permettre de supporter plus aisément la charge de leur logement.

Cette aide revêt deux formes. D'abord, l'allocation-logement, qui a une importance considérable puisque, à ce titre, selon les renseignements qui m'ont été communiqués, en 1969, 3,113 millions de francs ont été versés pour l'ensemble des régimes. Le dynamisme de cette prestation, en l'état actuel de sa conception et de sa réglementation, est tel qu'elle représentera, en 1970, 11 p. 100 de l'ensemble des dépenses de prestations sociales et qu'elle équivaudra presque à la totalité de l'effort budgétaire net en faveur de la construction neuve.

On évalue, pour 1975, à 5,800 millions la charge qu'elle représentera pour l'ensemble des régimes de sécurité sociale. Le taux de croissance de cette allocation, qui paraît être actuellement de l'ordre de 16 p. 100 par an, sera vraisemblablement ralenti au cours des années à venir. Mais les facteurs de croissance l'emporteront encore sur les facteurs de décroissance.

Une deuxième forme, beaucoup moins importante, de cette aide personnalisée est l'allocation-loyer versée aux personnes âgées, aux indigents et à certains infirmes. En 1968, son montant, pour 129,533 bénéficiaires, s'est élevé à 61 millions de francs, dont l'Etat supporte les deux tiers.

L'importance de ces sommes — pour la plus grande part consacrées au paiement de l'allocation-logement — amène à s'interroger sur le caractère et la portée sociale de leur destination.

On pourrait croire que l'allocation-logement et l'allocation-loyer corrigent les conséquences des inégalités de revenus sur le marché du logement, permettant ainsi plus facilement de loger ceux qui ont le plus de mal à payer leur loyer.

L'analyse de la situation permet de se demander si ces allocations, dont le coût pour la collectivité est très élevé, ont toute l'efficacité sociale souhaitable.

En ce qui concerne l'allocation-logement, l'analyse révèle que les cinq sixièmes des locataires et les deux tiers des accédants à la propriété ne perçoivent pas cette allocation. Ce sont en fait les familles habitant les H. L. M. qui ont le plus de chances de satisfaire aux conditions d'attribution et, compte tenu des loyers pratiqués, de bénéficier au maximum de cette allocation.

En fait, et selon les chiffres qui m'ont été communiqués, en bénéficient 5 p. 100 des locataires d'appartements antérieurs à 1948, 36 p. 100 des locataires du secteur non aidé et 48 p. 100 des locataires du secteur H. L. M.

En ce qui concerne l'allocation-loyer, alors que chacun connaît la situation particulièrement difficile des personnes âgées, il faut souligner qu'en 1969, 6 p. 100 seulement des bénéficiaires des prestations vieillesse ont pu percevoir cette allocation.

En fin de compte, l'aide à la personne, malgré les grands efforts qui sont consentis, laisse de côté de nombreuses catégories sociales particulièrement intéressantes, les personnes âgées, les jeunes ménages, les travailleurs migrants, notamment.

En outre, il faut bien dire qu'elle s'ajoute souvent à des avantages déjà retirés de l'aide à la pierre, constituant dans certains cas un cumul dont la légitimité paraît pouvoir être contestée et se traduire, dans certains cas, par une réduction privilégiée du taux de l'effort convenable pour certaines familles.

Il n'est donc pas déraisonnable de penser qu'une partie des crédits consacrés à l'aide à la pierre et à l'aide à la personne pourrait être utilisée différemment pour financer une plus satisfaisante politique sociale du logement.

L'inefficacité relative de certaines interventions publiques provient probablement d'abord de ce que le problème posé par le logement a évolué non pas seulement quantitativement mais qualitativement. Il ne se pose plus dans les mêmes termes que lorsqu'ont été arrêtées les idées directrices de la politique de reconstruction et la politique du logement d'après la guerre.

Malgré des lenteurs regrettables, le volume de la construction a augmenté en France et la construction non aidée a pris un certain essor.

Si les résultats sont certes légèrement inférieurs aux prévisions du V^e Plan, ils font néanmoins apparaître que la France n'est plus dans une période de pénurie généralisée, ni d'ailleurs devant une situation d'insolvabilité quasi générale de la population au regard du coût des logements.

La crise du logement est aujourd'hui caractérisée par des différences géographiques et sectorielles. Elle est toujours aiguë dans certaines régions, dans certaines agglomérations. Elle se manifeste par des différences accusées entre les divers groupes socio-professionnels.

A une connaissance globale des besoins doit donc s'ajouter une connaissance plus fine et plus localisée du marché du logement et de l'évolution des besoins.

Les besoins en France sont très différents selon les régions, comme peut y être très différente la structure des revenus. Il apparaît donc nécessaire — et je sais, monsieur le ministre,

monsieur le secrétaire d'Etat, que vous vous y employez — de mettre très rapidement en place un réseau d'études de marchés et de recensement des besoins qui, aujourd'hui, apparaît plus que jamais comme un préalable à toute programmation cohérente.

Vous avez bien voulu m'indiquer les efforts qui sont actuellement entrepris, et je m'en félicite. Il y a quelques années, j'avais demandé s'il existait dans votre ministère un ou plusieurs services chargés de recueillir et de traiter l'information, et il m'avait été répondu — de la part d'une autorité autre que la vôtre, monsieur le ministre — qu'il existait de très jolies brochures avec des photographies, ainsi que des hôtesses d'accueil. Je ne méconnais pas les mérites des hôtesses d'accueil et des brochures avec images, mais tel n'était pas le sens de ma question !

A celle que j'ai à nouveau posée, vous avez répondu de façon plus satisfaisante, et la commission s'en félicite. Les études dont j'ai parlé sur le patrimoine immobilier existant, permettraient notamment de déceler les logements à améliorer et à renouveler, soit isolément, soit dans le cadre d'opérations groupées.

L'élaboration d'une véritable politique sociale du logement suppose une conception et une expression claire du rôle respectif de l'effort de l'individu et de l'Etat en matière de logement. A titre d'illustration on peut dire que si les taux d'efforts personnels se situaient à un niveau inférieur à 9 p. 100 des revenus, il serait illusoire de prétendre loger 75 p. 100 des Français — pourcentage des ménages pouvant accéder à un logement H. L. M. — voire 90 p. 100 — pourcentage des ménages pouvant accéder à un logement financé par un prêt du Crédit foncier — dans des logements construits grâce à des financements publics.

Une fois ces préalables levés, il apparaît à la fois nécessaire et possible de revoir les conditions d'octroi des aides de l'Etat de façon que ces aides aillent à leurs destinataires naturels.

Pour terminer, votre commission voudrait marquer un certain nombre d'orientations et faire un certain nombre de suggestions.

Nous ne pouvons que nous féliciter de l'action entreprise en ce qui concerne la résorption des bidonvilles et la lutte contre l'habitat insalubre. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de l'augmentation des crédits du chapitre 65-30 et du vote de la loi du 10 juillet 1970 qui permettra de lutter contre les bidonvilles en dur et les marchands de sommeil. Mais cette action, pour être efficace, doit conduire à un relogement des populations concernées dans des cités de transit puis dans des P. L. R., voire dans des H. L. M. Or nous ne pouvons que constater avec regret que le nombre des P. S. R. et des P. L. R. ne va pratiquement pas augmenter en 1971. On ne sait pas non plus si les personnels et les structures d'accueil indispensables au succès des réinsertions sociales ont été prévus. Il semble que l'importance de l'enjeu aurait justifié une réorientation plus nette de l'aide de l'Etat.

En ce qui concerne le secteur H. L. M., votre commission est bien entendu favorable à la politique du Gouvernement qui s'efforce de réorganiser l'action dans ce secteur vers la satisfaction des besoins des couches les plus défavorisées de la population. Elle ne peut qu'approuver les motifs qui ont inspiré les dispositions à la fois plus efficaces et plus souples du décret et de l'arrêté du 24 décembre 1969, en matière de plafond de ressources et de surloyer.

Elle ne peut aussi qu'approuver un système qui marque pratiquement l'amorce nouvelle d'une certaine personnalisation des loyers des H. L. M. ; mais elle pense que dans la mesure où, dans la situation actuelle, le maintien de l'aide à la pierre paraît préférable à la généralisation de l'aide à la personne, il conviendrait de personnaliser encore davantage cette aide à la pierre pour couvrir des besoins que la conception familiale de l'allocation-logement ne permet pas de prendre en compte.

M. le président. Monsieur de Préaumont, je vous demande de conclure. Deux autres rapporteurs doivent encore parler avant dix-neuf heures.

M. Jean-Franck de Préaumont, rapporteur pour avis. Je vais conclure, monsieur le président, pour déférer à votre aimable invitation.

En outre, il semble bien que l'aide à la pierre puisse être réalisée par d'autres moyens que l'aide au secteur H. L. M. notamment par une action sur les crédits à la construction.

Votre commission a donc posé une question sur les modes de financement intermédiaires à laquelle il a été répondu d'une manière qui, dans un premier temps, lui a donné satisfaction. Mais elle voudrait encore insister sur cette orientation qui lui paraît devoir être encore plus marquée.

Il faut déterminer et mettre en œuvre les moyens nécessaires à la création d'un courant d'incitations vers le haut allant des logements très aidés vers les logements moins aidés destinés à

rendre disponibles dans les meilleures conditions des logements de type II. L. M. pour les familles à faibles ressources.

Lorsqu'on voit notamment les charges que représentent pour l'Etat respectivement les différents types de logements aidés — P. L. R., H. L. M. ordinaires, logements financés par prêt spécial immédiat du Crédit foncier, I. L. M., H. L. M. accession, ancien régime et nouveau régime — il apparaît que l'Etat pourrait provoquer la construction de deux logements avec prêt du Crédit foncier pour une H. L. M. ordinaire, de trois H. L. M. en accession pour un P. L. R. La réalisation des uns étant la condition de la libération des autres, on pourrait ainsi trouver dans un accès facilité aux logements les moins aidés un moyen efficace d'une politique menée en faveur des moins favorisés.

Une autre action en faveur de la modification des allocations-logement pose des problèmes nombreux et importants. Des orientations pourraient être marquées.

Enfin, dans l'effort de déconcentration et de décentralisation dès maintenant amorcée et entreprise, il ne serait pas concevable que le dessin général ne s'appliquât pas également à la politique du logement. Cette politique pose sans doute des problèmes d'importance nationale mais aussi d'intérêt local et régional par leurs répercussions immédiates. Cela semble impliquer qu'une marge convenable soit laissée aux initiatives des intéressés eux-mêmes en ce domaine.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, en un mot votre commission souhaite en terminant, qu'après avoir mené une politique utile d'aide à la construction vous vous orientiez vers une politique utile d'aide au logement. C'est sous le bénéfice de ces observations qu'elle a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du logement. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Royer, rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le budget du logement social est un budget de stagnation. Sa comparaison avec les besoins actuels de la France, dans le cadre du VI^e Plan, et avec les nécessités de la relance économique a conduit la commission de la production et des échanges moins à révéler une analyse et un commentaire qu'à réorienter le rapport sous la forme d'une lutte lucide, mais acharnée, pour améliorer le budget.

Voilà sous quel angle et dans quel style j'ai l'honneur de rapporter l'avis de la commission.

D'abord, ce budget est un budget de stagnation. En effet, 382.000 logements ont été aidés par l'Etat en 1969 et effectivement mis en chantier. Pour 1970 et 1971, sans vouloir mêler la notion du fonds d'action conjoncturelle à celle des crédits officiellement votés, il n'y a et il n'y aura eu que 375.600 logements à être théoriquement engagés, encore que les crédits disponibles ne correspondent pas exactement aux engagements de crédits.

On assiste donc à une stagnation depuis deux ans et même, par rapport à ce qui a été fait en 1969, à une régression du nombre des logements aidés, qui se manifeste également au vu des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Deuxième notation importante : les autorisations de programme ne progressent, de 1970 à 1971, que de 0,3 p. 100 et les crédits de paiement de 2,8 p. 100, alors que, dans l'ensemble, les crédits de paiement affectés aux investissements pour les équipements collectifs progressent de 10,2 p. 100.

Le budget du logement, comme celui des hôpitaux, est donc le parent pauvre des investissements pour les équipements collectifs à réaliser en 1971. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

D'autre part, cette tendance ne fait que refléter une tendance plus générale concernant la ventilation des prêts nécessaires à la construction des logements en France. Cependant que 15.085 millions de francs ont été prêtés, au titre des capitaux mobiliers, pour le logement social, 18.580 millions ont été prêtés par les banques pour le financement du logement privé. Et, alors que 38 p. 100 seulement du volume des crédits pour le logement sont affectés à la construction sociale, 62 p. 100 auront, sous des formes diverses, servi à la construction privée. En d'autres termes, le premier secteur est en stagnation, le second est en accroissement rapide.

Ce contraste qui s'accuse entre les deux secteurs correspond paradoxalement au contraste inverse entre les besoins des couches populaires et une certaine aisance pour les résidents de nos villes.

Il faut souligner aussi que cette orientation du budget ne fait que traduire en quelque sorte une tendance plus générale dans les investissements en France.

Troisième notation également importante : le Trésor se désengage un peu plus chaque année ; son intervention, après avoir atteint, il y a trois ou quatre ans, 2,85 milliards puis 2,3 milliards, n'est plus aujourd'hui que de 1,71 milliard de francs.

Monsieur le ministre, il importe que le Trésor public se réengage dans l'effort de construction sociale, car les besoins

sont encore considérables et l'exécution du budget, trop restreint, rencontre trop de verrous et de butoirs. Ce sont ces verrous que je vais essayer de faire sauter, ces butoirs que je vais essayer de déseiller. Les commissions parlementaires ont des radars, employons-les !

Le premier de ces verrous, c'est la régulation. Rien n'est plus absurde que de traiter une activité de cycle long avec un fort pouvoir d'inertie, comme la construction des logements, à travers la régulation trimestrielle ou semestrielle du versement des crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur de nombreux bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

Le premier effet de cette absurdité est la rupture des rythmes ; le deuxième, plus important, porte sur les prix. Il ne tend qu'à la hausse et au démantèlement des grandes opérations étalées sur un ou deux Plans, et elles sont nombreuses en France, notamment dans les grandes cités.

Le deuxième verrou à faire sauter est celui de l'incohérence des prêts. C'est ainsi que 45.000 prêts différés du Crédit foncier ne sont efficaces que dans la mesure où ils sont assortis des prêts complémentaires de la Caisse des dépôts. Si ce sont des prêts bancaires qui se substituent à ceux de la Caisse des dépôts, les loyers ou les apports personnels augmentent dans de telles proportions que les prêts différés du Crédit foncier sont à porter à l'actif non plus de la construction sociale, mais de la construction moyenne ou de la construction d'un bon standing.

Il conviendrait donc d'obliger la Caisse des dépôts à assurer ce financement complémentaire, faute de quoi 45.000 logements quitteront le secteur social pour rejoindre le secteur moyen de la construction française.

Le troisième verrou est celui de la distorsion entre les prix réels et les prix plafonds qui sont pratiqués. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*) Je ne m'y appesantirai pas puisque M. le ministre de l'économie et des finances a bien voulu me dire, dans la discussion générale, qu'il allait vous aider par une révision du « zonage » des prix plafonds. Je crains malheureusement que l'augmentation de 10 p. 100 de ces prix plafonds ne soit insuffisante dans de nombreux secteurs. Ce n'est pas faire de la démagogie, monsieur le ministre, que de l'affirmer à cette tribune quand on sait que les salaires dans le bâtiment ont augmenté de 10,2 p. 100 entre mai 1969 et mai 1970, que le coût des matériaux s'est élevé de 5,2 p. 100 entre le début et le milieu de cette année, et que les frais de transport sont également en hausse. Par conséquent, il n'est pas sérieux de prétendre que les prix plafonds, dont certains datent de quatre ou de trois ans, se concilient avec de telles augmentations.

L'effort de productivité des entreprises a ses limites, qui sont largement atteintes. Tout ce qui passe au-dessus est au détriment de la qualité. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Après avoir dénoncé l'étroitesse du budget et les verrous qui s'opposent à son exécution convenable, il faut maintenant parler des butoirs.

Les butoirs, ce sont les deux tranches du fonds d'action conjoncturelle — il faudrait presque dire le fonds d'inaction conjoncturelle ! (*Sourires et applaudissements*) — auquel nous devrions opposer un fonds supplémentaire d'énergie politique.

M. Marc Bécam. Très bien !

M. Jean Royer, rapporteur pour avis. En effet, 20.272 logements risquent de ne pas être engagés sur le budget de 1970. Les crédits que nous avons votés risquent d'être rayés. Et, pour l'année 1971, ce sont 11.800 logements, dont 4.000 H. L. M., qui peuvent ne pas être engagés.

Comment voulez-vous que ces butoirs ne constituent pas un obstacle quasi insurmontable à un bon rendement de la construction, je dirai même à de bonnes relations entre le Parlement et le Gouvernement ? Il suffit, pour s'en convaincre, de considérer ce paradoxe : c'est au moment où le ministre de l'économie et des finances nous dit que son plan de redressement est terminé que l'on bloque la deuxième tranche du fonds d'action conjoncturelle. Or c'est précisément au moment où il faut relancer l'économie, après avoir mieux assuré ses finances, que l'on devrait débloquer sans plus attendre les 20.272 logements ! (*Applaudissements.*)

Quelle est l'importance de ce budget face aux besoins, face à la crise, face au Plan ?

Dans mon rapport écrit, chaque année, très régulièrement, je fait état d'un sondage opéré dans toutes les villes de France de plus de 25.000 habitants, afin de savoir comment évolue la crise du logement. Si je fais cette enquête, c'est faute d'un document officiel, d'une carte objective des besoins région par région, sans laquelle il est arbitraire de répartir des dotations planifiées. C'est à partir d'un tel document de base que l'on devrait travailler. Or, il n'existe pas.

Les tableaux qui figurent dans mon rapport écrit montrent que la crise s'étend, tout en changeant de nature, et qu'elle est plus ou moins grave selon la répartition géographique.

Pour être plus précis, six villes comptent encore plus de 5.000 demandes objectivement constatées. Il en est d'autres où la crise s'est aggravée, tels Montpellier, Saint-Etienne, Tours même, Aix-en-Provence. Enfin et surtout, dans des villes petites ou moyennes en expansion, la crise s'étend. C'est ainsi que Creil, avec ses 34.000 habitants, a enregistré 1.960 demandes de logement.

Par conséquent, la crise a tendance à rester endémique. Elle change de nature parce que, il y a quelques années, il s'agissait surtout de sauver les familles nombreuses. Aujourd'hui, il y a près de 400.000 mariages par an dans ce pays et la vague démographique lancée après la guerre a déferlé des écoles vers le marché du logement. Aussi n'enregistrons-nous plus que 40 p. 100 de demandes provenant des isolés, des veuves, des ménages de petits retraités, des vieillards, c'est-à-dire de tous ceux dont on dit qu'ils sont des associés mais qui doivent avoir toujours leur place dans la communauté urbaine. (*Applaudissements.*)

M. Eugène Claudius-Petit. Il y en avait auparavant, mais nul ne s'en préoccupait !

M. Jean Royer, rapporteur pour avis. Je vous remercie de votre appui, mon cher collègue. Mais l'essentiel est maintenant de bien prendre ces associés en considération. Puisqu'ils existent, il importe de les sauver comme les autres.

Reste le Plan. Pour que 540.000 logements nouveaux soient construits en 1975, il faudrait engager en 1971 un montant de crédits correspondant à la construction de 410.000 logements aidés par l'Etat.

C'est dire que, dans la meilleure hypothèse, celle où le fonds d'action conjoncturelle de 1971 serait débloqué — et il faudra bien qu'il le soit — nous connaîtrions encore un déficit de 30.000 logements par rapport au démarrage du Plan.

Les objectifs initiaux du V^e Plan dans le domaine social n'ont pas été atteints. Si le VI^e Plan démarre mal, je me demande quelle sera la crédibilité populaire à l'égard de la planification. Nous risquons — n'en doutez pas — d'être attaqués lors des prochaines élections sur les équipements urbains à travers cette politique du logement.

D'autre part, le budget répond-il aux besoins de l'économie et de l'industrie du bâtiment ? Dans certaines sphères de l'administration centrale, on est beaucoup trop optimiste sur la situation présente du bâtiment. Qu'il me soit permis de m'y arrêter un instant.

Quelques chiffres me suffiront pour souligner l'importance de l'industrie du bâtiment et des travaux publics : 1.580.000 salariés, dont 443.000 travailleurs étrangers ; un chiffre d'affaires de 80 milliards de francs par an, soit quatre fois plus que l'industrie automobile ; un pouvoir d'entraînement de l'économie nationale trois fois supérieur à celui de l'industrie automobile pour le bois, l'acier, les métaux non ferreux, les plastiques et le verre.

Voilà ce qu'on doit dire d'emblée, pour bien situer les bases de la discussion.

Mais cette industrie souffre actuellement de plusieurs déséquilibres conjoncturels, qui nuisent à l'industrie elle-même et à l'appareil de construction de notre pays. J'entends par là que, grâce aux effets — conjugués, hélas ! — de l'encadrement du crédit, du tarissement des trésoreries, de l'absence de commandes régulières dans le cadre de la construction sociale et de la distorsion existant entre les prix plafonds et les prix réels, le nombre des liquidations de biens s'est accru de 15 p. 100 et celui des règlements judiciaires de 24 p. 100.

J'ajoute que 6,2 p. 100 des industries du bâtiment qui emploient de cent à cinq cents ouvriers ont disparu depuis le début de l'année, qu'au 30 septembre 1970 on comptait 14.162 chômeurs du bâtiment inscrits régulièrement à l'Assedic, c'est-à-dire à l'association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce.

Voilà des chiffres précis que votre commission entendait citer pour l'information de l'Assemblée.

Dans une telle conjoncture, il importe d'assurer la soudure entre les travaux d'automne 1970 et ceux du printemps et de l'été 1971 en vue d'éviter de nouveaux licenciements, de réaligner l'appareil pour qu'il soit capable d'exécuter réellement le Plan.

Car il faut bien savoir que les ouvriers qui abandonnent le bâtiment pour les usines métallurgiques, notamment, n'en reviennent plus. Un ouvrier parti est mal remplacé par un travailleur migrant, je le dis avec tout le respect que j'ai pour nos semblables de l'étranger.

C'est ainsi, incontestablement, que se démantèle peu à peu la qualité de notre appareil de construction. Car l'avenir de l'industrie du bâtiment tient peut-être à des effectifs légèrement contractés mais certainement à des travailleurs très qualifiés, mieux payés, jouissant d'une sécurité accrue de l'emploi. C'est

ainsi, et ainsi seulement, qu'on parviendra à obtenir les meilleurs prix, les meilleurs coûts, et à rationaliser l'effort de construction. Voilà où réside l'avenir, beaucoup plus que dans des concentrations artificielles de petites entreprises dans de faux groupements avec des liquidillons qui suivront. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur de nombreux bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

Alors, comment améliorer ce budget ? C'est la question que vous attendez tous.

Nous devons l'améliorer au maximum, sur les deux exercices 1970 et 1971, en débloquent dès maintenant 20.272 logements du fonds d'action conjoncturelle 1970 ou, à défaut, en en débloquent 10.000.

Je me suis battu sur cette base, qui me paraît convenable. C'est un compromis entre l'hostilité des finances et la volonté du ministre de l'équipement et de nos commissions. Je sais que mon collègue Barbet aurait préféré que je m'en tienne aux vingt mille logements...

M. Raymond Barbet. Ce serait tout à fait normal.

M. Jean Royer, rapporteur pour avis. ... mais savoir s'entendre, c'est aussi savoir proposer des compromis, monsieur Barbet. (Applaudissements sur les mêmes bancs.) Et c'est souvent le compromis qui devient efficace.

Par conséquent, il faut immédiatement débloquent un minimum de 10.000 logements, dont 5.000 H. L. M. et 5.000 logements primés, financés autant que possible par des prêts spéciaux immédiats du Crédit foncier plutôt que par des prêts spéciaux différés, tant que la Caisse des dépôts et consignations n'accordera pas de prêts complémentaires.

Il faudrait ensuite engager en 1971 les crédits nécessaires à la construction de 4.000 H. L. M., en dégageant une partie des fonds d'action conjoncturelle qui ont été bloqués au début de l'année et qui auraient permis de financer 11.800 logements. Ainsi, 14.000 logements — 10.000 plus 4.000 — seront disponibles pour tenter la soudure, en même temps qu'on pourra alimenter les programmes des régions.

C'est la base sur laquelle j'invite l'Assemblée à ne pas céder.

En outre, il convient d'augmenter la dotation du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, car je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre, on ne fait pas de construction sans sol. Cette dotation devrait être portée de 600 à 700 millions de francs, soit au niveau des années antérieures.

Il faut également mener une politique de financement des acquisitions et des réserves foncières. A cet égard, le crédit du chapitre 55-43 du budget, qui concerne l'acquisition de terrains pour l'aménagement urbain, devra être réexaminé par voie d'amendement.

Tout cela est-il possible ? Je le crois, messieurs les ministres, et je vais vous montrer comment on peut financer ces actions supplémentaires sans compromettre l'équilibre budgétaire.

D'abord, sachez que cette année, pour 450.000 logements qui auront été construits, la taxe sur la valeur ajoutée aura rapporté à l'Etat 7 milliards de francs. J'ai fait une simple règle de trois. Si vous décidez la construction des 10.000 logements à débloquent immédiatement, leur financement sera aux trois quarts couvert, compte tenu des subventions accordées aux caisses de prêts d'H. L. M., par les nouvelles ressources fiscales que dégagera la construction de ces logements.

C'est une première source de financement, mais il y en a d'autres.

En voici une deuxième. Vous disposez de 6.100 primes non convertibles ; sur ce total, certaines peuvent être affectées à la construction individuelle dans nos campagnes : n'y touchons pas. Mais d'autres ne servent à rien et restent dans les caisses des délégations départementales parce que les prêts privés à la construction dans les villes s'appliquent à des logements qui ne relèvent pas de l'aide de l'Etat. Ces primes-là, reprenez-les et affectez-les à votre budget ou aux logements financés par les prêts des caisses d'épargne.

Troisièmement, économisez sur vos crédits budgétaires directs pour acquisitions de terrains, en recourant à l'emprunt, vous disposerez de ce fait de 50 millions de francs de plus.

Et voilà vos suppléments de programme financés, et l'équilibre budgétaire sauvegardé !

J'ajoute, l'Assemblée doit le savoir, qu'actuellement la moitié des crédits nouveaux que le Crédit foncier engage annuellement proviennent du remboursement des prêts antérieurs.

D'autre part, la proportion de ces remboursements dans le domaine privé s'accroît chaque année, si bien que les financiers n'ont pas le droit de dire que la construction est improductive et source d'inflation.

Je terminerai par l'argument qui me paraît le plus fort : les enquêtes de l'I. N. S. E. E. et du C. R. E. D. O. C. ont montré qu'en 1967 le prélèvement sur les ressources courantes des ménages était de 10,5 p. 100 au titre des loyers et de 14,2 p. 100 au titre du remboursement des prêts d'accession à la propriété. Peut-on dire encore que la construction, qui prélève ainsi des fonds sur la capacité de consommation des ménages, est une source d'inflation ? Bien au contraire, elle est un instrument de régulation de la consommation. Or, avec le logement vous apportez beaucoup plus qu'un bien de consommation, vous apportez à nos familles, à nos compatriotes un moyen d'épanouissement et même, quand l'architecture est belle, un élément de l'esthétique de nos villes.

En définitive, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, la lutte que la commission de la production et des échanges a engagée et veut mener à son terme doit vous pousser à améliorer ce budget pour forifier la relance économique, pour assurer la première étape du VI^e Plan, et enfin pour qu'il ne soit pas dit qu'à un équilibre budgétaire global correspondent en France des déséquilibres sociaux !

Voilà pourquoi la commission de la production et des échanges est prête à adopter votre budget, mais à la condition formelle que vous preniez en considération ses réserves, ses incitations et ses suggestions. (Vifs applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et sur divers bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et du groupe socialiste.)

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour :

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.)

Equipement et logement (suite) :

— Crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 58 à 60 (suite).

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.)

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinq minutes.)

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

VINCENT DELBECCHI.