

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

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

PRIERE DE JOINIRE LA DERNIERE BANDE
aux renouvellements et réclamations

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

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 29^e SEANCE

1^{re} Séance du Jeudi 28 Octobre 1971.

SOMMAIRE

1. — Rappel au règlement (p. 5009).
MM. Bertrand Denis, le président.
2. — Nomination d'un représentant de l'Assemblée nationale à l'Assemblée parlementaire des Communautés européennes (p. 5010).
3. — Loi de finances pour 1972 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5010).

Équipement et logement :

Équipement et article 56 :

MM. Ruals, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.

MM. Bustin, Barberol, Regaudie, Delachenal, Berthouin, Bérard, Menu, Lejeune, Cormier, Dassié.

M. Ansquer, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Renvol de la suite de la discussion.

4. — Ordre du jour (p. 5025).

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

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis, pour un rappel au règlement.

M. Bertrand Denis. Monsieur le président, le règlement prévoit que l'ordre du jour est établi par la conférence des présidents. Il en est ainsi et c'est fort bien. Cet ordre du jour est affiché dans les couloirs et imprimé dans le feuilleton.

Or, je suis très étonné, en entrant en séance, de voir que la feuille jaune qui indique le déroulement des débats n'est pas conforme à l'ordre du jour qui prévoyait d'abord l'article 56 et ensuite les autres titres du budget de l'équipement et du tourisme.

Cette disparité est de nature à tromper nos collègues qui, ce matin, siègent en commission, et je serais heureux que cette erreur ne se reproduise pas.

M. le président. Monsieur Bertrand Denis, je ne constate aucune disparité entre la feuille jaune et le feuillet n° 303 qui indique : « 1^{re} séance publique. Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972. Equipement et logement : crédits concernant l'équipement et article 56. ... Equipement et logement : crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 34 à 36 : logement... ; urbanisme... Equipement et logement : tourisme... »

C'est donc bien l'examen des crédits concernant l'équipement qui constitue le premier point de l'ordre du jour, comme la feuille jaune l'indique.

— 2 —

NOMINATION D'UN REPRESENTANT DE L'ASSEMBLEE NATIONALE A L'ASSEMBLEE PARLEMENTAIRE DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

M. le président. J'informe l'Assemblée que, pour le siège de représentant de l'Assemblée nationale à l'Assemblée parlementaire des Communautés européennes laissé vacant par M. Boscardy-Monsservin, j'ai reçu la candidature de M. Durieux.

Cette candidature a été affichée et publiée au *Journal officiel* de ce matin. La nomination a pris effet dès cette publication.

M. Durieux exercera son mandat jusqu'au 16 octobre 1972, date d'expiration du mandat des représentants actuellement en fonction.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1972 (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 1972 (n° 1993, 2010).

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Equipement.

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

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

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget d'équipement pour 1972 est caractérisé par un effort considérable sur les crédits d'équipement proprement dits, qui sont en augmentation de 35 p. 100 sur ceux de l'exercice précédent. Cet effort se répartit différemment suivant les différentes sections du budget.

L'accroissement est voisin de 40 p. 100 pour les voies navigables qui, une fois de plus l'an dernier, avaient été sacrifiées.

Il n'est que de 15 p. 100 pour les ports maritimes, qui ont vu se développer tout au cours du V^e Plan un effort important et continu.

Il est de 24 p. 100 pour les crédits routiers.

L'effort considérable ainsi fait dans les investissements nouveaux en autorisations de programme a été fixé strictement selon les données du Plan et pour atteindre à la fin des cinq années les objectifs de ce dernier, moyennant une progression linéaire des dotations.

Ce souci d'adapter les dotations budgétaires aux enveloppes du Plan ne peut que rencontrer l'approbation du Parlement et l'on peut dire, en particulier, que si les crédits pour les voies navigables ont été fixés avec un taux de progression si marqué, c'est justement pour rattraper le retard pris au cours de l'exercice 1971 avec la dotation de la première année du Plan.

En contrepartie, les crédits d'entretien restent, d'une manière générale, très sacrifiés et à un niveau très inférieur à celui

de l'augmentation des prix. Le chiffre retenu résulte généralement d'une croissance de l'ordre de 2,5 à 2,7 p. 100 et cela à deux exceptions près.

La première vise les crédits d'entretien routier qui, après avoir été longtemps stationnaires, sont augmentés cette année de près de 11 p. 100.

La deuxième vise la subvention aux ports autonomes qui, dans une certaine mesure, s'applique à l'entretien de ces ports, et dont le taux de progression est porté à 11 p. 100.

Si, pour les ports, les inconvénients de ces carences d'entretien ne se font pas sentir encore, on sait trop les conséquences ruineuses que cela a entraînées pour le réseau routier et pour celui des voies navigables.

En ce qui concerne le réseau routier, on connaît les remèdes que le Gouvernement entend appliquer. Le premier a consisté dans la création, dès l'an dernier, d'un chapitre concernant les renforcements de chaussées, qui est en quelque sorte un chapitre des crédits de grosses réfections.

Le second consiste en la concentration progressive des efforts de l'Etat sur une certaine fraction du réseau national appelé réseau primaire, selon un plan directeur mis en vigueur progressivement.

Un jour viendra où une solution analogue devra être utilisée pour les voies navigables et sur le premier point visant les grosses réfections.

Une des conséquences de la concentration des efforts de l'Etat sur un réseau primaire de liaisons routières se trouve dans la proposition qui est faite à l'article 56 du projet de loi de finances. Les conseils généraux sont invités à prendre la responsabilité de l'entretien de la partie du réseau national dont l'intérêt est devenu plus régional que national, à la suite des changements économiques qui affectent nos régions : mutation des activités et création du nouveau réseau autoroutier.

Cette offre du Gouvernement est assortie de compensations budgétaires intéressantes pour les départements et présente de plus l'avantage de ne pas être contraignante, c'est-à-dire d'être laissée au choix des intéressés.

Dans cet ensemble, qui est attrayant à beaucoup d'égards, on pourra souligner avec force l'effort continu fait sur l'abaissement des prix de revient, tant à l'aide de normes techniques économiquement pondérées qu'avec des méthodes administratives nouvelles. C'est ainsi qu'après les expériences des autoroutes concédées qui ont permis des abaissements de coûts d'investissements considérables, et, bien entendu, non pas par le système de la concession, mais par le fait qu'un grand nombre de travaux ont été confiés à un seul entrepreneur, on espère obtenir des résultats d'une ampleur analogue par des marchés concentrés, échelonnés sur plusieurs années, notamment sur le plan des voies navigables et des écluses.

On notera également avec plaisir l'effort continu fait pour l'équipement technique moderne des directions de l'équipement, notamment la création dans toute la France de sept centres d'études techniques pluridisciplinaires auxquels les directions de l'équipement pourront faire appel.

Mais dans tout cet ensemble satisfaisant et qui se traduit par des options rationnelles il subsiste un point noir qui est celui du personnel.

Il s'agit non seulement de certaines revendications catégorielles qui ne sont pas encore satisfaites, mais surtout du maintien de l'existence de 25.000 à 30.000 auxiliaires des catégories C et D qui ont une grande ancienneté de services et pour lesquels aucun effort de titularisation ne figure encore au présent budget. C'est là un point très important, et le Gouvernement ne peut oublier qu'il est impensable de mener à bien, dans des conditions satisfaisantes, un programme d'équipement aussi considérablement accru, sans se donner les moyens nécessaires en personnel permanent.

En fait, l'importance relative des différents personnels du ministère de l'équipement demande à être rééquilibrée à tous les échelons, depuis le personnel de conception et de direction jusqu'au personnel d'exécution et c'est un effort qu'il va falloir entreprendre sans tarder.

Parlons maintenant des routes.

On mesurera mieux l'importance de la croissance de 24 p. 100 des crédits routiers de 1971 à 1972 si l'on considère que, de 1968 à 1972, l'ensemble des crédits routiers est passé de 2,5 milliards de francs à 5,5 milliards de francs, soit un doublement, ces chiffres groupant les dotations d'entretien, celles de renforcements coordonnés, celles d'investissements, les emprunts de la

caisse nationale des autoroutes et le produit des financements privés des autoroutes. On trouvera là, hélas, l'indication que, dans l'état actuel des besoins de la nation, il y a une disparité entre les possibilités de croissance du financement, d'une part, et les besoins de la circulation automobile, d'autre part.

La caractéristique essentielle du budget d'investissement des routes est la préférence donnée au réseau de rase campagne, dont les crédits passent de 750 millions de francs en 1971 à 1.100 millions de francs en 1972, soit une augmentation de plus de 50 p. 100. Les crédits d'investissement routier en milieu urbain ne sont pas pour autant sacrifiés. Il restent les plus importants en valeur absolue mais en croissance seulement de 10 p. 100. On se rappellera qu'au cours du V^e Plan, le programme du réseau de rase campagne n'avait pu être exécuté qu'à 50 p. 100. Il s'agit de rattraper ce retard.

Le renforcement coordonné des grands itinéraires du réseau national se poursuit selon un effort encore plus spectaculaire ; les crédits passant de 300 millions de francs à 468 millions de francs sont en augmentation de 56 p. 100. Les itinéraires de l'Est et du Nord étant bien avancés, on aborde maintenant l'Ouest, le Centre et le Sud.

L'effort physique qui s'était traduit par 300 kilomètres en 1969 atteindra, en 1972, 1.300 kilomètres et se poursuivra jusqu'à l'exécution des 15.000 kilomètres prévus au cours du VI^e Plan.

Le financement du réseau d'autoroutes concédé se poursuit. Après Paris—Chartres, Paris—Strasbourg et le système des Alpes ont été concédés. Des offres ont été demandées sur les liaisons Narbonne—Bordeaux et, malgré cela, l'Etat accroît son effort de financement propre qui passe pour les autoroutes de 320 millions de francs en 1971 à 400 millions de francs en 1972.

L'Etat prend nettement conscience qu'il ne suffit plus de mettre des routes à la disposition des usagers et de les entretenir, mais qu'il faut également les exploiter. C'est ainsi que sont mis en place des moyens de plus en plus importants pour assurer la circulation : opérations de déstagement aux points chauds et de dégagement des grands itinéraires surchargés, actions tendant à assurer la permanence de la viabilité hivernale, actions de sécurité. Pour ces dernières, on trouvera essentiellement les moyens nécessaires à la réforme du permis de conduire et à la mise sur pied du programme finalisé de sécurité, dont les crédits passent de 130 millions de francs en 1971 à 153 millions en 1972.

Le point essentiel sur lequel il faut mettre l'accent à propos de ce budget est la détermination du Gouvernement de concentrer ses efforts sur un réseau de liaisons principales de 25.000 kilomètres environ. C'est la politique dite du schéma directeur routier du réseau national. Cette politique se poursuit avec trois moyens différents.

Le premier est l'action de renforcements, coordonnés sur 15.000 kilomètres de ce réseau. Il s'agit en fait de la réfection de la partie la plus importante des itinéraires principaux.

Le deuxième moyen sera la concentration des crédits d'entretien sur le réseau du schéma directeur et, par priorité, sur les itinéraires déjà renforcés.

Le troisième moyen serait l'abandon aux départements de 55.000 kilomètres du réseau national comprenant essentiellement l'ancienne voirie départementale classée dans le réseau national.

L'idée qui guide le Gouvernement est double. Il pense d'abord que, sur ces itinéraires qui ont un intérêt au maximum régional, c'est aux départements et aux régions de mesurer l'effort qu'ils désirent faire et de choisir le point d'application de ces efforts. Il estime ensuite que, dans bien des cas, les départements peuvent préférer utiliser leurs ressources sur une route nationale actuellement sous-entretenu par l'Etat plutôt que sur certains itinéraires départementaux d'une moins grande utilité économique.

On notera soigneusement que l'Etat n'en fait point une obligation, mais laisse une option aux départements. Ceux qui ne retiendront pas la formule verront leurs réseaux entretenus comme par le passé, c'est-à-dire — il faut bien le marquer — dans des conditions nettement insatisfaisantes. L'incitation à la reprise est donnée sous la forme d'une dotation de 5.400 francs par kilomètre et par an, accordée par l'Etat aux départements qui exerceront l'option, et prélevée sur les crédits nationaux. On notera que cette dotation est supérieure d'environ 70 p. 100 à celle qui est actuellement affectée par l'Etat aux itinéraires.

Il apparaît, en fait, que cette option peut être jugée intéressante par bien des départements, mais il faudrait que cette incitation à une gestion plus étroite de leur propre équipement

local soit assortie de deux garanties : la première serait qu'en aucun cas la dotation ne se trouve diminuée par la suite, surtout compte tenu de l'augmentation du coût de la vie. La deuxième garantie serait que les départements qui exerceront l'option et qui, en fait, retrouveront là un patrimoine dégradé, puissent trouver le volume d'emprunt satisfaisant pour effectuer sur ces routes les grosses réparations qui s'avèreront indiscutablement nécessaires ; or le niveau moyen de 5.400 francs, s'il paraît largement suffisant pour un entretien courant assorti de quelques investissements complémentaires, sera généralement insuffisant pour procéder à la remise en état du réseau rétrogradé.

En tout état de cause, il s'agit, non point de faire obligation, mais de laisser un choix et, dans cette hypothèse, votre commission des finances a recommandé l'adoption de l'article 56 qui permet à chaque collectivité locale de faire son bilan économique et d'adopter la solution qui lui convient. Elle l'a simplement amendé pour bien marquer que la subvention forfaitaire ne saurait être dégradée ou supprimée à l'avenir.

M. Jean-Yves Chapalain. Elle devrait même être indexée.

M. Pierre Ruais, rapporteur spécial. En ce qui concerne les voies navigables, l'objectivité exige de rappeler tout d'abord que le VI^e Plan permettra tout juste d'aller un peu plus loin que les objectifs du V^e, qui n'avaient pas été atteints, et c'est pour ne pas revoir une telle situation, après un départ beaucoup trop lent lors du budget de 1971, que les crédits d'équipement sont majorés de 40 p. 100 cette année.

L'idée du Gouvernement est de concentrer tous les efforts sur les développements des vallées, ce qui intéresse quatre artères principales à grand gabarit : Dunkerque—Valenciennes, la Seine jusqu'en amont de Montereau, avec l'antenne de l'Oise, l'axe Rhône—Saône et la Moselle. Les promesses faites dans le passé pour le franchissement des seuils, et notamment celui du Rhin—Rhône, ont fait l'objet d'une nouvelle réflexion du Gouvernement.

Celui-ci estime, et l'on ne saurait l'en blâmer, que, sur le plan économique, de tels franchissements et les investissements considérables qu'ils exigent ne seront rentables qu'après le développement d'une infrastructure industrielle qui suppose d'abord le développement d'une infrastructure légère de communications, c'est-à-dire d'une infrastructure à base d'autoroutes et de télécommunications.

L'axe Dunkerque—Valenciennes, qui se trouve actuellement exécuté au grand gabarit jusqu'à Denain, fait l'objet de travaux complémentaires au fur et à mesure que l'industrie se développe le long de son parcours. On engage cette année son prolongement vers Valenciennes jusqu'à Trith et l'on poursuit l'antenne de Bauvin jusqu'au port de Lille.

Sur le bassin de la Seine, et si l'on met à part des travaux d'écluses importants, l'un vers Andrésy, l'autre en amont de Montereau, l'effort est porté sur l'aménagement de l'Oise à grand gabarit entre Pontoise et Compiègne, ce qui permettra une liaison avec le canal du Nord.

Sur l'axe Rhône—Saône, l'objectif est d'aménager à grand gabarit l'ensemble de ces deux fleuves jusqu'à Auxonne au nord, ce qui correspond à la desserte de Dijon par le canal de Bourgogne.

Naturellement, l'effort se poursuit sur le Rhône pour combler les deux hiatus qui restent encore sur les sections de Péage-de-Roussillon d'une part, et d'amont d'Avignon d'autre part. Ici, les nouveaux engagements font l'objet d'une dotation de 70 millions de francs à la compagnie nationale du Rhône.

Sur la Moselle, il s'agit de poursuivre l'aménagement vers Toul.

Parlons enfin des ports maritimes. Là, les principes sont toujours les mêmes et l'idée directrice bien connue. L'effort reste concentré sur trois grands ports, Dunkerque, Le Havre et Marseille—Fos, tant du point de vue de l'équipement que de l'entretien. Les trois autres ports autonomes ne sont pas pour autant sacrifiés ; quant aux petits ports, ils paraissent poser beaucoup plus de problèmes d'outillage, de gestion et d'animation que de problèmes d'investissements lourds.

La grève des dockers qui avait paralysé nos ports avant les vacances a pu trouver une solution où, en échange d'une augmentation de la garantie d'emploi qui leur était accordée, les dockers ont consenti une augmentation de la productivité et admis l'introduction croissante des nouvelles méthodes de manutention appelées par le trafic des containers.

Le retard de nos ports sur les autres grands ports d'Europe se comble petit à petit tant sur le plan de l'équipement que

sur celui des frais d'exploitation et c'est maintenant à leurs animateurs d'agir pour tirer tout le parti économique des investissements considérables qui ont été effectués.

L'effort principal se poursuit sur le développement de Fos, d'une part, et sur l'aménagement intérieur du port du Havre, d'autre part. Mais trois opérations nouvelles importantes sont prévues.

A Marseille, c'est la création d'une cale de radoub : celle-ci doit remplacer le dock flottant pour lequel les 50 millions de francs prévus l'an dernier n'ont pas été utilisés à cette fin.

A Dunkerque, c'est le nouvel avant-port : là encore 100 millions de francs avaient été prévus en 1971 dans ce but, mais avaient été reportés sur d'autres opérations en raison du retard de deux ans pris dans le programme du principal utilisateur, qui devait être Pechiney.

Une troisième opération importante est envisagée hors crédits budgétaires sous forme de concession : c'est la création d'un port pour supertankers pétroliers au cap d'Antifer. Il faut souhaiter que le Gouvernement réussisse dans son effort de recherche d'un financement privé pour une telle installation.

Pour terminer, mes chers collègues, je reviendrai en quelques mots sur les problèmes de personnel.

J'ai dit au début de mon exposé que le principal problème de personnel qu'il incombait de résoudre à ce ministère était celui de la titularisation des auxiliaires. Mais le Gouvernement doit continuer à se pencher sur le problème de l'amélioration du sort des conducteurs de travaux publics de l'Etat et sur l'amélioration de la condition des ouvriers des parcs et ateliers, notamment en poursuivant la permanisation de leur emploi.

Sur le plan catégoriel, il faudrait parvenir à résoudre l'irritant problème de l'indice des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Ils demandent à accéder au plafond indiciaire de 575 ; l'exercice de tâches de plus en plus importantes dans des compétences de plus en plus variées et étendues est la justification naturelle d'une telle demande.

Un problème reste entier : c'est celui de l'Institut géographique national. Une autonomie de gestion a été donnée à cet organisme dont les travaux intéressent tous les départements ministériels, on l'oublie bien souvent.

La solution de financement adoptée, à savoir la couverture de ces dépenses, partie par une subvention globale, partie par la vente des travaux, n'est pas satisfaisante. Un véritable contrat de programme doit être établi entre l'Etat et l'Institut géographique national. Dans ce contrat de programme, seraient fixées les tâches que l'Etat assigne à l'Institut. Une juste rémunération lui serait consentie pour ce faire. C'est le seul moyen de trouver la garantie d'une bonne gestion et d'une véritable autonomie.

En effet, cette garantie ne réside évidemment pas dans un remboursement, âprement discuté chaque année par le ministère des finances, d'une partie des dépenses de fonctionnement. Une telle méthode ne peut que décourager le personnel et retirer à l'I. G. N. tout espoir de pouvoir améliorer la productivité.

C'est donc sous des auspices très favorables que se présente la réalisation des opérations d'équipement pour l'année 1972 et les suivantes. Et c'est sous le bénéfice de deux réserves concernant l'une un amendement à l'article 56 de la loi de finances — dont j'ai, par ailleurs, recommandé l'adoption — et l'autre des problèmes de personnel non résolus, que la commission des finances vous demande d'adopter ce projet de budget. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Catalifaud, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'équipement.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Depuis que je suis député, c'est le troisième avis que je présente au nom de la commission de la production et des échanges sur les crédits du ministère des travaux publics et des transports — appelé aujourd'hui ministère de l'équipement.

M. Pierre-Charles Krieg. Espérons qu'il y en aura encore beaucoup !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Je vous remercie. Je partage ce souhait.

Quel est le bilan de ces treize dernières années portant sur 826.000 kilomètres de routes nationales, de chemins départementaux, de chemins communaux et de voies urbaines et 1.560 kilomètres d'autoroutes ?

Les collectivités locales ont estimé que leur réseau est un élément déterminant pour leur économie. Elles l'ont remis en état et, ensuite, entretenu convenablement.

Il constitue un quadrillage remarquable sur tout le territoire.

En revanche, le réseau national, quelque 81.000 kilomètres de routes, est négligé depuis 1939 et ne répond plus depuis longtemps aux besoins.

Plus de 15 millions de véhicules circulent sur les routes et les chemins. En 1970, on a déploré plus de 15.000 tués et plus de 300.000 blessés ; les compagnies d'assurances ont payé quelque 8 milliards de francs d'indemnités : quelle énergie perdue pour la nation !

Le VI^e Plan est axé sur l'industrialisation. Encore faut-il, pour qu'elle se développe, que notre pays pratique une politique d'implantation rationnelle évitant — ce qui n'a pas toujours été le cas ces dernières années — la dispersion d'une même famille industrielle et mettant ensuite à sa disposition les moyens de transport adaptés et nécessaires.

Le bilan que je viens de tracer est affligeant car il permet de mesurer l'écart entre les moyens et les besoins.

Monsieur le ministre, vous êtes depuis 1959 le cinquième à présenter et à défendre devant nous ce budget. Lorsque vous avez pris la responsabilité de votre ministère, vous avez dû dresser un bilan et apprécier l'effort énorme qui restait à faire.

Vous me répondrez que vous ne pouvez agir que dans la limite des crédits dont vous disposez.

C'est vrai, alors que les besoins sont immenses dans tous les domaines et que des équipements à peine réalisés en suscitent d'autres, selon le phénomène bien connu de l'incitation.

Aussi, monsieur le ministre, nous ne pouvons que vous féliciter, vous encourager et vous aider dans la voie que vous avez choisie : faire le maximum avec ce dont vous disposez ; trouver le plus possible de crédits privés pour construire des autoroutes ; mettre en place des toboggans pour éviter les bouchons les plus critiques.

Sortez des sentiers battus, battez-vous et nous vous soutenons, car depuis deux ans nous constatons des améliorations sensibles ! Nous voulons espérer que vos réalisations s'amplifieront.

Les crédits routiers pour 1972 marquent une augmentation d'un peu plus de 10 p. 100 au chapitre 35-21, ce qui est trop peu, le réseau routier national étant, dans sa majeure partie, malgré la mise en service de déviations contournant des agglomérations et la suppression de « points noirs », en très mauvais état et souvent dangereux.

En revanche, les crédits pour les aménagements, les renforcements, augmentent d'environ 24 p. 100 et cela mérite d'être noté. Il n'empêche qu'à la fin de 1972 les objectifs du Plan seront réalisés dans l'ensemble à un peu plus de 30 p. 100 seulement. L'augmentation des crédits sera-t-elle suffisante pendant les trois dernières années d'application du Plan pour rattraper ce retard et atteindre les objectifs fixés ?

Pourtant, ceux-ci n'étaient guère ambitieux puisque, lors de la discussion des options, il était question de retrouver en 1975 une qualité de circulation comparable à celle de l'année 1965 et que, lors du vote du Plan, il n'a plus été question de retrouver celle de l'année 1970, ce qui constituait un net recul.

Compte tenu de l'expérience des deux derniers plans dans le domaine routier, j'espère que M. le ministre pourra nous rassurer et nous délivrer de notre septicisme. C'est sans doute un des éléments, monsieur le ministre, qui vous ont fait proposer le transfert aux départements de quelque 54.000 kilomètres de routes nationales du réseau secondaire. Il s'agit, bien entendu, des routes dont le trafic est d'intérêt local.

Nous reviendrons sur cette question au cours de la discussion de l'article 56 du projet de loi de finances.

Le temps de parole qui m'est imparti étant réduit, je me bornerai à poser quelques questions.

En ce qui concerne le personnel des services extérieurs — agents de travaux, ouvriers des parcs, conducteurs et ingénieurs des travaux publics de l'Etat — les litiges actuels seront-ils résolus prochainement ? Les services seront-ils en mesure de répondre entièrement aux demandes des collectivités locales ?

Les raccordements aux autoroutes passant en pleine nature des secteurs industriels et économiques voisins seront-ils effectués normalement et rapidement ? Pour les nouvelles autoroutes ces raccordements seront-ils simultanés ?

La signalisation actuelle s'avérant insuffisante sera-t-elle améliorée, notamment par la mise en place de la signalisation horizontale ?

Les mesures envisagées pour assurer un trafic correct seront-elles appliquées l'hiver prochain et seront-elles suffisantes ? Le programme de renforcement de chaussées portant sur une longueur d'environ 1.300 kilomètres en 1972, sera-t-il augmenté sensiblement dans les années à venir ?

Est-il prévu des aménagements de chaussées à trois et à quatre voies ? La cadence de construction de plus de 400 kilomètres d'autoroutes par an — en 1972 et 1973 — sera-t-elle maintenue ou accélérée par la suite ?

Je dois à ce propos, monsieur le ministre — et je m'en acquitte volontiers — vous exprimer la satisfaction de la commission de voir atteint pour la première fois ce rythme annuel de construction.

MM. Bertrand Denis et Bernard Marie. Très bien !

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Comme la commission de la production et des échanges le suggère, des marchés pluriannuels pour les travaux routiers seront-ils établis et vulgarisés ?

En faveur des ports maritimes, un effort certain a été accompli en dépit de moyens encore trop réduits, concentré notamment sur les six grands ports. Le trafic ayant doublé en moins de huit ans, le cap de 200 millions de tonnes a été franchi en 1970.

Vous trouverez dans mon rapport écrit un tableau de l'évolution des crédits. Ils sont en faible augmentation pour l'entretien et les réparations — chapitre 35-39 — en croissance plus sensible au chapitre 35-33, « fonctionnement et signalisation » et plus importante pour l'équipement, au chapitre 53-34.

Nous espérons que les objectifs seront atteints de façon à rendre nos grands ports compétitifs et dans leur équipement et dans leur fonctionnement.

Il faut ensuite assurer le trafic à terre. La route, on l'a vu, ne répond plus entièrement aux besoins. Les canaux sont mal entretenus, faute de crédits. Certains sont saturés, d'autres le deviendront dans un avenir proche. La solution est donc de s'orienter vers la construction de canaux à grand gabarit. Trois grandes liaisons peuvent être réalisées : mer du Nord-Méditerranée en reliant le Rhin au Rhône, Seine-Est, Seine-Nord. Elles sont urgentes.

La première est longue et coûte cher. Etant donné que la France n'est pas la seule intéressée, pourquoi ne pas internationaliser l'opération ? Ce qui permettrait peut-être de trouver plus facilement les crédits nécessaires. Les deux autres liaisons ne sont pas concurrentes, mais complémentaires, notamment pour la première partie de la relation Seine-Est, c'est-à-dire le tronçon Compiègne-Reims.

La voie Seine-Nord assure la liaison entre les deux ports du Havre et de Dunkerque. Il suffit d'ailleurs de construire ou d'aménager un canal existant sur un peu plus de 100 kilomètres. L'opération est courte, la moins coûteuse et s'avère la plus rentable. Afin que les travaux puissent démarrer en temps voulu, en principe dès le début du VII^e Plan, il paraît indispensable d'accorder dès 1972 des crédits pour les études et les projets qui nécessitent un certain temps et d'acheter ensuite les terrains. J'espère, monsieur le ministre, que vous attribuerez ces crédits dès cette année.

Sous les réserves qui figurent à la dernière page de mon rapport, la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à l'adoption de votre projet de budget. (*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. le ministre de l'équipement et du logement.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, messieurs, les rapporteurs ont accompli une grande partie de ma tâche, et par les explications qu'ils ont fournies, et par l'approbation globale qu'ils ont donnée à ce projet de budget.

Je les en remercie. Je m'efforcerai simplement d'établir le lien qui existe entre la politique menée dans les différents secteurs de mon département ministériel et son budget.

Globalement on constate effectivement un accroissement sensible des crédits : 23 p. 100 pour les routes, 16 p. 100 pour les ports, 39 p. 100 pour les voies navigables. Cet accroissement

a été calculé pour avoir la quasi-certitude d'atteindre les objectifs du VI^e Plan, pour peu que la progression continue au même rythme. Autrement dit, nous avons choisi ces bases dès le départ pour mettre de notre côté les plus grandes chances de réaliser les objectifs fixés.

Mais le contenu de ce budget est aussi établi avec la plus grande vigilance — les rapporteurs l'ont souligné l'un et l'autre — afin d'assurer le meilleur emploi possible de l'argent dépensé. L'exécution de ce budget posera probablement des problèmes dont le plus préoccupant sera sans doute pour moi celui du personnel.

J'aurai l'occasion de le traiter plus précisément à la fin de la discussion, mais je puis dire dès à présent que je m'attache à résoudre toutes les difficultés qui peuvent surgir sur ce point, notamment en ce qui concerne la titularisation de trop nombreux auxiliaires, les revendications catégorielles, parfois légitimes, et les insuffisances d'effectifs qui se manifestent çà et là de façon de plus en plus préoccupante. J'espère obtenir des résultats substantiels dans le courant de l'année 1972 grâce aux conversations, déjà avancées, que je poursuis avec le ministère des finances.

De toute façon, je compte sur la qualité des agents de tous grades de mon administration pour compenser les insuffisances, qui, hélas ! apparaissent dans ce domaine ; cette qualité constitue la meilleure garantie que le résultat sera atteint. Je suis heureux de saisir l'occasion qui m'est offerte pour rendre hommage au personnel de mon ministère.

La politique que nous menons en matière de ports maritimes est ambitieuse. Je vous rappelle que trois grands complexes industriels-portuaires accessibles aux plus grands navires, c'est beaucoup pour un pays comme la France. Pourtant, nous avons décidé de réaliser ces équipements et nous voulons même créer, à bref délai, un port capable de recevoir les pétroliers géants.

Nous entendons aussi aménager les grands ports d'estuaire de la façade atlantique et moderniser systématiquement les équipements des ports dits « secondaires ». Certaines opérations importantes seront engagées à cet effet.

Mais cette politique ambitieuse se poursuit dans des conditions réalistes.

L'effort maximum consenti porte, pour les grands ports, sur les infrastructures, mais, pour les ports secondaires, sur les superstructures, ce qui s'explique fort bien. Rien ne serait pire, en effet, que le saupoudrage ; puisque nous voulons des grands ports modernes, nous devons concentrer tous nos efforts pour construire le plus rapidement possible les équipements que ces ports doivent comporter.

Les ports secondaires, très nombreux dans notre pays, disposent quant à eux d'une infrastructure importante constituée au XIX^e siècle et au début du XX^e. Compte tenu de leur volume d'activité, on peut considérer qu'elle est satisfaisante et que pour eux, le problème devient celui des superstructures, c'est-à-dire de l'amélioration de leur outillage. C'est sur quoi, en ce qui les concerne, portera l'effort du VI^e Plan.

Ambitieuse, réaliste, cette politique est aussi, finalement, efficace. La meilleure preuve, c'est de constater que la croissance des taxes portuaires a été limitée au fil des dernières années, ce qui permet aujourd'hui à nos ports de devenir à peu près compétitifs par rapport aux grands ports concurrents des pays voisins.

C'est ainsi que le montant des droits frappant actuellement le pétrole à Rotterdam rattrape pratiquement celui des taxes qui sont perçues au Havre. Cette situation traduit donc une amélioration très nette. Cependant, il ne faut pas considérer que tout est résolu, puisque subsiste dans nos ports un problème d'exploitation au sujet duquel nous avons des progrès à faire.

Je voudrais maintenant tirer brièvement la leçon du dernier conflit des dockers qui s'est poursuivi pendant de nombreux mois et qui s'est heureusement terminé au printemps dernier.

J'ai pu constater, à l'occasion de mes visites dans les ports, l'inadéquation indiscutable de la structure de la profession, des méthodes de travail et des modes de rémunération, ainsi qu'un état d'esprit, un comportement général à changer, aussi bien chez les employeurs que chez les ouvriers. Grâce à mes interventions, le dialogue a pu être établi entre les entreprises et les dockers et des accords, aussi bien sociaux qu'économiques, dont certains sont très appréciables, sont intervenus, notamment au Havre, port qui fonctionne actuellement dans des conditions normales et compétitives.

C'est tout de même un grand point acquis, et il convient de poursuivre dans cette voie. A cet effet, l'intervention perma-

nente de l'Etat est nécessaire, ne serait-ce que pour catalyser des énergies parfois défaillantes.

Cette politique se traduit par une augmentation de 16 p. 100 du montant des crédits de mon budget pour 1972. En effet, le budget de 1971 avait déjà porté l'activité dans ce domaine à un niveau qui permettait de faire démarrer favorablement le VI^e Plan et une augmentation des crédits de 51 p. 100 par rapport à l'année précédente était intervenue dans le budget de 1971. En 1972, nous poursuivrons donc les actions engagées en 1971.

D'abord, nous poursuivrons la réalisation du grand complexe de Marseille-Fos qui comprendra un centre pétrolier et industriel destiné à recevoir des navires de plus en plus importants, en affirmant, à Fos notamment, une vocation pour le trafic des marchandises diverses, particulièrement pour les conteneurs et une vocation pour la réparation navale à Marseille, port qui doit devenir — nous l'espérons — le principal centre de réparation navale en Méditerranée.

Le Havre, lui aussi, doit développer une vocation multiple. Une nouvelle étape sera franchie avec la mise en service, fin 1971, de la plus grande écluse du monde ; en outre, dix mille hectares de terrain, qu'il ne reste plus maintenant qu'à remplir, deviendront accessibles aux navires de 200.000 tonnes et aux plus grands porte-conteneurs.

Dunkerque continue de s'équiper pour devenir, lui aussi, accessible à des navires de plus en plus importants : 120.000 tonnes maintenant — alors que le tonnage a été longtemps limité à 50.000 tonnes — et davantage encore lorsque l'avant-port sera aménagé. L'engagement des travaux a, certes, été reporté de quelques mois et n'interviendra qu'au début de 1972, mais la mise en service de l'ouvrage ne souffrira aucun retard, puisqu'elle aura certainement lieu avant la fin du VI^e Plan.

Nos trois grands ports d'estuaire, Rouen Nantes—Saint-Nazaire et Bordeaux, poursuivent également le programme d'adaptation des accès aux caractéristiques des navires modernes et complètent leur aménagement intérieur. (Applaudissements.)

Je signale, en particulier, le démarrage de la zone industrielle du Verdun, fondamentale pour l'avenir de Bordeaux et, plus généralement, de la région Aquitaine.

Les ports de pêche bénéficieront d'une augmentation de crédits de 34 p. 100 — ils sont portés à huit millions de francs — et les ports de plaisance et autres petits ports d'une augmentation de 62 p. 100, les crédits étant portés à six millions de francs. Les collectivités publiques qui veulent prendre des initiatives pour développer le tourisme sportif et social pourront ainsi être aidées.

Les voies navigables avaient été sacrifiées — c'est exact — dans le budget de 1971. Je m'étais engagé, l'année dernière, à faire porter en 1972 sur les voies navigables un effort identique à celui qui a été accompli en 1971 pour les ports. Je tiens ma promesse, puisque le budget des voies navigables est lui aussi, cette année, en forte augmentation — 39 p. 100 — comme l'avait été celui des ports en 1971.

Pourquoi avoir attendu ? Naturellement, des contraintes budgétaires se sont exercées. Mais il est apparu aussi qu'il était plus réaliste de faire porter l'effort massivement d'abord sur les ports plutôt que d'accorder un peu à chaque secteur. En outre, une autre raison a joué : les études en matière de voies navigables n'avaient pas été suffisamment poussées, lors de la préparation du VI^e Plan, pour qu'on puisse prendre des décisions définitives.

C'est maintenant chose faite et, malgré les déclarations de bien des détracteurs, le programme qui a été élaboré pour le VI^e Plan en faveur des voies navigables est lui aussi — j'ose le dire — ambitieux.

Aménager au grand gabarit les vallées qui desservent nos trois grands ports — je signale la cohérence qui apparaît entre notre politique portuaire et notre politique des voies navigables — poursuivre l'aménagement de la Moselle et du Rhin, moderniser et restaurer les autres principales voies du réseau, c'est tout de même une œuvre importante qui est engagée, et qui sera menée à son terme.

Les caractéristiques de ce programme traduisent une attitude générale d'esprit du ministère de l'équipement : le souci de la logique et de la cohérence.

Logique, car peut-on envisager d'entreprendre le franchissement des seuils, c'est-à-dire le raccordement entre les vallées, avant de mener à bien l'aménagement de ces vallées ? Ce serait absurde puisqu'une voie navigable à grand gabarit, à la différence d'une route, n'est pas utilisable tant qu'elle n'est pas entièrement aménagée.

Cohérence aussi, car toute zone fortement industrialisée a besoin d'une grande voie d'eau moderne, mais une grande voie d'eau moderne ne se justifie que là où il y a déjà une forte industrialisation. C'est pourquoi nous commençons par faire des autoroutes là où l'industrialisation n'est pas encore développée. Lorsque cette industrialisation est arrivée à un niveau suffisant, nous aménageons alors la voie navigable à grand gabarit.

Nous devons avoir la volonté de maintenir cette attitude d'esprit avec toutes ses conséquences. Il convient donc, dans ce domaine également, de concentrer les crédits, pour éviter le saupoudrage, ce qui pose le problème des voies d'eau à petit gabarit où le trafic commercial est devenu très faible et ne justifie plus un effort de l'Etat.

La solution est de concéder ces voies à des organismes locaux qui les aménageront mieux que l'Etat, notamment pour le tourisme, les loisirs et la pêche. Des résultats, d'ailleurs encourageants, peuvent être constatés dès maintenant, mais ils sont encore insuffisants. Je m'efforcerais donc de les développer grâce à la coopération avec les collectivités locales.

Si cette volonté de logique et de cohérence passe dans les faits, le VI^e Plan deviendra une réalité. Compte tenu de ce budget de 1972, on peut affirmer que les options fondamentales du Plan sont en bonne voie d'être atteintes.

Les opérations inscrites au budget ont été analysées, notamment par M. Ruais.

Ce sont essentiellement, dans le bassin du Nord, la poursuite de la mise à grand gabarit de l'antenne Bauvin—Lille et de l'aménagement du hief de Trith sur l'Escaut à l'aval de Denain ; dans le bassin de la Seine, la poursuite de la mise à grand gabarit de l'Oise et de la petite Seine, la construction d'une nouvelle écluse sur le canal de Tancarville, la poursuite de la modernisation des conditions de navigation sur la Seine à l'aval de Gennevilliers et à l'amont de Paris ; dans le bassin de la Moselle, la réalisation de la section Frouard—Toul—Neuves-Maisons ; dans le bassin du Rhône et de la Saône, une participation — hélas ! de plus en plus lourde — aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône et la mise à grand gabarit de la Saône sur la section Verdun-sur-le-Doubs—Auxonne. En outre, malgré l'effort de concentration nécessaire, 10 p. 100 du budget seront consacrés à la restauration et, dans certains cas, à la modernisation des voies à petit gabarit.

La politique routière s'analyse en deux actions essentielles : d'une part, améliorer la qualité, puis la capacité du réseau ; d'autre part, mieux l'utiliser.

Les moyens, c'est d'abord l'argent, bien sûr, et, par conséquent, l'effort budgétaire, que vous pouvez constater dans ce budget. Mais ce n'est pas seulement cela, ainsi que je l'ai souligné de nombreuses fois à cette tribune. C'est aussi un effort pour une politique globale, qui concerne non seulement la politique menée par l'Etat, mais aussi celle qui est menée par les départements, puisque ceux-ci dépensent au total presque autant que l'Etat pour leurs réseaux routiers. Il s'agit donc d'instaurer une collaboration entre l'Etat et les collectivités départementales en redistribuant les voies entre le réseau national et les réseaux locaux.

Telle est sans doute la contribution la plus importante que l'on puisse apporter aujourd'hui à une politique routière dynamique, compte tenu des contraintes qui pèsent sur nous et des besoins immenses qui restent à satisfaire, comme l'a souligné M. Catalifaud.

Enfin, notre effort doit permettre une exploitation meilleure, une utilisation à la fois plus intensive et plus sûre de notre réseau routier.

Sa densité est grande. Nous devons en profiter et faire en sorte que la circulation s'y diffuse de la façon la plus équilibrée possible. Agir ainsi peut être aussi efficace, dans certains cas, que de procéder à des investissements de modernisation ; en tout état de cause, c'est la solution lorsque ces investissements ne peuvent pas être réalisés.

Tels sont les voies et moyens de la politique routière qui est menée actuellement par le ministère de l'équipement, sous son autorité

Examinons maintenant, en détail, les applications prévues.

Pour les autoroutes, des précisions ont déjà été données. Je signale simplement, à mon tour, que les crédits qui les concernent sont en augmentation, puisqu'ils passent de 317 millions de francs à 400 millions. Mais ils ne constituent, en réalité, qu'un apport complémentaire aux sources de financement essentielles que sont actuellement le financement privé et les emprunts, garantis ou non par l'Etat. En effet, ceux-ci atteindront en 1972 1.390 millions de francs contre 1.100 millions en 1971.

On peut donc dire que notre politique autoroutière se réalise maintenant, dans sa plus grande partie, en dehors du budget de l'Etat. Parallèlement, celui-ci a dû être accru légèrement, parce que certaines opérations doivent être financées sur fonds budgétaires, par exemple les tronçons autoroutiers qui ne comportent pas la perception de péages, et aussi parce que certaines opérations engagées par des sociétés d'économie mixte ne peuvent se terminer sans appel au budget. Mais, de plus en plus, nous allons vers un système qui évitera cet appel aux ressources budgétaires.

Le résultat, vous le connaissez. Des concessions ont été ou seront accordées, représentant, dès maintenant, 1.300 kilomètres en cours de construction, 520 kilomètres en cours de concession, 655 kilomètres au stade de la consultation. C'est, par conséquent, plus de 2.500 kilomètres qui ont été ou seront concédés entre la fin de 1970 et le courant de 1972. Compte tenu des mille six cents kilomètres existants, nous avons donc la certitude — les concessions prévoyant des dates précises en ce qui concerne le déroulement et la fin des travaux — qu'à l'issue du VI^e Plan, ou un peu au-delà, notre réseau d'autoroutes s'étendra sur quelque quatre mille kilomètres.

Je rappelle, après M. Catalifaud, que de cent quarante kilomètres par an au cours du V^e Plan, moyenne qui recouvrait en fait des résultats assez disparates, les dernières années ayant été marquées par une forte baisse — on était tombé au-dessous de cent kilomètres — on est passé, en 1971, à deux cent cinquante kilomètres et que, en 1972, quatre cents kilomètres d'autoroutes seront mis en chantier. (Applaudissements.)

Malgré une augmentation très importante des crédits qui lui sont affectés, le réseau de rase campagne constitue certainement le point le plus faible de notre politique routière. C'est dans ce domaine que nous rencontrons le plus de difficultés pour rattraper le retard, car les travaux ne peuvent être financés que sur des fonds budgétaires, tout au moins au niveau de l'Etat. C'est précisément parce que les départements peuvent agir, non seulement à l'aide des recettes fiscales mais également au moyen de l'emprunt, qu'une coopération doit s'instaurer entre eux et l'Etat en vue d'une politique globale.

Le réseau de rase campagne appelle deux types de travaux : d'un côté, les renforcements coordonnés, politique relativement récente; de l'autre, l'augmentation de la capacité du réseau. Un effort considérable est consenti dans les deux cas, et cela apparaît dans le projet de budget.

En ce qui concerne les renforcements coordonnés, voici quelques chiffres : 300 kilomètres en 1969, 500 kilomètres en 1970, 1.000 kilomètres en 1971, 1.400 kilomètres en 1972, année au cours de laquelle les crédits seront augmentés de 56 p. 100, passant de 300 à 468 millions de francs; ces crédits seront utilisés le plus efficacement possible.

Pour ce faire, les travaux porteront sur des itinéraires complets et non plus sur des tronçons. De grands itinéraires seront ainsi renforcés, comme nous avons déjà commencé à le faire entre Paris et Toulouse.

D'autre part, je veillerai personnellement à ce que ce programme de renforcement soit coordonné avec les autres opérations, pour éviter les doubles emplois et les gaspillages, cette coordination devant se manifester non seulement sur le plan du réseau proprement routier, mais aussi sur le plan du réseau autoroutier.

L'augmentation de la capacité du réseau est certainement le point le plus névralgique de notre politique. Le schéma directeur routier, qui doit être, en principe, approuvé ce matin par le conseil des ministres, montre l'immense tâche qui reste à accomplir en ce domaine. Les quelque 28.000 kilomètres dont ce schéma directeur prévoit la modernisation, c'est-à-dire la mise à quatre voies, exigeront, sur la base des crédits actuels, de nombreuses années. C'est dire que, si l'on veut que la France dispose au plus tôt d'un réseau routier moderne, l'effort budgétaire ne devra cesser de croître au cours des prochains exercices.

En 1972, nous ferons un bond important. En 1971, l'effort a porté sur la voirie urbaine, parce que le Gouvernement l'avait considérée comme prioritaire. L'année prochaine, il portera sur le réseau de rase campagne dont les crédits passeront de 753 millions de francs — y compris les crédits débloqués du fonds d'action conjoncturelle — à 1.111 millions de francs, soit une augmentation de 46 p. 100.

Dans la pratique, cette politique se traduira de la façon suivante. Nous réaliserons en 1972 : 30 déviations contre 20 en 1971, soit 50 p. 100 de plus, 100 kilomètres de crèdeaux de dépassement au lieu de 50, soit 100 p. 100 d'augmentation; 230 kilomètres d'élargissement, soit 33 p. 100 de plus. En outre, nous supprimerons 470 « points noirs ».

Pour la voirie urbaine, la progression est beaucoup plus limitée puisqu'elle n'est que de 6 p. 100. Toutefois, compte tenu de l'effort consenti en 1971, les crédits, dans ce domaine comme dans les autres, sont en pleine conformité avec les objectifs du Plan.

Cependant, le budget accuse une insuffisance certaine, non pas tant pour les grandes villes en général, que pour la région parisienne en particulier. Mais, quels que soient les efforts accomplis, les crédits d'investissement seront ici toujours insuffisants. Il suffit de rappeler, d'abord, le coût élevé des travaux — un kilomètre d'autoroute en région parisienne coûte jusqu'à 100 millions de francs — ensuite, l'importance des pointes de trafic et le très grand intervalle de temps qui les sépare au milieu de la journée, enfin, le fait que seule une très faible partie du parc automobile est en circulation.

Dans ces conditions, la solution ne repose pas uniquement sur l'augmentation de la capacité du réseau routier. Il faut définir une politique globale des transports, notamment des transports en commun, en même temps qu'une politique de l'urbanisme particulièrement résolue qui permette de rapprocher l'emploi de l'habitat. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

Cela dit, si satisfaction ne peut être espérée pour la région parisienne en raison de son gigantisme, il n'en reste pas moins qu'un effort sérieux sera fait, tant pour les villes nouvelles — puisque 70 millions de francs leur seront consacrés en 1972, contre 49 millions de francs en 1971 — que pour les villes moyennes qui deviennent prioritaires dans la politique du Gouvernement, en matière d'équipement et d'urbanisme, leur dotation devant représenter 17 p. 100 en 1972, au lieu de 13 p. 100 en 1971. Ces chiffres traduisent un changement d'orientation que je tenais à souligner devant l'Assemblée.

Le deuxième volet de notre politique concerne ce que j'ai appelé l'exploitation. Il comporte des aspects assez différents dont certains ont été imaginés au cours des dernières années. Il s'agit de l'entretien, d'une meilleure utilisation du réseau, au moyen d'opérations dites de délestage par exemple, d'un service d'hiver plus efficace et, enfin, d'une politique de sécurité routière engagée depuis deux ans sur l'initiative même du Premier ministre.

Là aussi, les crédits ont été sérieusement augmentés : au total, 635 millions de francs en 1972 contre 568 en 1971.

La progression est de 11 p. 100 pour l'entretien. Comme pour les renforcements coordonnés, on essaiera de concentrer les crédits sur les itinéraires les plus importants et sur des opérations « complètes », c'est-à-dire qui portent, non seulement sur le maintien en bon état des chaussées, comme cela se faisait, mais également sur d'autres améliorations moins visibles, la signalisation par exemple. C'est donc une notion plus large de l'entretien qui est dorénavant retenue dans notre politique routière.

L'action entreprise en vue d'une meilleure utilisation du réseau par les délestages a été engagée il y a trois ans et elle se révèle de plus en plus efficace. Les résultats de cette politique, notamment en 1971, ont été largement positifs. Alors que les années précédentes et encore au printemps dernier, les automobilistes avaient boudé les conseils donnés, ils les ont très largement suivis dans le courant de l'été, ce qui a permis de réduire très sensiblement le volume des encombrements dans la plupart des régions où cette politique a été mise en œuvre.

Cette politique sera développée, mais elle se trouve, hélas ! limitée par les crédits car elle coûte de l'argent. Après l'avoir appliquée aux pointes de trafic en période de vacances, nous allons l'étendre en 1972 aux pointes de week-end, et même aux pointes quotidiennes dans la région parisienne.

Parallèlement, les plans de circulation seront systématiquement développés dans la plupart de nos villes et, grâce à eux, on devrait obtenir de meilleures conditions de circulation malgré l'accroissement du trafic.

Un effort sera également accompli pour améliorer le service d'hiver. Cette exigence nouvelle se fait de plus en plus pressante tant pour le tourisme que pour le trafic lourd. Pour y répondre, la mise en place d'un service permanent en hiver s'impose. Il doit concerner d'abord les itinéraires déjà renforcés et se traduire par la multiplication des moyens d'intervention, qu'il s'agisse de liaisons radio-téléphoniques, de véhicules spéciaux ou de stockage de produits contre les effets du verglas. C'est ainsi que les itinéraires Paris—Strasbourg, Paris—Mauveuge et Strasbourg—Châlons ont déjà été équipés d'une façon satisfaisante. Cela représente 1.000 kilomètres. Je puis m'engager à ce que 1.500 kilomètres supplémentaires soient dotés de ce nouveau type de service au 1^{er} octobre 1972.

Je ne parlerai pas des mesures similaires prises sur les autoroutes à la suite des incidents survenus l'hiver dernier dans la vallée du Rhône et que j'ai fait connaître en leur temps.

J'aborde maintenant la politique de sécurité routière qui devient une nécessité de plus en plus ressentie. Il nous faut en effet un réseau plus sûr, mais des crédits importants sont indispensables pour mener une telle action. L'augmentation du budget est ici de 18 p. 100 et s'inscrit dans une perspective générale définie par le VI^e Plan qui a fait de la sécurité routière un programme finalisé. Cette politique se traduira pour le ministère de l'équipement — car elle intéresse d'autres ministères — par la suppression de points noirs. Je rappelle que j'ai prévu d'en supprimer 470 en 1972.

Elle consistera aussi dans le renouvellement de la signalisation horizontale sur 42.000 kilomètres de routes. Le problème que pose la signalisation est sérieux. Telle qu'elle est conçue actuellement, non seulement elle n'est pas toujours efficace, mais elle peut même provoquer l'accident. Dans ce domaine aussi, je tiens personnellement à un changement de méthode. Au lieu d'être laissée à l'initiative de certaines collectivités, comme c'est le cas jusqu'à maintenant, la signalisation sera réalisée désormais par des équipes nationales sur de grands itinéraires. Je pense qu'on peut en espérer un plus grand réalisme et une meilleure adaptation aux nécessités du trafic.

Est également prévue dans huit régions du Centre et de l'Ouest la pose systématique de panneaux de priorité conformes à la signalisation européenne qui est maintenant bien établie. On posera également des glissières de sécurité aux endroits dangereux, pour une longueur totale de soixante kilomètres.

Enfin, un effort sera fait pour mieux former les conducteurs, grâce à l'extension à l'ensemble du pays de la nouvelle formule du permis de conduire, beaucoup plus sévère que l'ancienne.

Mais il ne faut pas se faire trop d'illusion : quels que soient les efforts de l'Etat dans le domaine routier, le problème ne sera pas résolu, car il concerne avant tout les usagers et requiert de leur part une discipline qu'ils n'observent pas. Si l'on veut obtenir des résultats spectaculaires en matière de sécurité routière par la résorption des accidents, et notamment des accidents mortels, ne nous leurrions pas, ce sont des mesures draconiennes, donc impopulaires, qu'il faut prendre, qu'il s'agisse de limiter la vitesse ou de lutter contre l'alcoolisme. Il est plus que probable que l'opinion n'est pas encore prête à les accepter.

Je voudrais maintenant évoquer ce que j'ai appelé une politique globale, à laquelle j'attache beaucoup de prix. Une politique globale implique d'abord une collaboration systématique entre l'Etat et les départements, et la mise en commun des moyens financiers. Cela implique aussi, bien sûr, un grand changement d'attitude.

J'ai déjà engagé des opérations de ce type depuis deux ans et j'ai constaté qu'après une première réaction de mauvaise humeur, allant parfois jusqu'à une levée de boucliers de la part des conseils généraux, l'entente s'était facilement établie.

Les premières opérations ont porté sur les problèmes d'entretien. C'est ainsi que j'ai accordé systématiquement une sorte de bonification pour l'entretien du réseau dans un département chaque fois que le conseil général consentait un effort. Des accords ont pu intervenir dans quinze ou vingt départements.

Mais, fait plus intéressant et plus remarquable, cette politique de coopération a été appliquée à de grands investissements sur des axes nationaux. L'avantage c'est que, les départements ayant la possibilité d'emprunter, que n'a pas l'Etat, dans la mesure où l'un et les autres s'associent ils augmentent leurs moyens de financement.

Ainsi, un axe jugé tout à fait prioritaire, l'axe centre Europe-Atlantique, commence à se réaliser, grâce à une coopération entre le département de l'Allier et l'Etat, chacun prenant à sa charge 50 p. 100 de l'investissement.

La voie nouvelle Montceau-les-Mines—Paray-le-Monial, en Saône-et-Loire, s'est faite et continuera à se faire de la même façon, sur les mêmes bases.

Voilà donc quelque chose de nouveau, qui mérite d'être signalé parce que c'est l'avenir, aussi bien pour les départements que pour l'Etat.

Mais il ne s'agit pas seulement de coopération, de collaboration ; il s'agit aussi de redistribution des voies. Et j'en arrive ainsi au problème des routes nationales secondaires.

Je voudrais situer la réforme qui vous est proposée dans son contexte économique général, notamment dans le contexte de la politique routière que je me suis efforcé de définir devant

vous, et qui, d'ailleurs, peut s'appliquer dans ses principes à n'importe quel autre secteur de l'économie et de l'administration.

Faire un meilleur usage de l'argent public, ce n'est pas seulement mieux concevoir, mieux exécuter les équipements. Ce que je m'efforce de faire, et j'espère vous en avoir convaincus, c'est également une meilleure répartition de l'effort financier, pour le faire porter en priorité sur les voies les plus utiles.

Or la situation à cet égard, dans notre pays, est véritablement absurde. Je vais la décrire brièvement.

D'un côté, nous avons un réseau national très développé, trop développé. Il est presque deux fois plus important que celui des pays voisins, puisqu'il s'étend sur 82.000 kilomètres, dont 27.000 kilomètres, selon le schéma directeur, sont des axes nationaux dignes de ce nom.

Qui plus est, ce réseau est extraordinairement hétérogène puisque, selon les voies, les variations d'intensité du trafic vont de un à mille. Il en résulte que, même avec des crédits de plus en plus importants — et nous souhaitons qu'ils s'accroissent sans cesse — il est impossible d'assurer à la fois l'entretien et la modernisation de l'ensemble d'un réseau aussi développé. Par conséquent, automatiquement, par la force et par la logique des choses, l'argent de l'Etat est dépensé au profit des axes proprement nationaux.

Les départements, de leur côté, dépensent des sommes très importantes pour ce qui, en réalité, par vocation, n'est qu'une partie de leur réseau.

L'importance de ces sommes est telle qu'en 1969 — mauvaise année, il est vrai, pour le budget de l'Etat — on a plus dépensé pour le réseau départemental que pour le réseau national. Autrement dit, nous dépensons notre argent de mauvaise façon...

M. André-Georges Voisin. Il peut être mieux réparti, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement et du logement. ... et la répartition est mauvaise.

En tout état de cause, avec le système actuel, les routes les plus importantes pour les départements et pour les régions, c'est-à-dire les routes nationales secondaires, sont les moins bien entretenues, les moins modernisées.

Cette situation est singulièrement mauvaise pour les départements. Volla ce dont je voudrais vous faire prendre conscience, mesdames, messieurs.

La solution proposée est essentiellement libérale, puisqu'elle consiste non pas à contraindre les départements, mais à leur offrir la possibilité de prendre à leur charge l'entretien du réseau de routes nationales secondaires qui les concerne, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas inscrit au schéma directeur routier national. Il s'agit donc d'une faculté et non d'une obligation.

Mais cette réforme est incitatrice, puisque ce transfert s'accompagne d'un transfert de recettes correspondant à une subvention annuelle de 5.400 francs par kilomètre, donc très sensiblement supérieure — de 70 p. 100 — à la dépense que l'Etat engage actuellement sur le réseau.

Par conséquent, un département qui accepte de prendre à sa charge l'entretien de ce réseau est assuré, sans consentir le moindre effort financier supplémentaire, que les routes concernées seront mieux entretenues et mieux modernisées qu'elles ne le sont actuellement par l'Etat.

Je me demande alors vraiment pourquoi les départements ne saisiraient pas la perche qui leur est ainsi tendue !

Je ne vous cache pas, d'ailleurs — et je ne le dissimule pas aux conseils généraux ou à leurs représentants, que j'ai souvent l'occasion de rencontrer au cours de mes visites en province — que l'esprit de cette politique est plus ambitieux.

En effet, je n'attends pas seulement de cette réforme que les départements assument, avec des recettes de l'Etat, la charge de ce réseau national secondaire. J'espère surtout que les départements qui acceptent ma proposition mèneront une politique plus réaliste, en modifiant l'impact de leurs dépenses et en affectant une partie de leurs recettes propres à l'entretien des routes nationales secondaires, qui constituent, en réalité, leurs routes principales.

Cette réforme me paraît donc être, indiscutablement, l'une des pierres angulaires d'une bonne politique routière, parce qu'elle seule peut permettre, s'agissant de l'ensemble de la politique routière de la France, de mieux répartir nos efforts.

M. le rapporteur a demandé comment évoluerait cette subvention. Celle-ci a été fixée forfaitairement à 300 millions de francs. Nous avons retenu le principe d'une révision loyale de la subvention, dont le Parlement aura à connaître dans le cadre de la loi de finances, et pour la fixation de laquelle il faudra se référer aux prévisions du Plan.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je considère comme une étape fondamentale de notre politique routière. J'espère que le Parlement l'acceptera. La politique économique de la France, en général, et la politique routière, en particulier, ont été dominées jusqu'à maintenant par une conception rurale des choses. C'est ce qui explique, par exemple, qu'aujourd'hui les routes qui conduisent aux fermes soient meilleures que les grands axes nationaux.

Nous voulons devenir une nation industrielle moderne. Pour ce faire, nous devons mener une politique d'infrastructures qui soit celle d'une nation industrielle, et, par conséquent, avoir une politique routière qui corresponde à des exigences industrielles.

C'est pour atteindre un tel objectif que je vous propose cette réforme.

En conclusion, je ne me contenterai pas de souligner l'amélioration que représente ce budget pour la politique routière. Je pousserai un peu plus loin l'autosatisfaction, si vous me le permettez, ce qui n'est pas tellement dans mes habitudes.

Je voudrais vous faire prendre conscience de l'effort qui a été accompli depuis trois ans au ministère de l'équipement, non seulement pour obtenir du Gouvernement et du Parlement davantage de crédits, mais aussi pour essayer de mieux dépenser l'argent. Une vaste action de « management », pour reprendre un terme moderne, a été engagée, qui permet d'accroître très sensiblement le rendement des crédits budgétaires et qui, par conséquent, permet notamment de compenser l'érosion de la monnaie, laquelle a des effets dévastateurs sur un budget tel que le mien.

Cela consiste, bien sûr, dans une conception plus économique des ouvrages. Ce n'est pas spectaculaire, mais cela exige parfois de véritables prouesses techniques. Autrement dit, cela consiste à ne pas concevoir l'ouvrage le plus parfait, l'ouvrage record, comme on aimait beaucoup à le faire dans mes services, mais à concevoir l'ouvrage le moins cher par rapport au but recherché, c'est-à-dire par rapport à la qualité de service que l'on veut obtenir.

Mais cela consiste aussi à essayer de bien organiser la réalisation, l'exécution. Il s'agit donc, d'une part, de lancer des ouvrages au moment opportun, pour qu'ils soient efficaces dès leur mise en service; d'autre part, de coordonner les réalisations pour accroître l'efficacité; enfin, d'améliorer les méthodes de passation des commandes. Sur ce point, je vous donnerai quelques exemples frappants.

On s'est efforcé de regrouper les commandes de façon systématique, et voici ce que l'on peut constater aujourd'hui.

En matière d'autoroutes, on peut considérer que l'économie est de l'ordre de 25 p. 100. Sur le tracé Paris—Poitiers ou sur le tracé Paris—Le Mans, par exemple, alors que l'on prévoyait un coût, au kilomètre, de 4.500.000 francs lorsque je suis arrivé au ministère de l'équipement, le coût de réalisation est aujourd'hui de l'ordre de 3.300.000 francs.

Le programme breton, par exemple, s'étend sur plusieurs années. Cela permet d'employer des méthodes nouvelles d'organisation: on est progressivement passé de marchés de 4 à 5 millions de francs à des marchés de 30 millions de francs, et on atteindra bientôt 100 millions de francs, ce qui permettra des économies de l'ordre de 10 à 15 p. 100.

On s'est efforcé aussi de coupler des marchés passés par différents maîtres d'ouvrages. Par exemple, en Haute-Savoie, on a regroupé le marché de l'autoroute de la Vallée Blanche avec celui des routes nationales du département. Ainsi a été obtenue, par rapport aux prévisions de mes services, une baisse de près de 40 p. 100.

En recourant à cette organisation à la fois dans l'espace et — grâce aux tranches conditionnelles — dans le temps, des gains de l'ordre de 15 p. 100 en moyenne — mais souvent de près de 20 p. 100 — ont été obtenus depuis trois ans.

D'aucuns diront que cela risque de compromettre le sort de certaines entreprises. Ce n'est pas vrai puisque, dans le même temps, un effort tend à constituer des lots homogènes, c'est-à-dire à faire une sorte de tri dans la nature des travaux: d'un côté, les travaux qui impliquent les moyens puissants des grandes entreprises, et, de l'autre, les travaux de caractère plus simple, qui conviennent parfaitement aux entreprises petites

ou moyennes. Grâce à ce tri, on arrive à faire travailler les uns et les autres au mieux de leurs capacités. Cela constitue un changement sensible de l'état d'esprit de mon administration, dominée jusqu'alors par des considérations techniques, par le goût de la perfection, plus que par l'esprit économique.

Dorénavant, la technique devient un outil et non pas une fin, et la dimension économique devient, elle, prépondérante.

Quelle a été l'évolution des crédits du ministère dont j'ai la charge? De 1958 à 1972, ces crédits sont passés de 419 millions de francs à 5.365 millions de francs. C'est tout de même important! Mais je veux surtout indiquer les chiffres qui me concernent depuis que j'occupe ce poste: depuis quatre ans, les crédits ont doublé, et je puis vous dire que le rendement réel — c'est-à-dire non pas le volume financier, mais le volume physique des travaux qui pourront être entrepris en 1972, par rapport à ceux qui étaient entrepris il y a quatre ans — aura plus que doublé, en dépit de la hausse des prix, grâce aux gains de productivité et à une meilleure organisation. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

Dans ces conditions, mesdames, messieurs, je crois pouvoir vous demander pour terminer, de voter ce budget. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

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

M. Georges Bustin. Monsieur le ministre, mon ami M. Rieubon avait l'intention de vous soumettre lui-même une partie des propos que je vais tenir devant vous. Ayant été rappelé dans sa circonscription, il m'a chargé de l'excuser de ne pouvoir le faire.

Le niveau d'équipement d'une région détermine son niveau de prospérité: l'infrastructure routière, les voies fluviales ou ferrées, les ports, les logements, accompagnés des équipements publics correspondants, tout cela est indispensable si l'on veut que l'économie se développe en fonction des besoins des populations.

Force est bien de constater que le projet de budget pour 1972 ne consacre pas les crédits indispensables aux équipements sociaux collectifs, mais que, en revanche, les financements nécessaires à l'expansion des firmes monopolistes bénéficieront d'une priorité absolue.

Les départements du Sud-Est et du Midi méditerranéen, de la vallée du Rhône à Marseille, Nice et Perpignan, ont pendant très longtemps souffert de l'isolement des grands courants industriels hors desquels leur situation géographique les a tenus.

Nous avons tous appris, à l'école, que le Rhône était un fleuve navigable. Pourtant, le trafic qu'il supporte n'est pas à la mesure d'une telle voie d'eau, qui traverse sept départements. De Lyon à Marseille, ses rivages pourraient être couverts de nombreuses industries. Certes, la région lyonnaise est elle-même fortement industrialisée, dans le secteur des manufactures en particulier. En revanche, tout au long de quelque 300 kilomètres que parcourt le fleuve entre l'ancienne capitale des Gaules et la mer, au débouché du golfe de Fos, on peut compter sur les doigts de la main les entreprises ou les industries importantes à forte capacité de main-d'œuvre.

Bien sûr, la réalisation de Fos, si elle était orientée, à partir de la sidérurgie, vers des industries de transformation, pourrait donner les centaines de milliers d'emplois qui sont nécessaires dans tout ce qu'il est convenu d'appeler maintenant le « grand Delta », c'est-à-dire le triangle Lyon—Perpignan s'appuyant sur Marseille—Fos. Pour cela, il est indispensable que le Rhône soit relié au Rhin et à la mer du Nord afin que les courants commerciaux et industriels s'établissent avec l'Europe du Nord. Or, si les convois poussés de 3.500 tonnes pourront aller de Fos à Lyon à partir de 1976, le reste de la liaison vers le Rhin et la Moselle n'est pas prévu au VI^e Plan.

Pendant la même période, les Allemands se seront approchés de l'achèvement de la liaison Rhin—Main—Danube qui fera qu'en 1979 on pourra aller par la voie fluviale de Rotterdam à la mer Noire.

Il est bien évident qu'un tel équipement sera un facteur énorme de développement économique et industriel. Aussi s'accroîtra encore le potentiel de l'Europe du Nord, de l'Allemagne fédérale en particulier, au détriment de tout le Sud-Est et de tout le Midi méditerranéen.

Fos restera alors une entité d'industries locales qui ne transformeront pas leur production dans la région faute d'équipements routiers et autoroutiers, en raison aussi de la faiblesse

de tous les équipements publics de cette région et du manque de logements nécessaires à l'accueil des populations pour les industries nouvelles, l'insuffisance des équipements sanitaires, etc.

L'exemple le plus frappant est fourni par Fos où l'on attend que soit réalisée d'urgence l'autoroute A 55 entre Marseille et Fos. Dès 1972, la présence de 12.000 travailleurs sur les chantiers de la zone industrielle va gonfler une circulation qui est présentement sur l'actuelle R. N. 568 de trente mille véhicules par jour, de telle façon qu'on va en quelques mois vers une paralysie totale de cette circulation.

Il est donc indispensable que soient dégagés les crédits nécessaires à cette opération vitale pour la région. D'autre part, le marasme économique qui ne cesse de croître dans les départements des Alpes du Sud ne peut — et c'est bien connu — être combattu que par une infrastructure routière dans la vallée de la Durance, nécessaire à l'installation dans cette région des industries de transformation qui souhaiteraient y venir. Cette voie est également indispensable pour l'accession aux champs de neige de toutes les populations urbaines de Marseille, d'Aix-en-Provence et de la région industrielle Elang de Berre—Golfe de Fos.

Industrie essentielle de la Côte d'Azur, le tourisme populaire pourrait s'y développer, surtout dans l'arrière-pays du Var et des Alpes-Maritimes, grâce à l'aménagement d'un important réseau routier, sans oublier la liaison par autoroute de Marseille à Toulon et la voie de contournement de Nice.

Il ne suffit pas de déplorer les bouchons de dizaines de kilomètres qui, chaque été, rappellent au bon souvenir du ministre de l'équipement le département des Pyrénées-Orientales, pour savoir également que ce département et les voisins souffrent essentiellement d'un sous-développement économique.

Ce dernier est dû en particulier à la faiblesse du réseau des routes de ces départements de l'Ouest méditerranéen à qui on promet une renaissance économique, bien hypothétique, à partir d'un tourisme de grand luxe. Sans négliger ce que peut apporter à ces régions une forme de tourisme plus accessible aux masses populaires, il conviendrait, à notre avis, de les structurer de toute la trame de routes et d'autoroutes qui faciliterait une industrialisation indispensable à un véritable renouveau économique.

Nous voudrions savoir également ce que pense M. le ministre de tous ces horribles, voire monstrueux ensembles immobiliers se dénommant « Marina », qui défigurent notre bord de mer et en rendent l'accès de plus en plus difficile au commun des mortels.

Plutôt que de favoriser ces constructions, il serait préférable, monsieur le ministre, de réserver beaucoup plus de crédits aux ports de plaisance populaires que veulent réaliser les municipalités maritimes. Ce n'est pas ce que nous constatons dans votre budget.

Un département où, pourtant, la majorité gouvernementale est très largement représentée, subit, lui aussi, les conséquences de la pénurie de votre budget. Il s'agit de la Corse, dont les routes sont dans un état lamentable et où les populations des centres importants souffrent d'un manque flagrant de logements convenables. Si l'on y ajoute les difficultés de transports avec le continent, on peut considérer que votre budget n'apportera pas encore cette année les solutions attendues par les habitants de ce département.

J'évoquerai maintenant la situation dramatique de la région du Nord, qui se trouve confrontée à des problèmes redoutables d'une ampleur inconnue à ce jour : la condamnation à brève échéance de l'industrie charbonnière, décrétée par le Gouvernement, la récession de l'industrie textile, l'inquiétude nouvelle suscitée par la reconversion de la sidérurgie intérieure concurrente par la sidérurgie côtière.

Les problèmes d'équipement se posent avec acuité dans la région du Nord. Celle-ci sera-t-elle toujours la mal-aimée ? En matière de logement, le département du Nord ne bénéficie chaque année que d'une attribution de quelque 17.000 logements non aidés. Or, dans ce département, 80 p. 100 des logements construits sont destinés à des familles modestes. Il s'ensuit que, pour pallier la carence gouvernementale, le conseil général du Nord fait chaque année l'effort d'inscrire à son budget un crédit de 17.600.000 F pour aider le logement sous toutes ses formes.

Toujours en ce qui concerne le logement, monsieur le ministre, je me permets de vous poser une importante question : quelles mesures comptez-vous prendre pour que soient effectuées, dans les cinq années à venir, la rénovation des cités minières et l'implantation d'équipements collectifs ?

Je me permets aussi d'appeler votre attention sur le fait que, d'après le rapport adressé au Gouvernement, par M. Pierson,

inspecteur général de l'administration, 6.500 baraquements existaient encore en 1968 sur le territoire de communes minières du Nord et du Pas-de-Calais. J'aimerais savoir si, avant la démolition de ces baraquements, vous envisagez de construire des logements sociaux permettant de reloger les nombreuses familles intéressées en l'occurrence.

En matière de voirie, le département du Nord compte 1.518 kilomètres de routes nationales, dont 45 kilomètres d'autoroutes. Le projet de loi de finances prévoit que les routes nationales secondaires seront remises à la charge des départements. S'il devait en être ainsi, le département du Nord, qui compte déjà 3.639 kilomètres de chemins départementaux, aurait 5.000 kilomètres de routes à entretenir.

Je vous demande aussi, monsieur le ministre, si le VI^e Plan prévoit la terminaison des travaux de mise au grand gabarit de la voie fluviale de Dunkerque à la frontière belge ainsi que de la rocade minière.

Nous réclamons des communications rapides et de toute nature : routes, liaisons aériennes, fluviales, téléphoniques, etc.

M. le rapporteur pour avis indique à juste titre, à la page 3 de son rapport, que « Le nombre de tués sur la route en 1970 dépasse 15.000 et le nombre des blessés 300.000 ». « Quelle énergie perdue pour la nation ! D'autre part, les assurances payent quelque six à huit milliards de francs. »

Et à la page 5 il constate, toujours avec beaucoup d'à propos, qu'en 1970 l'Etat a réalisé un bénéfice de quelque 12.425 millions de francs !

Voilà des crédits tout trouvés pour corriger rapidement la politique pratiquée par le Gouvernement et réduire considérablement, par l'amélioration de notre réseau routier, le nombre des blessés et des tués.

J'en arrive aux personnels des parcs de matériel et d'entretien des routes et autoroutes, des bases aériennes, des ateliers maritimes et fluviaux, du service de l'équipement et du logement.

En juin 1968, lors des négociations engagées entre la direction et les représentants des personnels, l'administration s'était engagée à régulariser, en octobre 1968, différents problèmes restés en litige, relatifs notamment à la parité intégrale des salaires avec le secteur de référence et la réduction du temps de travail. A ce jour, aucune solution n'est intervenue, sinon un vague engagement du directeur du personnel.

Nous voudrions connaître, monsieur le ministre, votre position au sujet de ces personnels.

Quant à ceux de l'équipement et du logement, leur situation est actuellement la suivante :

Ils sont au nombre de 62.000 titulaires et de 40.000 non titulaires ; parmi ces derniers, un millier sont payés sur des crédits de personnel et 39.000 sur des crédits de travaux, partie par le budget de l'Etat, partie par les budgets départementaux.

Les ministères intéressés indiquent que ces personnels assument des tâches à caractère spécifique ou temporaire. Mais il est notoire que ces agents non titularisés accomplissent des tâches permanentes et certains ont vingt ans d'ancienneté ! Il est donc nécessaire de créer des postes de fonctionnaires pour les emplois permanents.

Après une étude entreprise en juin 1968 par l'administration et les organisations syndicales, le ministre de l'équipement et du logement avait promis une première tranche de 3.000 postes de titulaires.

Aucune mesure de cet ordre n'a été prise depuis 1968. Le projet de budget pour 1972 ne prévoit rien en la matière et pourtant il est absolument nécessaire de matérialiser cette promesse dans le budget en discussion afin d'assurer un bon fonctionnement des services.

Féliciter vos fonctionnaires, monsieur le ministre, et pouvoir compter sur leur dévouement et leur compétence est une chose, mais satisfaire leurs légitimes revendications, cela se nomme la justice sociale, tout simplement.

En conclusion, du Nord au Sud de notre pays, les insuffisances dont votre ministère n'a pas l'exclusivité dans ce régime sont bien en concordance avec la politique malthusienne que pratique votre gouvernement en matière d'investissements et d'équipements publics. Les équipements sociaux collectifs sont à présent un élément déterminant du progrès économique comme du progrès social. Ce n'est pas dans ce sens qu'est dirigé votre budget, c'est pourquoi le groupe communiste, en toute logique, se prononcera contre. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Paul Barberot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous entretiendrai de la situation des entreprises de travaux publics, des routes et des problèmes de certaines catégories de personnels.

Mais revenons un peu en arrière.

En 1969, devant le développement de l'inflation, le Gouvernement prenait diverses mesures pour réduire le déficit budgétaire. Entre autres, il gelait 75 p. 100 des autorisations de programme, ce qui se traduisait par le blocage d'un milliard de francs de dépenses pour les travaux publics.

Cette politique s'est traduite par la mise en place, dans le budget de 1970, d'un fonds d'action conjoncturelle qui devait régulariser les fluctuations de l'activité économique. Ce F.A.C. comportait environ 600 millions de francs d'autorisations de programme pour les travaux publics.

Cette politique devait influencer défavorablement l'activité de ce secteur, à tel point qu'au cours de l'année 1970 il a fallu interrompre une dégradation qui devenait alors catastrophique. Un déblocage de 250 millions de francs fut alors opéré pour réparer les dégâts du gel subis par le réseau routier, puis 400 millions de francs pour les travaux publics.

Le recul de l'activité fut arrêté, mais le redressement fut insuffisant du fait de l'affectation tardive des crédits au point que M. le ministre des finances a parlé d'une sous-consommation de ces crédits.

Les résultats ont été les suivants : le volume des travaux de l'an passé n'a augmenté que de 3,3 p. 100 — progression la plus faible depuis les dix dernières années — les effectifs employés ont diminué de 5.000 unités, la marge bénéficiaire génératrice d'expansion s'est abaissée, les capitaux investis ont eu un mauvais rendement, la marche des entreprises a connu des difficultés importantes et même certaines ont dû fermer leurs portes.

La conjoncture du secteur des travaux publics s'est-elle améliorée en 1971 ? C'est à démontrer. Le mouvement de baisse s'est interrompu, mais la reprise n'a pas été nette et franche, car les crédits de 1971 étaient à peine plus élevés que ceux de 1970.

En revanche dans le projet de budget de 1972, la progression générale des autorisations de programme affectées aux dépenses civiles est importante. C'est une orientation positive marquée d'une façon plus nette encore dans votre budget, monsieur le ministre. Avec MM. les rapporteurs, je me plais à le constater, l'augmentation des crédits de paiement est de 35 p. 100. Je ne crois pas me tromper, en disant que cette hausse est due plus spécialement à la dégradation de la monnaie et à l'augmentation des charges annexes. La hausse due à ces éléments peut être chiffrée à 5 p. 100 réduisant ainsi quelque peu l'optimisme des déclarations officielles.

Autre orientation positive : la suppression du fonds d'action conjoncturelle. Mais, pour être pleinement efficace, cette mesure doit s'accompagner d'un effort réel pour mettre en place d'une façon régulière les crédits disponibles.

En l'absence de cette régularité, il serait vain d'espérer — 1970 l'a prouvé — pour une industrie lourde comme celle des travaux publics, un retour à des conditions normales d'exploitation, car ce qui importe dans l'immédiat, c'est le maintien du potentiel de 5.000 entreprises qui emploient 350.000 personnes.

Même si le budget est conforme aux objectifs du VI^e Plan, il ne faut pas oublier que le V^e Plan n'a été réalisé qu'à 75 p. 100. Les taux de croissance projetés ne comptent pas les retards accumulés. Certes tout ne peut être fait à la fois, mais il serait grave que ces perspectives ouvertes par le budget — perspectives très positives — soient remises en question, notamment par une stabilisation intérieure qui serait effectuée au détriment des investissements collectifs dont le besoin est grand comme le soulignait M. le Premier ministre lui-même.

Je me réjouis du très grand effort d'investissement consenti en faveur du réseau routier de rase campagne, si délaissé au cours du V^e Plan. L'augmentation de 20 p. 100 des autorisations de programme, toutes sources de financement confondues, est un fait positif.

Je constate aussi, monsieur le ministre, qu'un très gros effort a déjà été fait et se poursuivra encore pour le renforcement coordonné de certains itinéraires. Ainsi une partie du réseau routier de grande liaison sera remis en état et offrira une plus grande sécurité. Ce qui a été fait dans mon

département, l'Ain, a permis d'améliorer la sécurité et de faciliter la circulation. Lorsque la deuxième tranche sera réalisée, la liaison Maçon—Genève, sur l'axe Centre—Europe—Atlantique, sera sensiblement améliorée. Je souhaite cependant que les autres aménagements prévus tout au long de l'exécution du VI^e Plan — déviations, zones de doublement, suppression de points noirs — soient exécutés au plus tôt. La sécurité l'exige. N'oublions pas qu'en dépit des efforts faits, l'hécatombe routière continue.

Je viens de citer la liaison Centre—Europe—Atlantique dont le tiers central est en cours de réalisation. Là aussi, monsieur le ministre, faites en sorte que les autres tranches suivent rapidement et que cette voie, essentielle pour l'économie de ma région et de tout le centre de la France, soit bien inscrite sur le terrain.

Je reconnais que les formules adoptées pour les autoroutes sont bénéfiques et que les réalisations prévues, dans les prochaines années, nous doteront d'un réseau appréciable. Je souhaite ardemment que l'effort se poursuive.

A ce propos, des projets de liaison autoroutière vont voir le jour dans la région Rhône-Alpes. Ils sont timides. Je souhaite qu'on puisse désenclaver davantage notre capitale régionale, Lyon, sans oublier de la faire en direction du nord. C'est urgent. Nous pouvons déjà juger des avantages procurés par les autoroutes A 6 et A 7, mais celles-ci sont encombrées et leur doublement n'est prévu qu'après 1985. Mais quinze ans, c'est trop loin : les besoins grandissent vite. Il faut avancer cette échéance et accélérer le raccordement en direction des pays rhénans, pôle d'attraction pour notre région et pour la région méditerranéenne.

Pour la voirie urbaine, votre budget reste sensiblement ce qu'il était l'an passé. Il faut faire davantage. De nombreux accès ou traversées de villes et de communes attendent vos crédits. On sait que les collectivités locales acceptent de faire un effort, et leur participation, déjà fort importante, atteint parfois 45 p. 100. C'est un problème que je connais bien. C'est ainsi que, pour la ville dont je suis maire, une seule de ses cinq entrées a pu être aménagée et financée grâce aux crédits de l'Etat. Pourtant trois d'entre elles constituent le débouché de grandes voies de liaison.

L'axe fluvial mer du Nord—Méditerranée doit passer dans mon département pour contourner Maçon. Espérons que cette liaison, dont on parle depuis de nombreuses années, contribuera à l'équilibre économique de mon département et lui apportera un indispensable regain d'activité. Il faut que les crédits nécessaires à cette réalisation soient assez importants et permettent de commencer les travaux dès l'an prochain.

Vous entendez, monsieur le ministre, rétrocéder aux départements 55.000 kilomètres de routes nationales. Je comprends vos raisons et j'apprécie l'aide financière dont vous voulez assortir cette rétrocession. Les assemblées départementales n'en sont pas moins inquiètes, car c'est une charge très lourde qui va venir s'ajouter à celle, déjà considérable, qu'elles supportent pour l'entretien du réseau départemental eu égard à l'augmentation du trafic qu'entraîne l'évolution du monde moderne.

De surcroît, les routes que vous allez leur confier sont déjà en mauvais état. J'aurais souhaité, comme beaucoup de mes collègues, qu'elles soient réparées avant la cession, comme on a coutume de le faire lors du classement de voies communales en routes départementales. Sinon, promettez-nous, monsieur le ministre, que, dans la période provisoire, un plus grand effort d'entretien portera sur le réseau que vous allez abandonner.

En ce qui concerne les personnels de vos directions, certains problèmes de classement et de rémunération restent en suspens. Après M. le rapporteur de la commission des finances, je vous demande de bien vouloir en ouvrir les dossiers.

Le reclassement indiciaire de dix points qui a été accordé aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat n'est qu'une aumône et ne répond pas à leur attente. C'est méconnaître leurs qualités, leur dévouement, la valeur du travail qu'ils accomplissent avec tant de mérite. Leur réclamation est motivée et doit être satisfaite, comme cela a été fait pour d'autres personnels de l'Etat.

Il faut donner aux conducteurs des travaux publics de l'Etat l'assurance que, dans les postes promotionnels qui sont prévus, les tâches qui leur seront confiées seront plus d'exécution que de bureau.

Les rémunérations des ouvriers des paires et ateliers restent très inférieures à celles des secteurs de référence, du fait qu'aucun réajustement n'est intervenu lors de la réduction d'une heure et demie de la durée hebdomadaire du travail et qu'a été retardée l'application de la décision du Conseil d'Etat concernant les primes diverses dues à ces personnels.

Retard également quant à la réduction de la durée du travail, qui est toujours de quarante-six heures et demie au lieu des quarante-cinq heures annoncées pour 1971.

Sur ces points, je souhaite des apaisements, monsieur le ministre.

En ce qui concerne, dans l'immédiat, le réseau routier de mon département, je me réjouis de l'attribution dans le cadre du VI^e Plan d'une enveloppe régionale de 116 millions, encore qu'elle comprenne 65 millions pour l'amorce de l'autoroute de Lyon à Meximieux.

Le département de l'Ain continue à souffrir d'un grand retard du fait qu'il a été longtemps le parent pauvre de la région. Au sein d'un effort soutenu doit-il être fait d'urgence pour l'entretien.

Si l'on se réfère au nouveau schéma directeur routier, on constate que si les routes nationales n^{os} 79, entre Mâcon et Bourg, 75, de Bourg à Pont-d'Ain et 84, entre Lyon et Genève, sont de premier ordre, en revanche, la route nationale n^o 83 ne figure que partiellement en deuxième catégorie et la route nationale n^o 504 entre Ambérieux et Belley est abandonnée.

Cette situation est due au fait qu'on a tendance à relier par priorité les grandes villes entre elles, en fonction du critère du nombre d'habitants beaucoup plus que du critère de l'activité industrielle et commerciale ou du tourisme.

Si l'on avait tenu compte de ce dernier critère, il eût fallu classer en première catégorie la route nationale n^o 83, de Besançon à Lyon — même si Bourg-en-Bresse n'a pas encore cent mille habitants — parce que cette voie assure la liaison vers l'Est et l'Allemagne.

Il aurait fallu également ne pas délaisser la route nationale n^o 504, qui, si elle ne dessert pas, au long de son parcours dans l'Ain, des villes de 35.000 habitants, n'en est pas moins très fréquentée et qui demeurera longtemps encore une liaison importante entre les Savoies, Lyon et Paris.

Il conviendrait, enfin, de reconsidérer la liaison entre le tunnel du Mont-Blanc et l'autoroute A 6, à cause de son prolongement italien.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vos réponses m'apportent quelques satisfactions et, d'avance, je vous en remercie. (Applaudissements.)

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

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, sans doute votre budget accuse-t-il d'importantes augmentations et peut-il donner l'impression d'une certaine amélioration sur quelques points. Toutefois, je ne saurais l'approuver.

Je limiterai mes observations au réseau routier, au sujet duquel je ne peux être d'accord ni sur la méthode ni sur l'esprit de vos propositions budgétaires.

S'agissant d'abord du personnel, est-il normal qu'une catégorie de vos salariés discute pendant des années avec les chefs de vos services sans qu'elle ait encore l'espoir d'une solution ?

Je pense, ce disant, aux employés des parcs.

Si vous voulez disposer d'un personnel dévoué, consciencieux, qui serve l'intérêt général, il vous faut changer de méthode, car ces gens-là commencent à désespérer et on les comprend.

Je ne suis pas d'accord non plus sur la méthode employée par votre administration pour l'amélioration du réseau national routier et qui consiste à rectifier un tronçon ici et là, en laissant subsister des goulets d'étranglement où se produisent des bouchons.

Vous avez parlé tout à l'heure de la route nationale n^o 20 Paris—Toulouse, qui m'intéresse tout particulièrement. En fait, il s'agit de la liaison Paris—Toulouse—Espagne, ce qui justifierait un changement de conception de la part de vos services.

Il faut se persuader que l'intérêt économique d'une telle liaison n'est assuré que dans la mesure où la circulation y est libre, rapide, et sans limitation de densité. Or ce n'est pas le cas de la nationale 20. Si de Paris à Limoges l'état de la chaussée est à peu près satisfaisant, à quelques kilomètres au sud de cette ville existe un étranglement lamentable.

Cet exemple, parmi d'autres, est significatif de la politique de votre ministère.

Quand on établit des projets d'amélioration, il faut envisager les déviations qu'exige la circulation moderne, et aussi procéder aux nécessaires acquisitions de terrains, ce que votre ministère ne fait pas, et je pourrais vous citer plusieurs cas.

Mais, monsieur le ministre, je ne suis pas d'accord non plus sur l'esprit de votre politique et sur certains de vos propos parfois trop optimistes.

En effet, un examen de votre budget montre que les transferts y sont fort nombreux. Vous avez parlé des transferts concernant les autoroutes. Ils constituent, à mon sens, une concession à l'entreprise privée et, en quelque sorte, une abdication de l'Etat.

Vous auriez pu aussi évoquer les transferts opérés au profit de différents organismes privés dans certains domaines essentiels à la vie du pays.

Mais voilà que vous voulez transférer aux départements la charge d'une partie du réseau national.

Le Gouvernement aurait-il abandonné l'idée de la régionalisation ? On peut se poser la question, car s'il est un domaine où la région présente un intérêt, c'est bien précisément celui des communications et, en particulier, le réseau routier.

Je serais d'accord avec vous si vous envisagiez un transfert à la région. Or ce n'est pas le cas. Alors, pourquoi transférer au département pour, ensuite, retransférer à la région.

Il est un second principe sur lequel je ne puis donner mon accord. Vous aller attribuer des subventions aux départements. Eh bien ! monsieur le ministre, les collectivités locales n'attendent pas l'aumône ! C'est de ressources qu'elles ont besoin. Il importe donc de leur donner des moyens fiscaux qui leur permettent de gérer le patrimoine qui leur est confié.

Vous dites que la subvention en question est très élevée. Je veux bien vous croire. Il est possible qu'elle se révèle suffisante. Mais notre expérience en la matière est longue. Dois-je rappeler l'exemple du fonds spécial d'investissement routier ?

Dès lors, nous pouvons nous interroger sur l'avenir. Vous prétendez obtenir une amélioration. Mais nous savons que votre objectif n'est pas de donner un avantage aux collectivités locales. En réalité, vous vous déchargez de vos responsabilités sur les administrateurs locaux, lesquels, à votre place, seront assaillis des doléances de ceux qui se plaignent, non sans raison, du mauvais état des routes, et vous leur faites endosser les dépenses qu'ils seront incapables d'assumer.

Tous les départements français sont accoutumés au déclassement de routes communales en routes départementales. Mais ils imposent toujours une condition préalable : la mise en état des voies.

Alors, monsieur le ministre, faite donc remettre en état ces routes nationales qui sont à l'abandon depuis des années. Ensuite vous pourrez les offrir aux départements, ou, mieux, aux régions, dont j'espère qu'elles verront le jour. Ce serait là une attitude logique, contre laquelle je n'aurais pas de raison de m'élever.

Mais, aujourd'hui, vous fuyez vos responsabilités.

Aussi mon vote sera-t-il la conséquence de votre attitude (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

M. Jean Delachenal. Monsieur le ministre, je veux d'abord vous féliciter d'avoir réglé enfin le problème des autoroutes en France. Quatre cents kilomètres d'autoroute par an, c'est bien. Certes, d'aucuns peuvent prétendre que c'est insuffisant, qu'on aurait pu faire davantage, que le péage est antiéconomique, que l'administration des ponts et chaussées aurait dû être chargée de la réalisation des autoroutes. Mais les auteurs de telles critiques n'apportent pas de solutions constructives, en dehors de celles que vous avez vous-même appliquées et qui feront de vous le « ministre des autoroutes » !

La deuxième observation est relative au transfert de routes nationales aux départements. J'ai lu avec intérêt l'article 56 de la loi de finances, qui offre aux conseils généraux la possibilité de mettre à la charge du département, sous certaines conditions, des routes dont la responsabilité incombe jusqu'à présent à l'Etat.

Plusieurs fois, ces dernières années, je vous ai entretenu du difficile problème du réseau routier de deuxième catégorie. C'était le parent pauvre, abandonné par l'Etat, qui réservait la priorité à l'entretien des routes nationales à grande circulation.

La situation était alors véritablement paradoxale : les routes départementales étaient parfaitement entretenues et les routes nationales, au trafic plus important, d'un intérêt économique évident, se trouvaient dans un état de délabrement.

Vous avez donc trouvé une solution, qui consiste dans le transfert aux collectivités locales, en l'occurrence les départements, d'une partie de ce réseau national, sous les conditions fixées à l'article 56.

Sur le plan des principes, c'est la seule solution possible si l'on veut véritablement entretenir ces routes, et il n'est pas un élu local qui ne le demande. Ou alors, il faudrait que l'Etat consente un effort plus important pour entretenir le réseau national. Mais il faut voir les choses en face. Les charges de l'Etat étant extrêmement lourdes, l'entretien de ce réseau national n'était pas pour lui une priorité.

Par conséquent, si l'on veut que ces routes nationales soient entretenues, il faut que les départements en assument la charge. Mais encore faut-il que cette charge soit raisonnable. Or l'article 56 ne donne pas les précisions nécessaires, si ce n'est que le transfert sera déterminé dans des conditions fixées par décret.

Nous voudrions, monsieur le ministre, que vous nous donniez des précisions complémentaires pour satisfaire notre légitime curiosité. Comment la subvention sera-t-elle répartie ? Pourra-t-on tenir compte, dans l'attribution des subventions, des caractéristiques du réseau transféré et de la situation financière des départements ? Ces subventions annuelles seront-elles revalorisées et dans quelles conditions ? Quel sera le montant exact de la subvention accordée chaque année aux départements pour l'entretien de ce réseau ?

D'autre part, ne serait-il pas préférable de fixer les modalités de subvention dans la loi, ce qui donnerait toutes les garanties désirables et éviterait qu'on ne revienne sur la répartition ?

Il est nécessaire que vous répondiez à ces questions pour que nous puissions voter en parfaite connaissance de cause l'article 56 et vous dire si l'Assemblée nationale vous suivra dans cette voie.

Enfin, pourrez-vous entretenir les 28.000 kilomètres de routes nationales restant à la charge de l'Etat avec les crédits dont vous disposez ? Si l'on s'en tient aux chiffres inscrits à votre budget, il faudrait une vingtaine d'années pour remettre le réseau en état. Mais il serait souhaitable que, dans la mesure où vous en transférez une partie aux départements, vous entreteniez au moins celle qui restera à la charge de l'Etat.

A cet égard, des crédits plus importants devraient être inscrits à votre budget pour assurer aux ouvriers de votre administration qui pilotent de lourds engins une rémunération raisonnable et de meilleures conditions de travail. Car la machine c'est bien, mais il faut aussi penser à l'homme.

J'espère, monsieur le ministre, que vous répondrez favorablement à ces questions, sous le bénéfice desquelles nous voterons votre budget. *(Applaudissements.)*

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

M. Fernand Berthouin. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le nombre des tués sur la route dépasse 15.000 et le nombre des blessés 300.000 pour l'année 1970. Ces chiffres sont effrayants : l'automobile est actuellement, hélas ! et de loin, le moyen de locomotion le plus dangereux.

On a, certes, essayé de mettre un frein à cette hécatombe : limitation de vitesse, malheureusement pas toujours très efficace ; suppression des points noirs, il en reste encore beaucoup ; accroissement de la signalisation, etc. Nous estimons que cet effort, quoique réel, est nettement insuffisant.

Si les maires, dans leurs communes, et les conseillers généraux, à l'échelon départemental, n'avaient pas jugé, depuis longtemps, qu'une politique de restructuration et d'entretien rationnelle, adaptée au trafic actuel, était seule valable, nous aurions sans doute une liste plus longue d'accidents à déplorer. Ils n'ont pas hésité à accepter l'impopularité de faire voter des impôts locaux pour entretenir une voirie qui leur fait honneur.

L'Etat est loin d'avoir fait le même effort, malgré le bénéfice sans cesse accru qu'il prélève sur les usagers de la route.

Si l'on considère le volume des dépenses routières par comparaison au produit national brut, à la population, au parc des véhicules ou à l'étendue du réseau routier, on s'aperçoit que la France se classe en toute dernière place des 15 pays les plus industrialisés de l'O. C. D. E.

On nous donne souvent comme excuse que la densité du réseau français est une des plus fortes. Qu'il me soit permis de rappeler que celle des réseaux belge et hollandais est presque double de la nôtre et que celle du réseau allemand lui est supérieure. Nous savons aussi que ces pays consacrent à la route un pourcentage bien plus élevé du produit des redevances routières.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il devient urgent de consacrer une part plus importante des taxes payées par les usagers à la remise en état de notre réseau routier ?

Je partage entièrement l'avis de M. Catalifaud quand il affirme dans son rapport « qu'il faut absolument que la politique pratiquée dans ce domaine soit revue et corrigée, et ce, très rapidement ».

Je voudrais, d'autre part, attirer votre attention sur les répercussions que ne manqueront pas d'avoir les prescriptions de l'article 56 du projet de loi de finances pour 1972.

Il eût été souhaitable, quand vous avez établi le plan des voies nationales qui, en principe, doivent passer dans la voirie départementale, de consulter les conseils généraux. En effet, les comptages sur ces routes ont été, la plupart du temps, faussés par l'état plus ou moins mauvais des voies où les automobilistes hésitent à s'aventurer.

De plus, certaines d'entre elles, du fait du développement rapide des régions, sont appelées à voir leur importance triplée dans les années prochaines. Il eût fallu tenir compte de tout cela, l'expansion des routes étant directement liée à l'expansion des régions. Comment concevoir une décentralisation industrielle effective sans l'amélioration de nos infrastructures routières secondaires ?

Vous avez prévu une subvention globale, et forfaitaire je suppose, de 5.000 francs par kilomètre. Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que cette somme est nettement insuffisante, d'autant que l'Etat prélèvera encore une taxe sur la valeur ajoutée de 23 p. 100 sur les travaux defection qui seront entrepris ?

Quand un chemin communal passe dans la voirie départementale, tous les départements, à quelques exceptions près, exigent que ce chemin soit remis en état aux frais de la commune et selon des normes adaptées à la circulation actuelle. Pourquoi, en l'occurrence, n'en serait-il pas de même pour l'Etat ? Je pense qu'une telle proposition de votre part serait de nature à recueillir plus facilement l'assentiment des conseils généraux, étant entendu que ceux-ci prendront inévitablement le relais de l'Etat et deviendront, à votre place, les responsables du mauvais entretien de ce réseau. C'est votre ministère qui réalise une bonne opération dans cette affaire et non pas les départements.

J'aimerais savoir aussi si le transfert des réseaux actuellement gérés par les ponts et chaussées obligera les départements à payer à cette administration les honoraires prévus par la loi du 29 septembre 1948.

Après les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, je souhaiterais qu'une solution rapide soit apportée au contentieux qui oppose les ouvriers des parcs à la direction du personnel.

Enfin, monsieur le ministre, je mettrai l'accent sur le nombre décroissant de nos ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Alors que, il y a quelques années, il y avait un ingénieur T. P. E. par canton, il ne reste plus, du fait de la suppression de certains postes, et malgré l'augmentation constante des prestations demandées à ce service, qu'un seul ingénieur subdivisionnaire pour trois, voire quatre cantons. Ce fonctionnaire ne peut, avec un personnel réduit, lui aussi, faire face correctement aux besoins de trente ou de quarante communes.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter et les questions que je tenais à poser. Il me paraît difficile d'obtenir l'expansion économique de notre pays et le relèvement du niveau de vie des Français si l'on continue à prélever des sommes exorbitantes sur l'usager de la route sans lui donner, en contrepartie, un réseau routier digne d'une grande nation. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

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

M. Jacques Bérard. Monsieur le ministre, si le sujet dont j'entends vous entretenir est un peu particulier, il ne s'agit pas, rassurez-vous, d'un sujet proprement local. La ville d'Orange, que j'ai l'honneur et la lourde tâche d'administrer depuis six mois, est certes intéressée, mais le problème dont je vais vous entretenir concerne toutes les villes et tous les villages situés le long des grands axes où sont généralement implantés les équipements publics et collectifs nouveaux : autoroutes, gazo-ducts, oléoducs, canaux de dérivation ou canaux de fuite, lignes électriques à haute tension, etc.

Il est vrai que ces travaux d'intérêt national ou international sont indispensables. Loïn de moi la pensée, vous vous en doutez, de les critiquer ou d'en discuter l'opportunité. Mais s'ils sont indispensables, ils entraînent des conséquences sur les patrimoines de personnes physiques ou morales.

Pour ce qui est des personnes physiques, elles peuvent soit être expropriées purement et simplement, dans le cas de la construction d'une autoroute par exemple, soit voir frapper leur fonds d'une servitude, dans le cas où l'on y enfouit un oléoduc ou un gazoduc. Elles perçoivent alors une indemnité compensatrice du préjudice qui leur a été causé.

A cet égard, je formule deux souhaits : d'une part, que vous interveniez auprès de M. le ministre de l'économie et des finances pour que les fonctionnaires chargés de négocier à l'amiable les achats de terrains avec les particuliers notamment, soient choisis avec soin. Pour comprendre mon souci, il n'est que de constater que, pour une même expropriation pour cause d'utilité publique — autoroute ou oléoduc — les choses se passent parfaitement dans un département et quelquefois mal, voire très mal dans un autre, au point parfois de faire parler la poudre. Pourtant dans l'un et l'autre cas l'enveloppe financière est la même, les critères adoptés par l'administration pour les évaluations et les offres sont eux aussi les mêmes. Seule change la personnalité des fonctionnaires chargés de la négociation. Je ne mets pas en doute, bien entendu, leur compétence et leur honnêteté, mais c'est leur aptitude à négocier qui est en cause, car elle n'est pas donnée à chacun.

M. Jean-Pierre Roux. Très bien !

M. Jacques Bérard. Mon deuxième souhait est le suivant : il conviendrait que vous interveniez auprès des services compétents pour que l'accord amiable fasse l'objet d'une indemnisation rapide. Je connais dans mon département — le Vaucluse — mais aussi dans la vallée du Rhône, des gens qui ont accepté des négociations à l'amiable pour la construction de l'autoroute A 9 par exemple, tandis que d'autres ont préféré aller devant le juge de l'expropriation.

Ceux qui ont accepté un arrangement amiable attendent encore d'être indemnisés, en dépit des promesses — lesquelles ne sont pas tenues. Ils estiment qu'ils auraient mieux fait, en fin de compte, de résister, dans l'espoir — on espère toujours — d'obtenir au dernier moment ces fameuses indemnités particulières après lesquelles courent tous les expropriés, maintenant qu'elles sont connues.

Pour ce qui est des personnes morales et juridiques intéressées par ces implantations de travaux publics — et c'est le principal volet de mon propos — elles subissent elles aussi un préjudice mais ne perçoivent aucune compensation. Les communes, villes ou villages, échelonnés sur les grands axes, notamment le long de la vallée du Rhône, ont été à tour de rôle littéralement coupés en tranches. Ils l'ont été d'abord par la voie ferrée Lyon—Marseille et par la route nationale n° 7, ensuite par l'autoroute A 9, par l'oléoduc sud-européen, par l'oléoduc de l'O. T. A. N., puis par le gazoduc plus récemment implanté. Et cela n'est pas fini ! J'ai lu en effet dans la presse que la capacité de ces divers oléoducs devait être portée, d'ici à 1980, de 35 millions de tonnes à 90 millions de tonnes par an. Cela nécessitera la réalisation de nouvelles implantations sur le territoire de ces communes.

De telles implantations sont la source d'inconvénients non seulement pour les particuliers mais aussi pour les collectivités locales, dont les équipements collectifs, notamment en matière d'urbanisation, sont freinés. Or, tandis que les particuliers obtiennent une compensation, les collectivités n'en obtiennent aucune.

L'Etat peut soumettre à diverses taxes chaque compagnie concessionnaire, mais seulement à son siège principal ou à son siège social. Il serait plus logique que les communes traversées, qui subissent un préjudice, reçoivent une compensation sous forme de patente ou plutôt sous forme d'une taxe analogue, car, dans l'ambiance qui régnait actuellement en la matière, le Gouvernement n'envisage peut-être pas d'assujettir à la patente de nouvelles catégories de contribuables.

Pour ces installations de gazoduc ou d'oléoduc, la solution réside bien dans une compensation en argent.

J'en viens, pour terminer, aux autoroutes.

Les communes où ont été implantées des gares autoroutières ont la possibilité, si je suis bien informé, de percevoir une taxe calculée proportionnellement au nombre de kilomètres de route utilisés sur leur territoire. Cette mesure est cependant insuffisante.

En effet, corrélativement à la construction des autoroutes le long de la vallée du Rhône, on a souvent négligé — c'est le cas pour ma ville — d'étudier l'aménagement des sorties de dégagement et la diffusion des masses de véhicules qui, par exemple à Orange, surgissent à l'extrémité Ouest de la ville, créant un courant artificiel de circulation dans le sens Ouest-Est, alors que le courant traditionnel s'orientait Nord-Sud.

Ces communes s'inquiètent d'autant plus d'une telle situation qu'il y a quelques années elles disposaient d'une déviation, certes construite par l'Etat, mais qui depuis a été englobée dans l'autoroute au titre de la contribution de l'Etat.

Les populations des villes qui s'échelonnent le long de la vallée du Rhône souffrent donc maintenant d'une circulation automobile intense, qu'il s'agisse de véhicules de tourisme ou du passage de poids lourds. Monsieur le ministre, pour améliorer leur sort, je vous suggère deux mesures : d'abord, leur accorder une priorité pour l'aménagement de déviations ; ensuite, demander au ministre de l'économie et des finances — car j'entends bien que vous n'êtes pas seul responsable en la matière — des facilités de financement particulières.

Faute de quoi ces communes devront construire à leurs frais des déviations très coûteuses alors que, j'y insiste encore, leur développement normal est entravé par l'intervention extérieure de l'Etat qui a créé des gares autoroutières sur leur territoire.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je tenais à vous soumettre et sur lesquelles j'aimerais connaître vos intentions (*Applaudissements*.)

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

M. Robert Menu. C'est une évidence pour chacun que le département du Nord est un point stratégique très important pour l'avenir économique de notre pays.

Par sa position géographique, il est en quelque sorte la plaque tournante, le carrefour qui assure la liaison entre la région parisienne, le Benelux, l'Angleterre, l'Allemagne et les pays scandinaves. Il jouera donc un rôle de premier plan au sein du futur Marché commun.

Le Nord dont la vocation aussi bien industrielle qu'agricole a fait la richesse doit cependant faire face à une concurrence étrangère de plus en plus âpre. Pour ces deux raisons, géographique et économique, il faut lui fournir les armes qui lui permettront de se défendre efficacement. Parmi les moyens les plus sûrs de réussir, c'est le réseau routier et autoroutier qu'il faut particulièrement soigner.

Monsieur le ministre, comme vos prédécesseurs, vous avez bien compris l'importance du problème pour notre région. L'autoroute A 1 permet d'ores et déjà de relier en une heure trente la capitale à la métropole lilloise. Des autoroutes et des voies rapides, en cours de réalisation, permettront bientôt une liaison rapide entre la métropole, au cœur de la région, et ses organes satellites que sont Dunkerque, la région minière, et le complexe sidérurgique du sud du département du Nord.

Pour tout ce qui a déjà été fait, le Nord doit vous remercier.

Je tiens cependant à attirer votre bienveillante attention sur trois problèmes encore irrésolus.

Tout d'abord, et charité bien ordonnée commençant par soi-même, je vous parlerai de mon problème : il s'agit du tracé du prolongement de l'autoroute A 1.

Vous être venu dernièrement à Lille pour étudier sur place les différentes possibilités de prolongement de l'autoroute A 1 et plus particulièrement son passage à travers le quartier populaire de Fives. Vous avez à cette occasion rencontré de nombreuses personnalités tant techniques que politiques, à l'exception toutefois des députés intéressés.

Plusieurs projets vous ont été soumis : autoroute à étage, passage au cœur du quartier de Fives, parallèlement à la voie ferrée, etc.

Bien qu'il ne m'ait pas été possible de participer à vos travaux, j'estime que la solution de l'autoroute à étage n'est pas la meilleure, elle coûterait très cher et ruinerait la perspective du grand boulevard qui relie Lille à Roubaix et à Tourcoing, une des plus belles artères de la métropole.

Je pencherais plutôt pour le projet de passage dans Fives, dont le coût de réalisation serait nettement moins onéreux et permettrait, par la même occasion, la rénovation partielle d'un quartier qui en a bien besoin.

Quelle que soit la solution adoptée, je vous demande, monsieur le ministre, de tenir compte, dès à présent, du côté humain de cette opération.

En effet, un peu plus de 600 logements sont actuellement concernés par ce projet. Ils appartiennent à de petits propriétaires qui, comme leurs locataires, ne savent plus à quelle sauce ils vont être mangés, si je puis m'exprimer ainsi.

Depuis un peu plus de deux ans que l'on hésite sur le tracé du prolongement de l'autoroute, il leur est impossible de vendre leur immeuble, de céder leur commerce parce qu'on

leur refuse la délivrance du certificat d'urbanisme et parce que l'avenir du quartier semble trop incertain aux éventuels acheteurs.

Le mécontentement grandit jour après jour et l'on accuse indifféremment tantôt l'Etat, tantôt la municipalité, tantôt la communauté urbaine de cet état de choses.

Quelles que soient les responsabilités, il est grand temps de mettre fin à cette situation, car nous n'avons pas le droit de jouer indéfiniment avec l'avenir de tous ces gens, de condition souvent modeste.

Il est temps, monsieur le ministre, d'user de toute votre autorité pour trouver, avec la communauté urbaine, une solution rapide qui permettra à ceux qui le désirent de réaliser leurs biens.

Le deuxième point sur lequel je veux appeler aujourd'hui votre attention est le problème de la liaison entre Lille et Douai. En quinze ou vingt minutes, l'automobiliste venant de Lille peut, grâce à l'autoroute A1 et la voie rapide, atteindre Douai. Mais, à l'entrée de cette ville, les choses se compliquent car le pont d'Esquerchain, véritable compte-gouttes, en bloque l'accès aux heures de pointe. Le dédoublement de ce pont est prévu mais les crédits pour le réaliser se font attendre et, chaque jour, la situation devient de plus en plus difficile.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de tout mettre en œuvre pour pallier rapidement cet inconvénient.

Le troisième point que je tiens à évoquer intéresse l'ensemble des routes nationales des deux départements Nord-Pas-de-Calais. Le trafic y est intense et les dégradations y sont nombreuses. Les crédits trop insuffisants ne permettent d'effectuer que des réparations sommaires, qu'il faut donc renouveler périodiquement.

Les raisons que j'ai évoquées au début de mon intervention, et qui montrent la nécessité de donner au Nord les moyens de se développer, m'incitent à vous demander, monsieur le ministre, une aide spéciale dans ce domaine.

En conclusion, je reconnais volontiers les efforts qui ont été faits pour le réseau routier du Nord; néanmoins, je vous demande de tenir compte des trois problèmes que je viens de vous soumettre, en insistant sur le fait que, dans la conjoncture actuelle, fortifier la région du Nord ne peut qu'être bénéfique à l'ensemble du pays. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Max Lejeune.

M. Max Lejeune. Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le réseau hydrographique du nord de la France, à l'intérieur du quadrilatère que jalonnent Dunkerque, Douai, Conflans et Le Havre, au travers d'une région qui correspond à la superficie de quatre départements français, la Somme canalisée est l'unique voie d'eau navigable.

D'est en ouest, elle pourrait jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre économique de la région de Picardie qui s'articule essentiellement sur les deux vallées perpendiculaires de la Somme et de l'Oise.

Or si, dans tous les projets retenus à la planification nationale, l'aménagement de l'Oise connaît une faveur justifiée par la liaison essentielle qu'elle assure entre la région parisienne et les pays du Nord, la Somme canalisée est tombée et reste dans l'oubli.

Pourtant, son embouchure sur la mer connaît à Saint-Valery une activité en progression constante; les cargos venus des estuaires européens remontent jusqu'à Abbeville. On ne devrait pas négliger cette donnée essentielle que la voie la plus courte de la mer vers la Lorraine et l'Alsace s'établit pour la navigation fluviale sur l'axe de la Somme, puis sur les canaux de l'Oise, à l'Aisne, à la Marne et au Rhin.

Et le fait est, qu'aujourd'hui elle figure en pointillés sur la carte française des voies navigables.

Certes l'équipement actuel date quelque peu: creusé et aménagé de 1770 à 1843, long de 156 kilomètres, le canal s'accrochait initialement à Saint-Simon sur le seul canal de Saint-Quentin.

Entre Biaches-Péronne et la mer, il compte dix-neuf écluses et si, théoriquement, il est accessible aux péniches calant 1,80 mètre, il est malheureusement vrai que l'envasement, surtout dans les biefs médians, ne permet plus cet enfoncement et que le mouillage de 3,40 mètres du canal maritime d'Abbeville à Saint-Valery n'est que théorique.

Malgré cet état déplorable, le trafic propre entre Péronne et Saint-Valery oscille, depuis 1965, entre 320.000 et 330.000 tonnes, correspondant au mouvement de 1.200 à 1.300 bateaux.

Une étude économique récente estime qu'entre Péronne et Amiens les exportations de céréales vers Anvers et Rotterdam et par Rouen constituent 40 p. 100 de son trafic, le sable et les produits chimiques 50 p. 100, le solde étant constitué par le sucre.

La progression de ce trafic s'explique par la proximité du canal du Nord auquel on avait pourtant, avant 1965, reproché l'insuffisance de ses normes.

En revanche, entre Amiens et Abbeville, un certain trafic persiste en dépit des difficultés de la navigation.

Permettez-moi de rappeler avoir vu, étant enfant, passer sur la Somme les trains de péniches que l'armée britannique acheminait vers le front, chargées de munitions, et celles qui revenaient transportant les blessés. A ce moment d'épreuve, on sut utiliser à plein l'estuaire et le canal de la Somme.

Celui-ci reste l'exutoire vers la mer d'une vallée particulièrement marécageuse où la richesse d'étiage du fleuve est exceptionnelle. Ses rives pourraient accueillir des activités et des ports nouveaux; elles sont maintenant prônées pour le tourisme de navigation fluviale.

Mais la réalité est décevante: les rives s'affaissent, le fond s'ensave et les écluses sont dégradées au dernier point.

Aussi le conseil général de la Somme avait-il décidé en 1967 de financer un ensemble de travaux chiffrés à 23 millions de francs pour assurer les dragages, relever les berges et élargir le pertuis de Saint-Valery.

Ce programme était conditionné par l'approbation comportant subvention du ministère. Or, depuis, ont été accordés 360.000 francs en 1969 et 225.000 francs en 1971. L'année 1970 a été perdue.

La subvention étant de l'ordre du tiers, le département n'a pu engager en 1969, que 1.200.000 francs et, en 1970, que 750.000 francs de travaux. Par ailleurs, au titre des grosses réparations, l'Etat a affecté 78.000 francs pour la remise en état du pertuis amont de Saint-Valery et 200.000 francs pour la remise en profondeur du canal maritime de Saint-Valery.

On est donc bien éloigné de la réalisation du programme de 23 millions de 1967; de celle prévue par arrêté préfectoral de 1969 d'une opération prioritaire de 13 millions en cinq ans pour stabiliser le niveau des eaux et enfin de celle du programme bien réduit de 1970, reconduit en 1971 comportant 2.250.000 francs de prévisions pour les dragages, le renforcement des rives et le pertuis à la mer.

Le département a, d'autre part, pris à sa charge l'acquisition d'une dragueuse-suceuse fluviale de 960.000 francs après avoir participé pour 40 p. 100 à l'acquisition d'une dragueuse-suceuse de 600.000 francs.

Je suis amené à traduire l'inquiétude des élus qui est très légitime, car les écluses sont vétustes et toute la navigation est à la merci d'un accident survenant à l'une d'elles.

Aussi nous regrettons qu'au titre du VI^e Plan n'aient été prévus que 4.500.000 francs sur les 8.500.000 qui seraient indispensables pour les restaurer à l'identique, cette opération étant étalée sur dix ans.

Nous sommes fatalement sceptiques quand, dans des réunions régionales, les techniciens nous parlent de porter à 400 tonnes le gabarit du canal. Non que nous ne le souhaitions, mais la situation est par trop grave et notre déception par trop grande de constater qu'il n'est pas fait suffisamment écho à nos efforts et aux engagements que le département est prêt à prendre avec l'assentiment des chambres de commerce et d'industrie.

Le beau rêve des 400 tonnes, l'aménagement envisagé de 103 kilomètres de canal pour une dépense de plus de 40 millions, ne peut nous faire oublier la dure réalité présente.

Si nous voulons qu'un jour lointain le trafic soit ouvert aux 400 tonnes, il faut d'abord sauver celui qui existe et en conforter les normes.

Les péniches flamandes qui hantent nos canaux sont de 300 tonnes et diminuent leur charge en raison de la faiblesse d'enfoncement permis; celles qui fréquentent le canal du Nord sont rarement aux 400 tonnes de leur possibilité, à leur enfoncement de 2,50 mètres; le canal de Saint-Quentin est encore à 2,20 mètres.

En 1945, le trafic maritime en basse Somme, condamné par certaines personnalités des travaux publics, a pourtant été res-

tauré et est passé de 36.000 tonnes en 1960, à 60.000 tonnes en 1965 et 105.000 tonnes en 1970, grâce à notre volonté locale et, je le reconnais, à l'aide donnée enfin par les services.

Aujourd'hui, le ministère de l'équipement n'a pas retenu l'hypothèse de porter à 400 tonnes la capacité du canal et il étale en fait sur les VI^e et VII^e Plans la réfection des dix-neuf écluses.

Nous ne pouvons accepter cet étalement. Nous vous demandons instamment de faire en sorte que le canal retrouve rapidement, dans un premier temps, sa capacité initiale et que l'Etat ne néglige pas ce fleuve au long duquel s'est joué si souvent aux heures dramatiques de son histoire le destin du pays. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

M. Paul Cormier. Monsieur le ministre, lors de la discussion du VI^e Plan, j'avais demandé à M. le ministre chargé de l'aménagement du territoire si des modulations pourraient être apportées aux aides retenues par le V^e Plan en tenant compte des situations particulières créées par la modification importante de l'emploi dans certaines régions. Dans sa réponse, celui-ci s'en était tenu à des thèmes généraux qui n'ont pas apaisé mes inquiétudes.

Aujourd'hui, je n'évoquerai pas des cas particuliers qui me préoccupent, car je veux rester au niveau de votre souci de l'équipement du pays tout entier.

Dans les multiples démarches que j'ai effectuées auprès de vos différents services auxquels j'ai souligné les lacunes des schémas directeurs retenus dans le VI^e Plan, j'ai toujours trouvé des interlocuteurs compréhensifs qui n'ont pas hésité à reconnaître le bien-fondé de mes remarques. Malheureusement, aucune décision n'a été prise parce qu'il ne vous a pas été possible de sortir du quadrillage préétabli en 1964.

Si, vues de Paris, les grandes options nationales ont une valeur certaine, il n'en reste pas moins vrai que les micro-régions situées loin des grands axes de vos schémas directeurs subissent un préjudice important.

D'après les déclarations du Gouvernement, nous avons toujours compris qu'un effort particulier et supplémentaire était consenti en faveur des grandes options nationales, sans remettre en cause toutefois les dotations normales de chaque département. Or, dans les faits, nous constatons que dans l'octroi des subventions nationales et dans la répartition des enveloppes régionales, nos micro-régions sont complètement délaissées, voire condamnées.

Pour des raisons de rationalisation et de rentabilité, certains services publics sont modifiés ou supprimés. Ces modifications et suppressions sont compensées par des investissements importants qui, eux, sont réalisés en fonction des options nationales, loin des zones où ont été opérées les suppressions. De ce fait, non seulement nos régions sont abandonnées, mais elles ne bénéficient plus des aides indispensables à leur maintien. De surcroît, on leur supprime les quelques services publics qu'elles possédaient encore.

Vu de Paris, tout se justifie, mais vous reconnaîtrez, monsieur le ministre, que l'analyse doit intervenir également au niveau de nos régions rurales, de nos petites et moyennes cités. Et j'ai le regret de vous dire que je n'arrive pas du tout aux mêmes conclusions que les services parisiens.

Loin de moi l'idée de condamner en bloc les options nationales et les grands schémas directeurs que vous avez retenus, mais je vous supplie de rester vigilant afin de remédier aux disparités qu'ils provoquent. Les élus des différentes régions sont souvent en mesure de vous fournir des dossiers précis sur l'hémorragie de l'emploi et sur les facteurs de décroissance qui sont réellement constatés; dotez-vous alors des moyens qui vous permettront d'intervenir efficacement dans les meilleurs délais.

Une autre de mes inquiétudes concerne le comportement des sociétés privées avec lesquelles vous avez passé contrat en vue de réaliser certains grands équipements, notamment les autoroutes. Tout laisse croire que les représentants de ces sociétés disposent d'un pouvoir important sur vos services. Les autoroutes, dont la construction est ainsi concédée, seront « à péage ». Il apparaît donc que les sociétés en question ont un intérêt majeur à voir leurs ouvrages rentabilisés au mieux et, pour ce faire, elles vous invitent à supprimer du VI^e Plan la réalisation d'un certain nombre d'ouvrages qui auraient permis le libre choix des usagers et, surtout, le développement indispensable de nos régions rurales éloignées des grandes opérations retenues dans le VI^e Plan.

C'est le cas évident et particulièrement criant de Vendôme et du Perche vendômois. Je regrette d'avoir à citer cet exemple qui m'intéresse personnellement, mais je suis persuadé que de nombreux collègues approuveront mes propos, car ils connaissent des situations identiques.

Je vous prie instamment, monsieur le ministre, de lever toutes mes inquiétudes en précisant que vous envisagez de mener des actions concrètes et rapides en liaison étroite avec M. le ministre chargé de l'aménagement du territoire, afin qu'une concurrence déloyale ne s'instaure pas entre les grandes métropoles et le reste du pays. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Albert Dassié. Monsieur le ministre, je ne vous entretiendrai que de deux problèmes, qui conditionnent à court terme l'avenir de la région que je représente: les routes et les voies navigables, Loire et canaux.

Les routes d'abord. Lorsqu'on consulte une carte des autoroutes en France, qu'elles soient en service, en construction ou projetées, force est de constater que l'ouest de la France est un désert dans ce domaine, comme dans celui des routes à quatre voies.

Mes collègues traiteront du problème de la transversale façade Atlantique—axe rhodanien et de la rocade Manche—Atlantique. Quant à moi, je me permettrai d'appeler votre attention et celle de vos services sur le fait que dans la métropole d'équilibre Nantes—Saint-Nazaire, ces deux villes ne sont pas encore reliées par une route à quatre voies pourtant promise en 1963 par M. Pompidou, alors Premier ministre. Pourquoi ne pas tenter, sur les kilomètres de routes à deux voies, l'opération « Plan Agir » ?

Les capitales régionales voisines: Rennes, Angers, La Rochelle—Yon, La Rochelle sont, elles aussi, reliées à Nantes par des routes qui, sur la majeure partie de leur parcours, ne comportent que deux voies, comme la plupart des routes de la région qu'on appelle le sud de la Loire.

Comment, dans ces conditions, concevoir une économie régionale cohérente et complémentaire dans des domaines aussi essentiels que l'industrie, le commerce et le secteur tertiaire ?

Les rivalités entre les villes de l'Ouest disparaîtront lorsque celles-ci seront reliées par un réseau rapide et sûr, permettant aux hommes des contacts directs, à la demande, dans un minimum de temps.

M. Jacques Cressard. Très bien !

M. Albert Dassié. Monsieur le ministre, les résultats du V^e Plan en ce qui concerne les pays de Loire sont, hélas! particulièrement faibles: 76,5 p. 100 pour les routes nationales de premier et de deuxième ordre; 62,5 p. 100 pour les routes nationales de troisième ordre; 48,5 p. 100 pour la voirie de la métropole d'équilibre; 78,5 p. 100 pour les routes nationales en agglomération.

L'insuffisance des crédits, la lenteur d'instruction des dossiers et les délais importants pour les acquisitions foncières sont les responsables de ces piètres résultats.

Il faut donc, monsieur le ministre, réaliser un gros effort de rattrapage si vous ne voulez pas voir la métropole Nantes—Saint-Nazaire menacée d'asphyxie surtout dans son centre tertiaire de Nantes, ainsi que dans ses relations avec les autres grandes villes de l'Ouest.

J'en viens aux voies navigables.

En ce qui concerne la Loire, nous vous remercions tout particulièrement de l'effort qui a été fait en faveur du port de Donges-Montoire et en faveur de l'approfondissement du chenal Saint-Nazaire—Donges.

Quant au chenal Donges—Nantes, nous croyons savoir que les crédits un moment retirés ont été rétablis tout au moins en partie. Nous vous en remercions.

Il reste à entreprendre l'amélioration du chenal Nantes—Angers. Le jeu des marées fait découvrir de plus en plus des points hauts jusqu'ici inconnus, conséquence du phénomène d'abaissement du plan d'eau en amont de Nantes.

Il vous faut, avec la participation financière des utilisateurs — fait sans doute unique en France —, poursuivre les travaux d'épis et d'enrochement. L'ensemble a été évalué à deux millions de francs.

Je n'ai pas le temps de vous entretenir de l'avenir de notre fleuve royal et pourtant, que de richesses restent inexploitées !

La construction d'un port à Angers, par exemple, s'impose. Deux cent cinquante mille tonnes de céréales qui devaient descendre en basse Loire en 1970 ont été refusées par la batellerie. Ce n'est là qu'un exemple.

Enfin, en ce qui concerne les canaux, reconnaissons que la batellerie nantaise est bien vivante: 725.000 tonnes ont été enregistrées au passage de l'écluse Saint-Félix en 1970 contre 558.000 tonnes en 1963. Cela représente un vingtième du trafic du port de Paris, le quatrième ou le cinquième tonnage des ports intérieurs français.

Et ce tonnage irait en croissant si vous acceptiez, monsieur le ministre, que le canal de Nantes à Brest, dans sa partie Nantes-Redon, soit remis en état.

Premièrement, mise au gabarit initial afin de retrouver au minimum les 1,63 mètre de mouillage, alors que les utilisateurs demandent 1,70 mètre.

Deuxièmement, allongement des écluses de douze à quatorze mètres. Une étude sérieuse sur ce point a été remise à vos services.

Une telle réalisation permettrait à la batellerie de gagner 80 p. 100 de tonnage par l'allongement des bateaux sans pratiquement majorer les frais d'exploitation. Voilà une collaboration, possible avec le Gouvernement sur le plan antihausse.

Le coût de l'allongement des dix-neuf écluses situées entre Nantes et Redon a été chiffré à 2.850.000 francs.

La batellerie nantaise attend beaucoup de vous. Pour elle, c'est une question de vie ou de mort. Il ne faut pas que ces travailleurs se laissent aller à des actes qui seraient désastreux pour l'économie régionale. Rennes et Nantes, dans le domaine du bâtiment et de la construction, ne résisteraient pas plus de dix jours à un blocage du canal.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que par ma voix les appels de la batellerie de l'Ouest seront entendus.

Pour terminer, je vous demande de ne pas négliger notre écluse Saint-Félix à Nantes. Tôt ou tard, il faudra la doubler par un ouvrage d'un gabarit moderne. Les travaux ont été chiffrés à 650 millions de francs. Croyez-moi, monsieur le ministre, le jour où les travaux d'une nouvelle écluse seront terminés, commencera une ère nouvelle de prospérité pour le canal de Nantes à Redon. (Applaudissements.)

M. Vincent Ansquer, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Je demande la parole.

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

M. Vincent Ansquer, vice-président de la commission. J'informe nos collègues que la commission des finances se réunira cet après-midi à quatorze heures quarante-cinq pour délibérer sur l'article 56.

M. le président. Vos collègues vous ont certainement entendu.

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

— 3 —

ORDRE DU JOUR

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

Vote, sans débat, du projet de loi n° 1681 autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Finlande tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Helsinki le 11 septembre 1970. (Rapport n° 1982 de M. Borocco, au nom de la commission des affaires étrangères.)

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1972 (n° 1993). (Rapport n° 2010 de M. Guy Sabatier, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Equipement et logement :

Crédits concernant l'équipement et article 56 (suite) :

(Annexe n° 15. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome IX, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Equipement et logement :

Crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 34 à 36 :

Logement :

(Annexe n° 16. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 2011, tome XI, de M. de Préaumont, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 2015, tome X, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Urbanisme :

(Annexe n° 17. — M. Caldaguès, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome XI, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Equipement et logement :

Tourisme :

(Annexe n° 18. — M. Louis Sallé, rapporteur spécial ; avis n° 2015, tome XII, de M. Valleix, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente-cinq.)

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

VINCENT DELBECCHI.

