

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4<sup>e</sup> Législature

## PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 59<sup>e</sup> SEANCE3<sup>e</sup> Séance du Vendredi 17 Novembre 1972.

## SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1973 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5383).

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme (suite) :

Équipement et urbanisme (suite) :

Discussion des crédits (suite) : MM. Cornette, Alduy, Joanne, Barbet, Valleix, Boscher, Georges, La Combe, Gardell, Neuwirth, Meunier, Darnette, Regaudie, Jacson, Joxe, Barrot, Renouard, Barberot.

M. Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titre V.

Amendement n° 98 de M. Duval : MM. Duval, Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Védrières, le ministre. — Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI.

Amendement n° 67 de la commission des finances : MM. Caldagués, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre. — Retrait.

Adoption du titre VI.

Titre VII. — Adoption.

Etat D.

Titre III. — Adoption.

Art. 52 :

MM. Boyer, le ministre.

Amendement n° 71 de la commission des finances : MM. Regaudie, Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article 52.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — Ordre du jour (p. 5405).

PRESIDENCE DE M. JEAN DELACHENAL,  
vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## LOI DE FINANCES POUR 1973 (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 1973 (n° 2582, 2585).

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, EQUIPEMENT,  
LOGEMENT ET TOURISME (suite)

## Équipement et urbanisme.

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, concernant l'équipement et l'urbanisme.

Ce matin, l'Assemblée a entendu les rapporteurs et le ministre. Dans la discussion des crédits, la parole est à M. Cornette, premier orateur inscrit.

M. Maurice Cornette. Monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis des siècles les grands courants de circulation des personnes et des marchandises par les ports, les estuaires et les fleuves, par les plaines et les vallées ont modelé la disposition de notre territoire, donc son aménagement.

Deux caractéristiques de notre temps le démontrent : les industries portuaires engendrées par les grands minéraliers ; les nouvelles structures commerciales résultant de l'expansion de la voiture individuelle.

Monsieur le ministre, vous dirigez aujourd'hui, à la fois l'équipement et l'aménagement du territoire, coordination naturelle institutionnalisée par votre ministère dont le rôle est et sera éminent.

A mon tour, je tiens à vous remercier, ainsi que vos collaborateurs, pour la présentation en temps opportun, ou presque, de votre budget pour 1973 sous forme de budget de programme. Considérée comme expérimentale, cette présentation me paraît d'ores et déjà un succès.

La discussion du budget de l'équipement est souvent l'occasion de plaintes catégorielles ou, comme le disait votre prédécesseur, de « ballades des enclavés ». Au risque de faire exception, je n'ajouterai pas de sanglots, ou si peu, à ces chants désespérés pourtant réputés les plus beaux. Un peu comme les Vikings, les Normands ou les Sarrasins, j'aborderai votre budget pour 1973 par nos rivages maritimes.

A ce niveau, les crédits pour 1973 doivent permettre la poursuite normale des grands objectifs définis par le VI<sup>e</sup> Plan : les équipements de grande envergure engagés à Dunkerque, au Havre et à Marseille-Fos ; l'amélioration des accès des trois ports d'estuaire de Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux ; les aménagements ponctuels dans divers ports de commerce, de pêche ou de plaisance.

Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, si je vous pose une question au sujet des quais dont devait être doté le bassin à marée, complément immédiat du nouvel avant-port de Dunkerque en cours de construction. Cette infrastructure est nécessaire pour faire de notre port en eau profonde de la mer du Nord, un port « rapide ».

Les impératifs dans la furieuse compétition portuaire d'aujourd'hui, dont vous avez parlé, sont la fiabilité, la rapidité et la qualité des services. Ils exigent des équipements adaptés à la gamme complète des types de transport et de trafic qui caractérisent les liaisons maritimes modernes : des capacités d'entreposage fortes et diversifiées, des règles douanières souples.

Mais, au-delà des infrastructures et des équipements, la fonction portuaire moderne est une chaîne de prestations de services dont les maillons sont solidaires et doivent agir en tant que tels, sous peine de pertes dont chacun pâtirait.

L'environnement social constitue un facteur essentiel de l'entreprise portuaire et il importe que tous les partenaires sociaux soient conscients du risque grave des tensions catégorielles et, à l'inverse, des avantages considérables d'une concertation active et constructive, d'un dialogue permanent conduisant à une participation de tous aux fruits de l'expansion et de la diversification des trafics.

Sous votre tutelle, monsieur le ministre, cette ambition peut devenir une réalité, sinon au niveau national, du moins dans tel ou tel de nos grands établissements maritimes.

Les voies navigables modernes à grande capacité sont le complément naturel et indispensable des équipements maritimes. Le transport par voie d'eau s'accroît dans les pays de l'Europe du nord-ouest où le trafic global annuel du matériel fluvial a dépassé 35 p. 100 du total des deux modes de transport lourds, le fer et la voie navigable.

Le trafic fluvial se diversifie et de nouvelles perspectives lui sont ouvertes. La puissance du trafic fluvial entre les grands ports maritimes et les ports fluviaux qui leur sont reliés par des voies à grand gabarit est convaincante. Ainsi, la part de la voie d'eau dans le transport des marchandises, en 1970, est de 38,5 p. 100 aux Pays-Bas, de 26,6 p. 100 en Belgique, de 22,5 p. 100 en Allemagne fédérale; pour 1971, elle n'a été que de 9,1 p. 100 en France, qui certes est très différente.

La nature des choses fait de notre pays le cap occidental et le delta ouest du continent européen. Mais il est difficile et coûteux de concrétiser cette vocation par des liaisons fluviales puissantes et directes, notamment entre les ports de Dunkerque et du Havre et les ports fluviaux de Paris, Lille et Strasbourg, et aussi par la liaison Marseille-Rhône et Est.

La carte des trafics fluviaux en 1971 confirme la nécessité de poursuivre cet objectif prioritaire. Dans ce domaine, hélas, le V<sup>e</sup> Plan a déjà accusé un retard considérable et les crédits affectés à ce poste par les budgets des trois premières années d'exécution du VI<sup>e</sup> Plan ne permettront pas de combler ce retard, tant s'en faut.

Les trois grandes liaisons Rhin-Rhône, Seine-Est et Seine-Nord nécessitent des moyens financiers considérables, leur étalement sur plusieurs plans quinquennaux et la volonté de les réaliser, que vous avez d'ailleurs clairement exprimée ce matin, monsieur le ministre.

En 1973, les opérations déjà engagées seront poursuivies sur Bauvin-Lille et Lille-Marquette, sur l'Oise — tronçon commun de Seine-Est et de Seine-Nord — sur la Moselle, le Rhône et la Saône.

La progression des crédits d'étude pour la liaison Seine-Nord autorise des espoirs pour l'avenir de cet équipement fluvial essentiel dans le contexte de l'Europe du Nord-Ouest. Il est indispensable que ce projet soit doté au VI<sup>e</sup> Plan des crédits nécessaires aux acquisitions des terrains d'assiette.

Le même processus doit être mis en œuvre, dès 1973, pour le tronçon Compiègne—Reims de la liaison Seine—Est au sujet de laquelle des inquiétudes se manifestent. Considérée déjà comme la plus en retard de nos grandes liaisons, elle constitue cependant un élément majeur du puissant dispositif fluvial que la France devra réaliser à terme.

Enfin, le développement progressif d'un réseau à grand gabarit ne dispense pas de maintenir en bonnes conditions d'exploitation les voies à petit gabarit dont le niveau de trafic est suffisamment élevé.

Mais il est vrai que l'hétérogénéité de notre réseau fluvial, dans ses caractéristiques et son activité, constitue un handicap. Peut-être conviendrait-il d'accentuer le délestage en faveur — si l'on peut dire — d'autres établissements publics, dans un cadre régional, des voies à petit gabarit dont le trafic décroît d'année en année et dont l'entretien n'a plus d'autre objet que la sécurité des riverains et des usagers.

D'ailleurs, un rôle peut leur être dévolu, en matière de politique de l'eau, de l'hydraulique, des aménagements touristiques et des loisirs. Un problème se pose à ce niveau, celui des chaussées empruntant les berges et des dégradations mutuelles des routes et des berges. Le renforcement nécessaire des unes et des autres pose la question du financement et de la charge qu'il implique pour les collectivités locales. Il serait souhaitable que ce problème fasse l'objet d'une étude au niveau interministériel, ainsi d'ailleurs que celui de la procédure de déclassement dont la complexité est indéniable mais susceptible d'être amendée.

Restent les dispositions budgétaires relatives à nos infrastructures routières, l'un des grands problèmes de notre temps. Une course infernale est engagée entre l'équipement du pays en autoroutes, voies urbaines et péri-urbaines, grands axes inter-régionaux et internationaux d'une part, et l'accroissement constant du trafic automobile d'autre part.

Le parc automobile, qui a triplé de 1960 à 1971 pour les six pays de la Communauté, a doublé en France dans le même temps. En 1971, la route a dépassé le rail pour le tonnage transporté. Mais cette course est aussi la course de la mort.

L'exaltante liberté que procure le moteur, la souplesse et l'efficacité du transport routier comportent d'inéluctables contraintes et il faut, ici aussi, concilier liberté et contraintes. Il faut tout à la fois réaliser des équipements à la mesure des trafics, accroître la sécurité et réduire les nuisances qu'engendre le moteur à explosion.

Si la mission de l'Etat est primordiale, le rôle des constructeurs et des usagers — vous l'avez dit, monsieur le ministre — n'est pas moins important. Il convient de noter que si la courbe du nombre des blessés et des tués par accidents de la route est régulièrement ascendante de 1960 à 1971, avec un relèvement inquiétant pour cette dernière année, la courbe du nombre des accidents par cent millions de véhicules-kilomètres, pour cette même période, était décroissante, l'année 1971 faisant, hélas ! exception.

Votre budget pour 1973 confirme la volonté d'accélérer l'extension du réseau autoroutier et d'intensifier les aménagements des grands axes de circulation en rase campagne.

Je ne reprendrai pas les chiffres que vous avez cités ce matin. Qu'il me suffise de dire que cette extension de notre réseau autoroutier contribuera à assurer, vers 1978-1980, les grandes liaisons entre Paris, la province et les pays de la Communauté, mais aussi des liaisons inter-régionales dans le cadre du schéma directeur et du programme approuvés en mai 1972 par le Président de la République.

Cet effort et ces prévisions traduisent la volonté de doter notre pays des liaisons transversales dont il manque encore. Les crédits d'entretien et de renforcement du réseau national sont nettement accrus pour 1973, et nous nous en félicitons. Cet effort est d'autant plus nécessaire qu'il est tardif.

La progression des crédits n'a pas suivi le développement du trafic. Certes, on ne peut tout faire partout et en même temps. Les comptages de trafic, compte tenu des charges saisonnières et leur traduction en seuils de gêne et d'encombrement, sont des indicateurs objectifs que, nous le savons, vous prenez en considération. Il faut aussi tenir compte des analyses prévisionnelles pour les secteurs concernés par des décisions de développement : métropoles, villes assimilées et villes moyennes, zones industrielles et portuaires.

Aujourd'hui, le seuil de gêne est franchi sur 15.000 kilomètres de routes nationales; le seuil d'encombrement l'est sur 3.600 kilomètres. Ces chiffres sont plus que doublés par rapport à ceux de 1965 et ils révèlent une croissance de l'insécurité.

Le programme de renforcement coordonné pour 1973 intéresse 1.800 kilomètres d'itinéraires sur 75 p. 100 de leur longueur. C'est appréciable. Mais notre collègue, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, dans une minutieuse analyse du budget des routes, a exprimé nos inquiétudes en matière d'aménagement et de conservation de notre patrimoine routier.

Il vous a fait part aussi, monsieur le ministre, des inquiétudes qui subsistent en ce qui concerne les quelque 55.000 kilomètres hors schéma directeur et en voie de déclassement. Certes, plus de cinquante départements ont adopté le principe de prise en charge mais beaucoup souhaitent une sécurité en matière de subventions et l'assouplissement de leurs conditions d'utilisation.

Les actions visant à améliorer les conditions d'exploitation du réseau, en ce qui concerne la sécurité, la viabilité hivernale, la circulation en périodes de charge, les points chauds et les zones urbaines, seront, comme il se doit, poursuivies.

La signalisation verticale peut encore être améliorée, mais il ne faudrait pas en abuser. Permettez-moi, monsieur le ministre, de faire état, en cette matière, d'une sorte de record de France : sur l'axe transversal Boulogne—Saint-Omer, Hazebrouck—échangeur de Météren sur la A 25, on ne compte pas moins de soixante-huit panneaux sur vingt-quatre kilomètres, soit un panneau tous les 350 mètres. A la vitesse moyenne de soixante kilomètres à l'heure, l'automobiliste voit trois panneaux par minute. C'est dire combien l'aménagement de cet axe, nécessaire liaison entre le littoral, les autoroutes A 26, A 25 et la Belgique est urgent !

En revanche, par le gain de sécurité qu'elle permet d'obtenir, la signalisation horizontale mérite d'être accrue et perfectionnée.

Si un hiver rigoureux, suivi d'un printemps prometteur, motivait le déblocage des crédits gelés au fonds d'action conjoncturelle, c'est bien la route qui devrait, au premier chef, en bénéficier.

En conclusion, considérant plus les lumières que les ombres et conscient de votre volonté de dissiper ces dernières à moyen terme, notre groupe vous donnera, monsieur le ministre, les moyens de cette volonté en votant le budget de l'équipement pour 1973. (Applaudissements.)

**M. le président.** Je demande aux orateurs de bien vouloir respecter le temps de parole pour lequel ils ont été inscrits, afin que la séance de ce soir ne se termine pas à une heure indue.

La parole est à M. Alduy.

**M. Paul Alduy.** Monsieur le ministre, ce sont vos récentes déclarations qui m'amènent aujourd'hui à intervenir sur les villes moyennes.

En effet, vos propos ont été très favorablement accueillis par l'opinion publique en général et par les élus provinciaux en particulier. Mais il serait très grave que ces déclarations ne soient pas suivies d'effets. C'est pour lever de possibles ou même probables équivoques que je formulerai quelques observations.

Je voudrais d'abord procéder à un rappel historique.

C'est au cours des années 1964 et 1965 qu'est apparue la notion de métropole d'équilibre dans le cerveau de quelques technocrates avides de formules nouvelles à n'importe quel prix et quelles qu'en soient les conséquences.

**M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Vous ne pouvez dire cela, monsieur Alduy !

**M. Paul Alduy.** Monsieur le ministre, je suis convaincu que la création des métropoles d'équilibre a eu de graves conséquences sur le développement des villes moyennes.

Malgré nos interventions pressantes, plusieurs fois par an, elle devint la loi fondamentale du V<sup>e</sup> Plan. Cela voulait dire — qui oserait le nier ? — que tous les crédits d'équipement concernant la rénovation des centres urbains et des vieux quartiers ou la création de réserves foncières et d'espaces verts étaient exclusivement destinés aux villes multimillionnaires ou appelées à le devenir et que les crédits de viabilité urbaine étaient également affectés par priorité à ces mêmes agglomérations.

Cette politique a accéléré le développement démographique et industriel de quelques grands centres comme l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing ou comme celle de Toulouse, mais elle a incontestablement freiné l'expansion, industrielle surtout, des villes de 50.000 à 200.000 habitants.

On a ainsi non pas créé un équilibre nouveau, mais accru l'écart déjà existant entre les métropoles et ce que certains auteurs ont appelé le désert français.

A présent, dans l'exécution du VI<sup>e</sup> Plan, le Gouvernement a abandonné la notion de préférence métropolitaine et manifeste quelques préférences pour les villes moyennes. Et c'est là que se place ma deuxième observation.

Presque toutes les données du projet de budget pour 1973 indiquent que le tournant n'est pas encore tout à fait pris. Une lecture attentive des rapports, qui sont d'ailleurs de bonne facture, démontre que l'agglomération parisienne et les villes nouvelles de la région parisienne ou proches des métropoles absorbent la majeure partie des crédits dits d'urbanisme et que notion de ville moyenne n'apparaît pas très souvent.

Certes, il est réconfortant de constater que, de 1968 à 1972, les crédits d'études, d'aménagement foncier, d'urbanisme et de création de zones urbaines ont augmenté de 74 p. 100. C'est satisfaisant. Il sera cependant intéressant de vérifier dans quelle mesure les charges des collectivités locales pourront être allégées d'autant.

Mais, monsieur le ministre, comment seront utilisés les 863 millions de crédits affectés aux réserves foncières ? En 1971, la moitié de ces crédits a été réservée aux villes nouvelles, dont les deux tiers à celles de la région parisienne. Les programmes finalisés pour 1971 et 1972 — F. N. A. F. U. et Trésor — ont affecté comme enveloppe globale 277 millions de francs aux villes nouvelles de la région parisienne et 173 millions à celles de la province. Les crédits pour 1973 sont aussi en très forte hausse.

Il serait intéressant de savoir comment ont été répartis les crédits non absorbés par les villes nouvelles. Le F. N. A. F. U. prête théoriquement à 3,50 p. 100 sur huit ans. Je ne connais aucune ville moyenne, tout au moins dans le Midi, qui au cours de ces dernières années ait bénéficié de ses faveurs, pas plus que de l'aide du Crédit foncier, pour la création de réserves foncières. Le Crédit foncier a cessé d'accorder des prêts pour constitution de réserves foncières en 1964 ou 1965, et, depuis lors, il n'a plus prêté un centime.

Les crédits de rénovation urbaine passent également de 70 à 107 millions. Pourquoi faut-il qu'ils soient réservés aux villes de plus de 150.000 habitants ? Pourquoi fixer une fois de plus une échelle de population arbitraire ? Ce qui devrait compter, c'est le taux d'expansion démographique.

Des villes comme Nîmes ou Perpignan, qui ont moins de 150.000 habitants mais qui ont vu leur population augmenter de 50 p. 100 en dix ans, ont plus besoin que d'autres de rénover leurs vieux quartiers, lesquels, sous la poussée de l'immigration étrangère, tendent à devenir des bidonvilles. Il est vrai qu'il y a là une notion d'humanité qu'il ne faut pas chercher chez nos brillants techniciens et planificateurs.

Curieusement, le plancher de 150.000 habitants est abaissé à 100.000 pour l'obtention des crédits destinés à la création d'espaces verts, c'est-à-dire dans les agglomérations où les lieux de plus forte densité ne sont jamais d'étants de la pleine campagne de plus de deux ou trois kilomètres. Par conséquent, les espaces verts devraient y être peut-être moins nécessaires que dans les villes de 200.000 ou 300.000 habitants.

En résumé, il y a fort à faire pour que la tendance au gigantisme cède le pas à l'humanisme.

Cela inspire ma troisième observation : non seulement le budget de 1973 ne traduit pas d'une manière évidente un changement réel de politique, mais encore les orientations déjà prises rendront très difficile une telle mutation qui, je crois, est dans votre esprit, monsieur le ministre.

En effet, tous les gouvernements qui se sont succédé depuis quinze ans et M. le Président de la République lui-même ont, consciemment ou non, poussé au développement de la région parisienne. La prolifération des tours — deux cents, paraît-il — le Manhattan français de la Défense qui va poser d'inextricables problèmes sociaux, économiques et politiques dans un avenir très rapproché — problèmes dont les promoteurs se moquent éperdument et que les architectes, oubliant la noblesse même de leur mission, ignorent parfois — les quartiers périphériques de Paris — où les densités agréées par les pouvoirs publics sont quelquefois dix à cinquante fois supérieures à celles qui sont tolérées en province : tout cela suractive l'expansion de l'agglomération parisienne, laquelle, du fait même de sa concentration, multiplie les activités industrielles et tertiaires.

Les gouvernements précédents ont à tout instant vanté les mérites de la décentralisation industrielle et administrative. Mais, en réalité, ils ont tout fait pour l'éviter et, pour qu'aucune équivoque ne subsiste, ils ont créé dans la région parisienne des villes nouvelles qui atteindront dans vingt ans, d'après les rapports officiels, 400.000 habitants chacune, groupant à elles seules, dans un cadre artificiel, théorique et inhumain deux millions d'êtres déracinés et nombre d'entreprises industrielles qui auraient pu aller vivifier la province.

Pour comble d'infortune, la province assure le paiement des trois quarts de ces expériences de laboratoire : quarante deux millions de Français supportent les trois quarts du déficit colossal des transports parisiens, ainsi que la majeure partie du coût de tous les travaux d'équipement et d'infrastructure.

Aujourd'hui même, la télévision, présentant le budget de l'équipement, notait complaisamment que la moitié des crédits d'infrastructures urbaines — je dis bien urbaines — serait affectée en 1973 à la région parisienne. Ainsi l'équation est toujours la même : huit millions de Parisiens égalent quarante-deux millions de Français provinciaux et sous-développés.

La brièveté du temps qui m'est imparti m'oblige à conclure.

Pour la première fois, la journée mondiale de l'urbanisme s'est tenue dans neuf villes moyennes et ses réunions ont été — beaucoup plus qu'à Paris — de réels succès.

Pour la première fois, un ministre de l'équipement de la France, c'est-à-dire du pays qui a le triste privilège de posséder la plus grande métropole d'Europe, métropole qui connaît à brève échéance les malheurs de New York et de Chicago, découvre les villes moyennes. De grâce, monsieur le ministre, faites en sorte que la définition de celles-ci ne soit pas, elle aussi, soumise à l'ordinateur.

Une ville moyenne, ce n'est pas une addition plus ou moins grande d'individus. C'est une ville à l'échelle humaine, où il est encore possible d'établir un contact permanent entre les citoyens et les responsables quels qu'ils soient. C'est une ville où les activités culturelles, artistiques et sportives à tous les âges de la vie peuvent être démocratiquement organisées par la collaboration de tous. C'est une cité où la recherche de l'équilibre social, de l'harmonie et de la joie de vivre est encore possible.

C'est la raison pour laquelle nous demandons que les villes moyennes, loin d'être dédaignées, soient au contraire sauvées, aidées et encouragées, comme doit l'être tout ce qui peut per-

mettre à l'homme de mieux vivre, de vivre plus librement et de rejeter les servitudes des grandes métropoles. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Joanne.

**M. Louis Joanne.** Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, je présenterai simplement quelques réflexions sur un sujet particulièrement préoccupant : les accidents de la route.

Nombre de mes collègues ont d'ailleurs déjà évoqué à cette tribune ce douloureux problème, en particulier MM. Barberot, Ansquer, Dupuy, Chazelle et Tissandier au mois de mai, à la faveur de questions orales. D'autres l'ont fait ou vont le faire au cours de ce débat.

Avec 16.212 tués en 1971 et 350.000 blessés, les constatations des neuf premiers mois de l'année 1972 laissent présager une augmentation de 10 p. 100 dans ce domaine. Je ne crois pas, monsieur le ministre, qu'on puisse vous suivre dans l'optimisme, tout relatif d'ailleurs, dont vous avez fait preuve ce matin à ce sujet.

Jadis, sévissaient la peste et le choléra, mais des périodes d'accalmie s'intercalaient entre les épidémies. Maintenant nous sommes victimes des accidents de la route qui, eux, ne nous accordent aucun répit.

En tant que médecin rural d'une commune traversée par la route nationale n° 10, j'ai l'occasion de voir l'été en moyenne près d'un accident par jour dans un rayon de quinze kilomètres. C'est dire à quel point je puis être sensible à ce problème.

Faut-il souligner le drame des familles dissociées, disloquées, détruites par l'accident ? J'ai présent à la mémoire ce garçon de dix ans que j'étais allé visiter au centre de traumatologie de Bordeaux il y a quelques mois. Gardant confiance, il espérait guérir dans les semaines suivantes. En fait, il est maintenant paralysé pour la vie, ne pouvant remuer que quelques doigts de la main gauche ; son père est paralysé des membres inférieurs ; sa mère souffre de fractures multiples et graves ; sa petite sœur a été tuée ; un seul enfant est indemne dans la famille. Tel est le bilan d'un accident de vacances sur la côte atlantique !

Faut-il aussi souligner que les victimes sont le plus souvent des hommes et des femmes encore jeunes, puisque 45 p. 100 environ des conducteurs tués ont moins de vingt-neuf ans ?

Dans nombre de revues, de documents, de statistiques et d'analyses, on fait l'inventaire des causes : non respect du code ; excès de vitesse ; refus de priorité ; défaillance de la mécanique ; alcool, etc.

Mais suffit-il de déterminer la cause immédiate ? Sûrement pas. Si un conducteur a brûlé un stop, pourquoi l'a-t-il fait ? S'il a tenté un dépassement aventureux, quelles en sont les raisons ? S'il roule à 140 kilomètres à l'heure alors que la vitesse est limitée à 110, quels sont ses mobiles ou à quels réflexes obéit-il ?

Pourquoi d'nombre-t-on deux fois moins de tués et d'accidentés en Grande-Bretagne et dans les pays scandinaves, alors que le trafic et la densité du parc automobile y sont analogues ? Il faut se poser la question.

J'ai d'ailleurs appris récemment que M. Gérondeau, délégué du comité interministériel de sécurité routière, s'était rendu dans ces pays pour mener une enquête sur le problème.

Si l'on veut agir de façon efficace et déterminer les actions préventives prioritaires à mener, il faut s'attacher à rechercher les causes réelles, les causes profondes du mal.

De l'ensemble des constatations, des statistiques et des analyses auxquelles on se livre quand on a vu beaucoup d'accidents, il me semble que se dégagent deux causes essentielles qui interviennent le plus souvent dans les drames de la route :

Premièrement, le conducteur n'a pas vu ou apprécié avec précision les difficultés ou les obstacles qu'il allait rencontrer dans les instants suivants ;

Deuxièmement, le conducteur a perdu la maîtrise de soi.

En ce qui concerne l'appréciation des difficultés ou des obstacles, il faut bien préciser que ce n'est pas la mauvaise route qui tue ; c'est la route que l'on a cru bonne et qui présente subitement des déficiences imprévues ; ce n'est pas le virage serré qui est dangereux, c'est celui qu'on n'a pas vu ou celui qu'on a cru facile mais qui ne l'est pas.

Il convient aussi de citer : les revêtements qui, bien que corrects en apparence, n'assurent pas une bonne adhérence des pneumatiques ; les faux plats, que les ingénieurs appellent « pertes de profil » et d'où l'on voit surgir soudain une automobile alors qu'on s'apprête à en doubler une autre ; les refuges, c'est-à-dire ces trottoirs bas, actuellement à la mode,

semble-t-il, installés au niveau de certains carrefours en rase campagne et qui s'offrent subitement aux yeux du conducteur perplexe ; la route seulement humide mais bien plus dangereuse que la route inondée, parce qu'elle inspire une confiance trompeuse.

Dans cet ordre d'idées, il faut aussi souligner le très grave danger que présente la circulation de nuit sur les grands axes, à grande vitesse, avec les phares « code » en permanence. Quelle sécurité peut-on espérer lorsqu'on roule à 140 kilomètres à l'heure ou plus quand la visibilité n'excède pas trente mètres ? Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une mauvaise appréciation des difficultés ou des obstacles ; il n'y a plus d'appréciation possible quand la visibilité est quasiment nulle.

Dans tous les cas, le conducteur est surpris ou risque de l'être et c'est cette surprise, cette situation imprévue qui provoque l'accident. C'est sans doute pourquoi l'on enregistre une telle progression des accidents dans les zones urbaines.

Ce n'est pas seulement la nature d'un obstacle, le caractère d'une difficulté ou l'état d'une route qui est dangereux ; c'est surtout la mauvaise vision qu'on en a, l'appréciation erronée qu'on en fait.

Cette analyse ne me conduira pas à préconiser des solutions techniques. Ce n'est pas mon rôle. Mais il m'apparaît tout à fait souhaitable que les techniciens et les ingénieurs voient les choses sous cet angle. Il est essentiel, me semble-t-il, que, dans leurs projets, dans leurs travaux, ils se posent sans cesse cette question : le conducteur aura-t-il une vision nette de la route, de sa qualité, de son profil, de ses courbes, de ses virages, de ses limites, de ses carrefours, de ses obstacles ? D'ailleurs ce n'est pas tellement le carrefour qui est dangereux, mais bien plus la haie, le talus ou les constructions qui en cachent la visibilité.

Dans l'agglomération où je réside, la route nationale n° 10 fait un virage dangereux. Pendant des années, il s'est produit à cet endroit un accident grave par mois en moyenne. Dès que nous avons pu y placer des réflecteurs de direction et un éclairage permanent pendant la nuit, nous n'avons eu à déplorer aucun accident nocturne.

Deuxième point essentiel : la maîtrise de soi.

Vous avez parlé, monsieur le ministre, du comportement individuel et social du Français. J'estime que, pour ma part, ce comportement se modifie et s'altère pendant la conduite sur route.

Après quelques quarts d'heure de circulation, lorsque le trafic est important, le conducteur perd le contrôle de son véhicule parce qu'il a perdu le contrôle de lui-même. Les conséquences en sont l'excès de vitesse, les dépassements aventureux, les refus de priorité, etc.

Il perd la maîtrise de soi parce que, sur nos routes à grand trafic, sa tension nerveuse est extrême. Ne pouvant avancer que par à-coups, passant sans cesse de la petite vitesse à la grande allure à l'occasion de continus dépassements de transports routiers ou de véhicules lents, obligé de surveiller celui qui le précède, celui qui le suit, celui qui le dépasse et les piétons ou cyclistes qu'il effleure sur sa droite, le conducteur connaît l'escalade de l'exaspération contenue, transforme inconsciemment son caractère, entre dans un état second, jusqu'à ce que l'accident vienne mettre un terme à cette sorte de mutation psychologique.

Limiter la vitesse, installer des panneaux, mettre en place des gendarmes, prodiguer des conseils : voilà qui est bien, voilà qui est nécessaire. Mais toutes les prescriptions ne seront en fait respectées que le jour où le conducteur trouvera des conditions qui lui permettront de conduire suffisamment détendu, à un rythme correct et régulier, pas nécessairement sur une autoroute, plutôt sur une route au parcours varié et propre à éviter la monotonie, sur une route en quelque sorte « sincère ».

C'est dire à quel point je suis tout à fait hostile à la circulation à double sens sur une même chaussée et à quel point je suis au contraire partisan de mettre nos routes à sens unique en les doublant, à une certaine distance, d'une voie nouvelle.

C'est dire à quel point je souhaite qu'on mène à bien et le plus loin possible l'expérience du plan A. G. I. R., comme l'a demandé M. Ruais, rapporteur spécial. Cela n'exclut pas pour autant d'autres opérations susceptibles d'améliorer les infrastructures routières et la circulation.

Pour tout cela il faut, bien entendu, des crédits et il en faut beaucoup. Vous avez l'intention d'en accorder le maximum, monsieur le ministre, vous nous l'avez dit ce matin. C'est nécessaire. Quand on songe que les accidents de la route coûtent au pays, d'après les estimations, quelque six milliards de francs par an, on imagine quelles économies seraient réalisées

si l'on parvenait au moins à freiner sérieusement cette hémorragie formidable d'énergie vitale que représentent pour le pays ces drames de la route.

Je conclurai par quelques vœux.

D'abord, je souhaiterais, monsieur le ministre, avoir quelques éclaircissements sur la façon dont vous entendez mettre en œuvre les recommandations du comité interministériel de sécurité routière. D'après M. Ruais, rapporteur spécial, il semble qu'aucune dotation supplémentaire ne soit prévue. Mais, aux journées d'études de la prévention routière, qui se sont tenues les 4 et 5 octobre dernier à Montlhéry et ce matin même dans votre exposé, vous avez fait état d'un crédit spécial de 170 millions de francs environ. Je serais heureux d'avoir quelques explications sur ce crédit.

Par ailleurs, vous proposez de majorer de 3 p. 100 les subventions destinées aux routes nationales secondaires cédées aux départements. C'est très insuffisant. Il faudrait au moins les majorer de 8 p. 100, ne serait-ce que pour tenir compte de l'évolution du coût des travaux.

Enfin je voudrais vous demander, en tant que représentant du Sud-Ouest et, plus spécialement, du département de la Charente-Maritime, de bien vouloir me préciser la programmation de travaux promis depuis longtemps et que nous attendons avec impatience, en particulier l'aménagement de la route nationale n° 137 — La Rochelle, Saintes, Pons, Saint-Genis, Mirambeau, Bordeaux — l'aménagement de la route nationale n° 10 — Poitiers, Angoulême, Bordeaux — la construction de l'autoroute A 10 — Poitiers, Niort, Saintes, Jonzac, Bordeaux — et enfin l'aménagement de la grande transversale Atlantique—Centre-Europe qui présente pour le Sud-Ouest un intérêt tout à fait vital.

Je vous exprime ma gratitude pour les efforts tout particuliers que vous faites ou que vous envisagez de faire dans le domaine de l'équipement routier et d'avance, monsieur le ministre, je vous remercie vivement des réponses que vous pourrez m'apporter. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Barbet.

**M. Raymond Barbet.** Monsieur le ministre, la présentation de votre budget confirme les propos que vous teniez au début des dernières vacances.

Vous avez alors déclaré qu'il n'y aurait pas de rupture entre l'action que vous entendiez mener et celle de votre prédécesseur. Nous n'en sommes pas étonnés.

Vous avez aussi déclaré que, comme votre prédécesseur, vous vous proposiez de recourir aux moyens extrabudgétaires pour développer les équipements collectifs. Aux yeux des moins avertis, cette formule peut sembler séduisante. Cependant elle cache une réalité qui est tout autre.

Dans le domaine de l'équipement routier, par exemple — mais il en est de même pour tous les équipements collectifs — le recours aux moyens extrabudgétaires signifie que ce que vous ne demandez pas à l'impôt, vous le demandez à l'usager de la route. Ce qui, d'ailleurs, n'empêchera pas cet usager, comme contribuable, de faire les frais des subventions versées à certains groupes industriels.

Vous vous réjouissez, monsieur le ministre, que le budget des routes ait doublé depuis 1968. Or cela ne prouve pas que les crédits soient suffisants pour faire face aux besoins les plus urgents.

A la vérité, la progression des crédits, en 1973, ne sera que de 13 p. 100, taux inférieur de plus de moitié à ceux des années 1971 et 1972, ce qui n'empêchera pas l'usager des routes de payer de lourdes charges — plus de un milliard de francs de charges nouvelles — portant ainsi ces « redevances d'infrastructure » payées par l'usager, en une année, à 24.970 millions de francs, soit six fois plus que le budget des routes.

En dépit des charges accrues que supporte l'usager, les dépenses routières de l'Etat représentent moins de 30 p. 100 des taxes qu'il paie, ce qui place la France au dernier rang des quinze pays les plus motorisés du monde.

Ainsi, d'une part, l'Etat confie à de puissants groupes capitalistes la construction des autoroutes, obligeant l'automobiliste à supporter les frais d'infrastructure qui s'ajoutent aux taxes qu'il paie sur les carburants, notamment ; d'autre part, le Gouvernement s'emploie à remettre au compte des départements 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires dont ils devront assurer la remise en état et l'entretien.

C'est vraiment un marché de dupes qui est ainsi proposé. Mais ce n'est pas seulement cela car, en même temps que l'on assiste à la démission du Gouvernement devant ses obligations et ses responsabilités, c'est toute la politique de transfert de charges sur le dos des collectivités locales qui s'exerce et dont les contribuables locaux font les frais.

Malgré les déclarations et les promesses, l'effort d'investissement routier s'est ralenti, et cette situation ne permettra pas de tenir les engagements, pourtant modestes par rapport aux besoins du VI<sup>e</sup> Plan. C'est grave pour l'avenir.

L'exécution du Plan est compromise pour la voirie des collectivités locales et la voirie nationale urbaine, alors que la situation est critique pour le réseau national de rase campagne.

Souvent, en milieu urbain, parce que le financement des travaux n'est pas assuré en temps voulu, des expropriations atteignent des propriétaires de maisons familiales, mais les travaux sont entrepris plus de dix ans après que ces expropriations ont été prononcées par le juge foncier.

Au sujet des expropriations, je veux, monsieur le ministre, vous exposer le cas de petits propriétaires expropriés de leur habitation familiale par l'établissement public de la Défense et qui se voient notifier par la direction des impôts des redressements d'impôts atteignant parfois plusieurs millions d'anciens francs, à la suite de l'éviction des lieux qu'ils occupaient.

Il s'agit là d'un véritable scandale — le mot n'est pas trop fort — car on assimile à des spéculateurs fonciers des petits propriétaires familiaux qui se voient fixer par l'administration des domaines ou par le juge foncier une indemnité de dépossession qui ne leur permet même pas la reconstruction de leur bien à l'identique, mais qui constitue une différence entre le prix d'acquisition de leur propriété depuis de nombreuses années et le prix de cession qui leur est imposé au nom de l'utilité publique.

Que comptez-vous faire, avec votre collègue M. le ministre de l'économie et des finances, pour mettre fin à de telles pratiques qui soulèvent l'indignation générale ?

Pour la construction de l'autoroute A 86 à Nanterre, dans sa section comprise entre le pont de Rouen et Colombes — il en est d'ailleurs de même pour l'autre partie, jusqu'à la limite de Neuilly — les expropriations sont prononcées depuis plusieurs années, alors que les crédits de travaux ne sont pas prévus au VI<sup>e</sup> Plan.

Toujours dans la même région, la construction de l'autoroute A 14 a été abandonnée au VI<sup>e</sup> Plan, alors que les infrastructures réalisées par l'établissement public pour l'aménagement de la zone de la Défense permettraient, dès maintenant, la construction de cette autoroute. Pourtant, c'est bien le Gouvernement qui a pris l'initiative de l'aménagement de cette zone, c'est bien le ministre de l'équipement qui en avait jugé urgente la réalisation.

Seul le secteur des autoroutes ne prendra pas trop de retard par rapport aux prévisions, car il est aux mains des sociétés privées qui le considèrent rentable.

Cependant, le réseau ne s'étendra que sur 5.000 kilomètres en 1978. Les meilleures conditions de circulation que ces voies nouvelles offrent sont, par ailleurs, chèrement payées par les usagers, puisque les péages rapporteront plus de 700 millions de francs en 1973.

En ce qui concerne les autoroutes financées par l'Etat, vous donnez une priorité aux autoroutes de raccordement en milieu urbain, qui doivent permettre d'atteindre les autoroutes privées construites en rase campagne. On comprend la raison d'une telle décision.

Les coûts en milieu urbain étant considérables et la perception des péages impossible, l'Etat prend en charge la réalisation des autoroutes de dégagement, le constructeur privé se réservant la voie en rase campagne, moins coûteuse et génératrice de péages.

Car il s'agit de procurer aux monopoles des occasions de profits industriels et financiers. Les divers groupes constitués pour construire, financer et exploiter les autoroutes privées rassemblent les principaux monopoles des travaux publics, de l'électronique, de la mécanique, des services et des banques. Chaque entreprise y trouve un marché.

La construction d'autoroutes sur de longues distances procure des économies importantes : l'amortissement du matériel le plus moderne exige, en effet, des rotations très rapides. Les normes de qualité et de sécurité, inférieures à celles des autoroutes construites par l'Etat, permettent également de réaliser des économies. Peu importe que les revêtements et les ouvrages soient conçus de telle façon que leur durée ne dépasse pas celle de la concession, puisque, à son terme, l'Etat en devient propriétaire !

Les entreprises monopolistes qui construisent les autoroutes réalisent non seulement un profit industriel, mais aussi un profit financier.

Prétendre que la construction des autoroutes bénéficie d'un financement privé est une supercherie.

Voyons comment les choses se passent.

Les groupes actionnaires apportent seulement, pour chaque concession, 10 p. 100 des fonds propres prélevés sur des capitaux qui leur appartiennent. Or ce taux est survalorisé grâce à un financement public qui procure des fonds dévalorisés sous forme d'emprunts à long terme, lesquels sont émis dans le public avec la garantie de l'Etat — pour 1,75 milliard de francs en 1973 — au taux du marché, soit 8 p. 100 actuellement.

Un complément de financement est fourni par des prêts bancaires, financés sur des ressources collectées grâce aux comptes bancaires des particuliers.

Ainsi, les sociétés concessionnaires doivent seulement rémunérer les fonds empruntés à un taux faible en raison de la garantie de l'Etat.

Les prêts bancaires sont plus coûteux, mais les intérêts sont encaissés par les banques membres des groupements.

Du fait de la grande liberté de taxation des péages que leur accordent les concessions, et aussi de la croissance très rapide du trafic, les sociétés concessionnaires parviendront dans quelques années à équilibrer leur gestion pour atteindre, d'ici dix ou quinze ans, selon le tronçon, des taux de profits extraordinaires, allant jusqu'à plus de 50 p. 100 par an.

Depuis 1965, le taux de croissance des investissements publics a diminué de moitié en volume. Si un renversement de tendance n'intervient pas avant 1975, notre pays risque fort de se classer, à cette date, en dernière position.

L'insuffisance des crédits nécessaires à la réalisation d'équipements collectifs de toutes sortes entraîne des dépenses individuelles supplémentaires, souvent très élevées. Les équipements collectifs contribuent largement à la satisfaction des besoins populaires, qu'ils soient quantitatifs ou qualitatifs.

C'est ce que souligne le programme de gouvernement de la gauche, qui comporte des mesures capables d'assurer un développement rapide de ces équipements, parallèlement à l'élévation du pouvoir d'achat et à l'amélioration des prestations sociales.

Est-il besoin de souligner que les équipements collectifs sont également un élément déterminant du progrès économique ?

Le logement, les transports urbains, l'urbanisme seront, comme la santé, l'objet de mesures prioritaires qui, liées entre elles, répondront à l'urgente nécessité pour les travailleurs d'améliorer leur cadre de vie.

Un urbanisme au profit des hommes, et non des monopoles, accompagné de changements décisifs des structures de l'économie nationale, sera instauré. Ces changements seront rendus possibles par la nationalisation des secteurs clés de l'économie et par la planification démocratique qui s'attachera à réaliser au sein de chaque agglomération, de chaque secteur d'agglomérations ou de quartiers, l'équilibre entre la population, l'emploi, le logement, les équipements, et en s'attaquant à la ségrégation des activités.

L'exemple de l'aménagement de la zone de la Défense — dont le Gouvernement est le maître d'œuvre — illustre parfaitement la façon dont se trouvent satisfaits, par priorité, les intérêts des grandes sociétés capitalistes qui, en prenant possession du terrain, ont éliminé, du même coup, une partie importante des populations laborieuses de cette zone.

Ce nouveau « centre d'affaires », que le pouvoir tient à montrer en exemple et où se trouvent rassemblés les sièges sociaux des banques, des assurances et des plus puissantes sociétés capitalistes françaises ou étrangères, poursuit sa réalisation sans recueillir l'accord des populations concernées. L'établissement public qui procède à son aménagement est, en effet, par sa composition, entièrement dépendant des divers ministères qui sont représentés au conseil d'administration.

Il en serait tout autrement avec la mise en œuvre du programme commun de gouvernement élaboré par les partis de gauche, car les assemblées élues — de l'Assemblée nationale aux conseils municipaux — auraient la responsabilité effective de l'urbanisme.

En organisant un débat démocratique permanent avec la population, ces assemblées élues assureront la définition collective des plans d'urbanisme, en y associant les associations et les syndicats intéressés. Elles auront aussi pour tâche d'organiser l'articulation entre urbanistes, ingénieurs, architectes, notamment.

La mise en œuvre globale de la politique urbaine relèvera des services du Plan à tous les niveaux.

Un urbanisme au service des hommes doit procurer aux populations intéressées de meilleures conditions de vie, que ce soit dans leur travail, dans leur logement, pour leurs transports ou leurs loisirs.

Or qu'apporte la Défense, sinon de violents contrastes ? Le luxe et le gigantisme des tours voisinent avec le chômage et les taudis. Des centaines de mal-logés voient se construire, sous leurs yeux, des logements de standing auxquels ils ne peuvent accéder, les emplois industriels se raréfient pour faire place aux bureaux, alors que la population de cette région était essentiellement ouvrière. Pour les employés de la Défense, les conditions de travail sont déplorables. L'argent coule à flots à la Défense, tandis que les communes supportent des charges de plus en plus écrasantes.

Avec un retard inexplicable, certains membres du Gouvernement ont découvert l'aménagement de la Défense, tel qu'il se présente aujourd'hui et tel qu'il sera demain, avec la densification extrême qui le caractérisera lorsqu'il sera achevé.

Il y a longtemps que le groupe communiste, pour sa part, s'est élevé contre les modifications qui ont été apportées au plan initial de 1964 et qui réservent à la construction de bureaux 1.550.000 mètres carrés, au lieu des 800.000 prévus, soit près du double.

Or la densité que, bon droit, on peut juger excessive dans le secteur A de la Défense, n'est pas due au hasard. Elle résulte d'instructions précises du Gouvernement, et plus particulièrement de votre prédécesseur, monsieur le ministre, M. Chalandon, au président directeur général de l'établissement public.

L'aménagement de la zone de la Défense découle de l'application du décret du 9 septembre 1958 qui a présidé à la constitution de l'établissement public, lequel comprend des représentants des divers ministères, tous ses actes étant étroitement contrôlés par le ministre de l'économie et des finances.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître vos intentions au sujet de la situation des 4.000 membres non titulaires du personnel de l'équipement, constitué pour moitié d'ouvriers et pour moitié de personnels technique et administratif.

Votre prédécesseur avait, en juin 1968, promis de les titulariser en créant 3.000 postes environ par an. Mais, comme beaucoup d'autres, cette promesse n'a pas été tenue.

Lors de la discussion du projet de budget pour 1972, M. Chalandon s'était formellement engagé à inscrire les crédits correspondant à 3.000 postes nouveaux de fonctionnaires au projet de budget pour 1973. Or vous proposez aujourd'hui 1.500 postes de fonctionnaires, gagés par un transfert de crédits du Fonds spécial d'investissement routier, ainsi que 1.500 postes de contractuels. C'est un recul que, comme nous, le personnel ne peut admettre.

La seule solution consisterait à mettre en œuvre un plan de création rapide de 40.000 emplois de fonctionnaires et de 5.000 emplois permanents d'ouvriers de parcs.

Tel est le sens de la proposition de loi que le groupe communiste a déposée le 16 mai 1972 et qui, si elle était adoptée, permettrait la titularisation des auxiliaires et la promotion des fonctionnaires selon leur emploi et leurs aptitudes, avec prise en compte de leur ancienneté intégrale. Mais cette proposition a été déclarée irrecevable, en vertu de l'article 40 de la Constitution.

Je vous demande aussi, monsieur le ministre, de nous dire pourquoi vous n'accordez pas aux personnels ouvriers de l'Institut géographique national des conditions de mensualisation analogues à celles qui sont applicables aux personnels ouvriers de la défense nationale.

Les considérations que je viens d'exposer sont autant de raisons suffisantes pour que le groupe communiste se prononce contre votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Valleix.

**M. Jean Valleix.** Monsieur le ministre, on aura fortement souligné votre opportune innovation pour la présentation du projet de budget de l'équipement et du logement sous forme d'un « budget de programmes ».

Je m'associe à ceux de mes collègues qui ont fait observer que ce budget de programmes aurait dû être assorti d'un programme de calendrier. Mais ce qui n'aura pas été possible cette année le sera peut-être l'année prochaine, ce dont nous vous remercions par avance. Ne voyez là, d'ailleurs, qu'une critique de pure forme sur un document qui constitue, au demeurant, un excellent outil de travail.

Votre budget est peu commun puisqu'il comprend 80 p. 100 de crédits d'investissement. Certes, il s'agit de crédits d'équipement, mais c'est tout de même caractéristique.

Je suis de ceux qui ont noté avec un grand intérêt, ce matin, votre très ferme volonté de mettre en œuvre, au sein même de votre grande « maison », des méthodes modernes et huma-

nes qui, grâce à des investissements de promotion, vous permettent de faire « coller » toute votre équipe à la volonté dynamique de cette gestion.

Ne soyez pas étonné si mes observations portent essentiellement sur les équipements routiers. Je dirai quelques mots de la rocade Nord—Manche—Atlantique, de l'autoroute A 10, mais aussi — car on en parlera encore longtemps, ces prochaines années — de la N 10, ainsi que de la route Centre-Europe—Atlantique ; enfin, également des problèmes de sécurité routière.

Votre prédécesseur, M. Chalandon, avait retenu, dans le schéma directeur des routes, l'idée de la rocade Nord—Manche—Atlantique, dite aussi « route des estuaires ». Il s'agit là d'une conception révolutionnaire, puisque le réseau routier français a été tracé en étoile à partir de Paris.

Comme vous le rappeliez ce matin, de 1930 à 1960, on est passé du temps de la fierté du plus beau réseau du monde au temps de l'accoutumance, à la répétition du slogan, jusqu'à l'époque où, brutalement, est apparue l'incapacité totale de ce réseau de faire face aux besoins.

La route Nord—Manche—Atlantique — le consortium qui l'anime est présidé par un des vice-présidents de notre Assemblée, M. Le Douarec — répond, par conséquent, à une option tout à fait différente des conceptions traditionnelles.

Ce n'est pas simplement pour cela qu'il faut l'adopter, mais je suis convaincu qu'à une époque où des choix cruciaux ont dû être opérés dans des priorités en matière portuaire, il est essentiel de maintenir et de renforcer la capacité des ports traditionnels, lesquels sont difficiles à maintenir au niveau mondial, faute de liaisons routières valables entre eux et répondant alors aux besoins lourds.

Cet effort est en cours et, comme nombre de mes collègues, je souhaite que vous confirmiez la volonté de votre ministère de le poursuivre, d'autant qu'il s'insère dans un maillage du tracé routier français.

Cette grande desserte qui va de la mer du Nord à l'Atlantique, en passant par la Manche et la Bretagne, est reliée, dans le Midi, à la N 10 — que l'on commence, par tronçons, à baptiser A 10 — ainsi qu'à cet autre tracé qu'est la route Centre Europe—Atlantique, laquelle traverse littéralement la France d'Est en Ouest. Dès lors, il s'agit véritablement, par ce « maillage », d'aménagement du territoire et ce qui était vrai ce matin en matière de tourisme l'est plus que jamais en matière d'équipement. L'affaire, qui était locale, devient nationale et même européenne.

De même, le problème posé par la N. 10 — je peux en parler, mais vous le connaissez bien aussi — doit être abordé sur le plan national et même international. Des questions se posent aussi bien en amont qu'en aval de Bordeaux. Si je me réfère à cette portion de la N. 10, c'est parce qu'au sud de la ville on n'a pas prévu un tracé autoroutier mais des aménagements importants bien que ponctuels, par doublement du tracé.

Tous les responsables politiques et économiques du Sud-Ouest se sont parfaitement rendus à cette procédure puisque, le terrain étant peu cher dans les Landes, c'est une formule à la fois économique et rapide. Ce qui sera ainsi économisé permettra d'autres investissements.

Une intéressante conférence de presse du préfet de région, il y a quinze jours, me suggère une observation. La réalisation des aménagements ponctuels envisagés me préoccuperait s'ils devaient être entamés bout par bout, et bout après bout, selon les possibilités du moment, et non de façon continue. En effet, les investissements sont d'autant plus rentables que leur coût est minimisé du fait que les travaux peuvent être menés sur de longs tracés. Or, la carte du découpage que j'ai sous les yeux m'inquiète.

Autant l'ensemble de l'ouvrage est satisfaisant à l'horizon 1975-1976, autant je crains que le coût des investissements ne soit relativement plus élevé qu'il pourrait l'être si la maîtrise d'œuvre était assurée avec plus de continuité.

J'en viens à parler de l'autoroute A 10. Les travaux ont débuté ; vous le savez d'ailleurs fort bien, monsieur le ministre, puisque vous avez inauguré le tronçon Paris—Chartres il y a quinze jours, avec quelques semaines d'avance sur le programme, ce qui n'est pas forcément mauvais à rappeler, et même à faire dire dans le pays : il arrive que la réalisation des programmes soit anticipée.

Ces propos rejoignent les vôtres, monsieur le ministre, sur l'opportunité de ce choix des financements privés, difficile à faire prévaloir, que votre prédécesseur et vous-même avez assumé, pour répondre directement aux besoins nationaux. Nous apprécions unanimement ce choix, mais je voudrais attirer votre attention moins sur ce qui est entamé, et bien « en route », que sur la façon dont cet effort sera poursuivi.

Paris—Poitiers, c'est l'horizon 1976 ! Mais pourquoi n'iriez-vous pas plus vite ? Personne ici ne vous en ferait grief. Alors je pose la question : la réalisation de la liaison autoroutière Poitiers—Bordeaux n'étant pas inscrite au programme des travaux préparatoires du VII<sup>e</sup> Plan, attendrons-nous le VIII<sup>e</sup> Plan.

Quelle débauche d'énergie et de moyens, car nous débouchons en 1976 « en pleine nature » !

Dans le même souci d'assurer la rentabilité de ces grands investissements qui ont fixé l'épargne française privée — comme vous le disiez ce matin, monsieur le ministre — peut-on espérer que ces 1.200 kilomètres annoncés récemment dans une programmation supplémentaire à l'horizon 1978, permettront pour partie précisément, que les chantiers ne soient pas désertés quand on arrivera à Poitiers ? La rentabilité est en cause, mais aussi — et c'est très important — la desserte de tout le Sud-Ouest par rapport à Paris.

J'en viens maintenant à la route Centre-Europe—Atlantique. Votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait bien voulu reconnaître, je ne dirai pas les efforts d'une association auxquels participent plusieurs de mes collègues, mais l'effort démocratique entrepris grâce à l'initiative de nombreuses collectivités locales qui prennent en charge leur part des équipements, et en même temps de responsabilités volontaires. Il convient néanmoins de souligner le mérite de cette association pour la route Centre-Europe—Atlantique, association née de ces initiatives et qui peut être considérée comme exemplaire.

Sur le plan technique, l'opération est capitale. Elle vise à relier toute la façade atlantique, de Nantes à Bordeaux, à l'Est français et européen par une sorte de tronc commun à partir de Limoges jusqu'à Mâcon. Cet espèce de double entonnoir permettra de réaliser une économie considérable en groupant les gros investissements lourds sur cet itinéraire commun de 200 à 300 kilomètres.

Ainsi serait aussi résolu le problème des communications inter-régionales et celui du trafic national. En effet, nous savons que les deux tiers du trafic dans le centre de la France s'écoulent dès maintenant d'Est en Ouest et non du Nord au Sud, malgré l'insuffisance des équipements existants.

J'observe d'ailleurs, au niveau supérieur, que cette route Centre-Europe—Atlantique est d'intérêt européen par son tracé ; les faits ont d'ailleurs imposé une prise de conscience européenne en la matière. A ce propos, je crois intéressant de livrer à l'Assemblée les termes très résumés du rapport présenté par M. Métayer sur l'organisation du réseau européen des grands axes de communication dans le cadre de l'aménagement du territoire de l'Europe, à l'occasion de la conférence des pouvoirs locaux qui s'est tenue au mois de septembre dernier et à laquelle je participais :

« La liaison dite Centre-Europe—Atlantique, par autoroute ou voie rapide qui permettrait de relier directement, et sans passer par Paris, la côte Atlantique et le Sud-Ouest européen au réseau autoroutier du centre de l'Europe, doit être retenue. Il convient de souligner, à cet égard... — et c'est un texte européen qui en fait état — ... que certaines des régions concernées réalisent deux tiers de leur trafic routier dans le sens est-ouest par des liaisons routières notoirement insuffisantes, notamment la liaison Beaune—Autun—Moulins—Montluçon—Guéret.

Je ne crois pas utile d'insister davantage, monsieur le ministre, étant donné votre information sur ce point. Mais j'espère que vous pourrez fixer le maximum de crédits pour le maximum de rendement, c'est-à-dire sur le tronc commun. Ainsi, l'effort serait irréversiblement engagé et, encore une fois, la rentabilité de nos investissements serait mieux assurée.

En ce qui concerne la sécurité routière, j'ai entendu vos propos ce matin, monsieur le ministre, et j'ai été frappé. En effet, nous sommes tous concernés, et nous sommes tous choqués par ces assassinats collectifs qui ont lieu sur nos routes, en particulier chaque week-end. On a pu récemment abuser de ce thème, mais je cite la N. 10 et la région du Sud-Ouest.

Vous avez dit que l'automobile, aujourd'hui, n'était pas affaire de choix philosophique ; je suis d'accord avec vous. Il s'agit beaucoup plus d'un choix au-dessus des doctrines politiques, d'un choix tout simplement humain. Mais serons-nous capables de le faire prévaloir dans notre pays qui a la chance d'avoir une industrie automobile de pointe, où l'on a la chance de compter une voiture pour quatre habitants, ce qui le place dans l'équipe de tête des pays d'Europe ?

Mais cette chance se paie par trop de morts alors qu'elle devrait se traduire par une discipline volontaire. Je ne demande pas, comme certains, de fermer les autoroutes ! Cette discipline volontaire doit être une forme de la politesse du xx<sup>e</sup> siècle, celle de la considération d'autrui et de la dignité de la personne humaine. Au-delà de notre enceinte, cette prise de

conscience doit passer par tous les organismes d'information et de presse, afin qu'il en soit fini de la mise en cause perpétuelle de l'autorité, au moment où un effort d'équipement exemplaire est en œuvre. Il importe maintenant que les Français coopèrent par leur comportement à la sécurité d'autrui comme à la leur !

Dernière observation : pourquoi, dans notre pays, cette fausse pudeur qui fait que l'on se refuse à afficher le coût de nos travaux ? Le ministère de l'équipement ne pourrait-il donner l'exemple ?

La pratique est courante en Amérique mais, me dira-t-on, elle est celle d'un pays qui a le culte de l'argent. Cette fausse pudeur envers l'argent est, à mon sens, une erreur : l'administré ne sait pas ce qu'il paie et pense que les fonds publics sont des fonds perdus. Eh bien ! non, ces investissements coûtent cher et le citoyen est assez intelligent — il sait lire, Dieu soit loué — pour le comprendre.

Je suis toujours surpris par les faux débats qui s'instaurent sur ce point. Ne saurions-nous être démocrates jusqu'au bout, ne saurions-nous — ce qui est finalement le fondement de la démocratie — prendre nos responsabilités ?

Je conclus en reprenant vos paroles, monsieur le ministre : c'est un grand combat, auquel vous nous invitez, une belle aventure ; en tout cas — j'en suis bien d'accord avec vous — c'est une vaste entreprise. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Boscher.

**M. Michel Boscher.** Mes chers collègues, j'ai l'honneur de représenter dans cette Assemblée le département qui a le privilège, peu enviable peut-être, de détenir le « ruban bleu » de la construction en France, mais dont la démographie, en même temps, est galopante, ce qui pose constamment aux administrateurs tous les problèmes liés à la construction de logements — qu'ils tiennent à l'urbanisme ou au cadre de vie.

Votre budget, monsieur le ministre, me donne à cet égard nombre de satisfactions — et je le reconnais d'entrée de jeu — notamment s'agissant des crédits destinés à la construction de logements, puisque nous franchirons dès cette année le cap des 500.000 logements et que nous irons plus loin l'année prochaine. Je signale à ce sujet, après d'autres intervenants, que les primes ont de la difficulté à suivre les permis de construire et qu'en fin d'année le malheureux promoteur qui s'aventure dans la construction d'une maison individuelle a beaucoup de mal à obtenir sa prime. S'agit-il d'un problème de valeur ou de répartition, je ne le sais, mais je souhaite, monsieur le ministre, que vos services veuillent bien examiner la question de près.

J'ai noté avec beaucoup de satisfaction les chiffres donnés par M. le secrétaire d'Etat au sujet des crédits inscrits au budget pour faire face à l'extension récente de l'allocation de logement. Mais la pratique — et c'est le maire qui parle tout autant que le député — laisse apparaître des lenteurs très regrettables dans le paiement de cette allocation. Certes, les caisses d'allocations familiales sont débordées de travail, mais ne pourrait-on pas imaginer une procédure spécifique qui permettrait de grignoter quelques semaines sur le délai de paiement qui, souvent, est de trois, quatre ou cinq mois ?

En ce qui concerne les charges locatives, il est navrant de constater que tel ou tel ensemble immobilier devient un véritable « hôtel de passe », si je peux employer l'expression, voulant dire ainsi que les locataires y passent, mais n'y restent pas, non pas tellement parce que les loyers sont élevés — ils sont ce qu'ils sont, encore qu'il y aurait beaucoup à dire à ce sujet — mais en raison de la progression constante du montant des charges locatives, sans qu'aucune justification très pertinente soit donnée, les sociétés de construction, même celles qui bénéficient d'un financement public privilégié, étant généralement très avares de renseignements en cette matière.

A cet égard, ne serait-il pas possible d'étendre par décret à l'ensemble de la construction aidée les dispositions contenues dans l'article 38 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 qui détermine de manière particulièrement précise les catégories et le montant des charges qui peuvent être imputées aux locataires d'H. L. M. L'extension de ce texte aurait un effet pondérateur sur les exigences de certains promoteurs et propriétaires qui ne sont pas toujours conscients de la limite de leurs droits.

Enfin, pour en terminer avec ces observations sur le logement, j'aimerais, monsieur le ministre, que vos services réexaminent les procédures de relogement dans la région parisienne, où la situation est certainement plus grave qu'en province.

Les priorités de relogement sont classées en catégories qui se superposent ou s'enchevêtrent si bien qu'on en arrive à ce paradoxe, monsieur le ministre — je ne plaisante pas — que

l'addition des besoins des catégories prioritaires — bourse d'échange de logements, réserves départementales et régionales — donne 110 p. 100 du nombre de logements mis sur le marché.

Alors qu'on souhaite rapprocher l'habitat du lieu de travail et permettre à celui qui vient travailler dans une ville de s'y installer, il est regrettable que des logements ne soient plus disponibles, alors qu'on en construit beaucoup, une fois posées les diverses priorités que je viens brièvement d'énumérer. La question doit être reconsidérée, car toutes ces priorités sont venues s'ajouter les unes aux autres en raison d'arrêtés et de décrets qui sont pris sans véritable coordination.

Monsieur le ministre, votre budget est en définitive beaucoup plus celui du cadre de l'existence, de l'environnement, des routes, de l'urbanisme en général que celui du logement.

Vous avez fait allusion ce matin à la qualité de ce logement. Je crois que nous avons franchi le pas et que nos préoccupations doivent désormais s'orienter davantage vers la qualité que vers la quantité. Nos logements sont encore petits, si on les compare à ce qui se fait outre-Atlantique, et on a le sentiment que nous sommes encore un peu mesquins. Très bientôt, à l'évidence, les familles françaises voudront jouir de cet espace supplémentaire qui fait toute la différence entre un logement et une habitation agréable.

A cet égard, sans vouloir critiquer votre prédécesseur, monsieur le ministre, à toujours comprimer les prix on aboutit parfois à des résultats médiocres. C'est le cas de certaines constructions isolées, qui ont le mérite d'être des pavillons mais l'inconvénient d'être mal conçues ou peu solides.

Le problème du cadre de vie, c'est celui de l'urbanisme et, par conséquent, celui des plans d'occupation des sols. Après plusieurs de mes collègues, je vous demande, monsieur le ministre, de faire en sorte que soient prolongés au-delà de 1975 les délais prescrits pour leur établissement car il n'est pas raisonnable de vouloir terminer les plans en trois ans.

Il conviendrait également de songer aux « victimes » de l'urbanisme, c'est-à-dire aux personnes qui ont acquis des terrains dont la destination a changé de nature entre le moment où ils ont été achetés et celui où le plan d'occupation des sols est établi, et d'essayer de régler leur cas par voie de concertation.

Le cadre de vie dépend aussi des charges des collectivités locales, qui sont évidemment au premier rang dans le combat pour l'environnement du logement. Et ce n'est pas au maire de La Baule que j'apprendrai combien ces charges sont lourdes et combien il serait nécessaire, au fur et à mesure que les équipements prennent de l'ampleur — mais ce n'est pas le moment d'ouvrir ce débat — de renforcer les possibilités financières des collectivités locales.

Le cadre de vie dépend encore des transports. Je parle en élu de la banlieue parisienne et, dussé-je faire quelque peine à mes collègues de province, je tiens à souligner qu'il est temps de freiner la décentralisation, car nous arrivons maintenant, dans la région parisienne, à un véritable déséquilibre en matière d'emploi, déséquilibre qu'il conviendrait de ne pas laisser s'aggraver. A cet égard, monsieur le ministre, le district de la région parisienne vous transmettra ses conclusions — priorité aux rocades, au réseau express régional, aux liaisons ferrées — en vue d'une réorganisation générale et rapide des transports dans cette région.

Tels sont, rapidement esquissés, quelques-uns des problèmes qui préoccupent les élus d'une des régions les plus urbanisées de France, en tout cas une de celles où l'urbanisme va le plus vite. (Applaudissements.)

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

**M. Maurice Georges.** Treize millions de tonnes en 1950, soixante-dix millions de tonnes en 1973, vingt ans après : ces chiffres expliquent mieux que des mots l'extraordinaire évolution du port du Havre. Dans ce temps relativement bref, ce port est devenu le cinquième port du monde, le premier port pour conteneurs, et vous êtes venu il y a quelques jours, monsieur le ministre, inaugurer l'écluse François-I<sup>er</sup>, la plus vaste du monde.

En effet, l'aménagement d'une immense zone industrielle de dix mille hectares, la plus vaste d'Europe, a conduit à la construction de cette grande écluse qui va permettre d'attirer au Havre de nouvelles activités et de concrétiser l'heureuse formule du « navire dans l'usine ».

Le canal maritime qui fait suite à cette écluse va permettre en effet d'accueillir dans la zone industrielle des navires de 250.000 tonnes. Il ne restera qu'un problème important, celui de l'accès à un centre de réparations navales, d'une nécessité d'autant plus impérieuse que la vocation pétrolière du Havre,

confirmée par la création d'un port pétrolier à Antifer, va exiger des installations capables d'accueillir les grands pétroliers en cas d'avaries.

Le port pétrolier d'Antifer, à vingt-cinq kilomètres du Havre, près de Bruneval — vous l'avez également visité, monsieur le ministre — pourra recevoir des navires de 500.000 tonnes et ultérieurement d'un million de tonnes.

Parmi d'autres réalisations récentes, citons celle, d'une valeur incomparable, de l'aménagement de la basse Seine, où d'ici peu circuleront des convois poussés de 10.000 tonnes jusqu'à Méricourt, de 5.000 tonnes jusqu'à Paris, en attendant de pouvoir atteindre un jour la Moselle, le Rhin et le réseau fluvial allemand et européen.

Citons aussi l'achèvement de la liaison entre l'autoroute Paris—Normandie et le pont de Tancarville.

Un autre projet, d'une importance considérable, permet déjà de tirer des plans sur l'avenir : je veux parler du pont de l'estuaire en aval du pont de Tancarville. Grâce à cet ouvrage — il n'est tout de même pas pour demain — l'aire d'influence du Havre, au lieu d'être coupée de toutes relations directes avec la rive gauche, comme c'est le cas actuellement, pourra, avec le franchissement rapide de l'estuaire, suivant une ligne Sandouville—Honfleur, prolonger ses activités sur l'autre rive. L'agglomération havraise, qui commence à s'entasser au fond d'un véritable cul-de-sac, pourra dès lors, et c'est essentiel, connaître une croissance équilibrée sur les deux rives.

Ainsi se trouveraient mieux réunies les conditions dignes de l'ensemble industriel de taille internationale demandé par le VI<sup>e</sup> Plan. Son ouverture, près d'Honfleur, sur un quadrilatère privilégié — Trouville, Pont-l'Évêque, Pont-Audemer, Tancarville — lui permettra de participer à l'urbanisation de la rive gauche et d'y préserver des sites d'une qualité exceptionnelle dans le bocage, la verdure et près des plages.

Le cadre de vie devenant plus large, l'image de marque du Havre s'en trouvera considérablement améliorée et on pourra offrir aux industriels désireux de s'y installer et à tous ceux qui viendront y travailler un éventail plus complet sur le plan du tourisme et du logement.

J'y vois pour ma part deux conséquences et deux perspectives que j'ai toujours souhaitées : d'une part, une amélioration des possibilités d'habitat individuel en accession à la propriété, sur cette rive gauche qui s'y prête parfaitement car on ne saurait trouver mieux ; d'autre part, la main tendue à la capitale de la Basse-Normandie, ouvrant ainsi la route vers la réunification normande.

Toutefois, financer ce pont au moyen d'un péage qui pénaliserait les riverains de l'estuaire priverait ce projet d'une grande partie de son intérêt, en empêchant l'unité économique de la zone de l'estuaire.

Puisque j'ai parlé de maisons individuelles, je rappelle que votre prédécesseur, monsieur le ministre, a réalisé dans ma circonscription, à Montivilliers, à dix kilomètres du Havre, un programme de maisons individuelles, lesquelles, par reconnaissance sans doute, portent son nom : maisons Chalandon ou, mieux encore, « maisons chalandonnettes » !

J'ai suivi l'exécution de ce programme, qui est aujourd'hui terminé. C'est une merveilleuse réussite, qui permet une vie de famille dans le calme de la nature et qui provoque l'enthousiasme des occupants, encore tout étonnés d'avoir accédé à cette promotion inespérée de propriétaire en acquittant des mensualités inférieures à celles qu'ils subissaient lorsqu'ils étaient, ailleurs, de simples locataires.

Malgré tout, les besoins en logements, en Seine-Maritime et surtout au Havre, restent considérables et je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir en tenir compte dans la dotation de 1973, ce qui ne devrait pas empêcher la réalisation d'autres programmes de maisons individuelles, puisque la population est appelée à progresser rapidement dans notre région.

J'applaudis à votre idée de créer des villes petites ou moyennes autour d'un noyau existant, qui permettra de donner une âme à l'ensemble ainsi constitué.

J'espère en tout cas que le rééquilibrage de l'économie de la région havraise entrainera enfin la création d'activités de type tertiaire et l'implantation d'industries créatrices d'emplois féminins, qui font gravement défaut.

Puisse la D. A. T. A. R. nous aider à vaincre les sérieuses difficultés que nous rencontrons à cet égard !

Quoi qu'il en soit, le bilan est étonnamment positif. Qui aurait pu imaginer une pareille résurrection, il y a vingt-cinq ans, lorsque notre ville était déchiquetée, pulvérisée, que notre port

était démantelé, anéanti, et que l'état des finances et de l'économie françaises ne laissait certes pas percer l'éventualité d'un miracle ?

Aujourd'hui encore, dans ma ville, en dépit de cette réussite, les communiqués, les motions et les banderoles ne contiennent que des critiques : le pouvoir ne fait rien ! la production s'essouffle ! les exportations diminuent ! le chômage s'accroît ! les pouvoirs publics n'ont qu'un objectif, servir les grands monopoles capitalistes !

Cependant, depuis 1958, je ne fais que répéter : les navires de 250.000 tonnes entrent maintenant dans le port ; la France est devenue un grand pays industriel ; l'industrie crée des emplois et, donc, apporte des salaires ; des finances saines ont permis de dégager les milliards nécessaires pour financer tous ces équipements.

Vous-même, monsieur le ministre, et vos prédécesseurs, soyez, pour tout cela, complimentés et remerciés ! (Applaudissements.)

**M. le président.** Mes chers collègues, je me vois encore dans l'obligation de demander aux orateurs de respecter strictement leur temps de parole, faute de quoi la séance risquerait de se prolonger tard dans la nuit. C'est, me semble-t-il, l'intérêt et la qualité de nos débats qui sont en cause.

**M. Lucien Neuwirth.** Très bien !

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

**M. René La Combe.** Mesdames, messieurs, j'ai déjà appelé l'attention de M. le ministre du développement industriel et tertiaire sur la nécessité de développer les villes moyennes en favorisant la croissance industrielle, notamment dans l'Ouest, où l'implantation industrielle a été jusqu'à présent relativement modeste.

En effet, dans cette partie de la France, la décentralisation n'a pas entraîné la création de grandes unités. Or, en raison de sa vocation agricole, l'Ouest est confronté à de nombreux problèmes économiques et sociaux. Les responsables de nos régions ne cessent de lutter pour assurer le plein emploi, pour maintenir un niveau de vie adapté aux temps modernes. Car une jeunesse nombreuse se presse aux portes de la vie et chacun sait que la promotion sociale dépend de la formation professionnelle, scolaire et aussi post-scolaire.

Tout se tient, monsieur le ministre. L'aménagement du territoire, qui est l'un des grands services de votre ministère, englobe un immense domaine qui intéresse la plupart des autres départements : l'industrie, l'éducation nationale, l'équipement et le logement, bien entendu, mais aussi la défense nationale.

Un effort considérable doit donc être poursuivi, tant pour l'industrialisation que pour le développement du secteur tertiaire.

Parallèlement à l'augmentation — bénéfique — de la population dans nos régions, apparaît la nécessité, pour des dizaines de milliers de ruraux, de se reconvertir. Aussi doit-on rechercher sans relâche, entre le bassin parisien et nos métropoles de l'Ouest, un équilibre qui ne pourra être obtenu que grâce à une industrialisation bien comprise.

Monsieur le ministre, vous nous aviez fait l'honneur, il y a quelques années, de visiter les mines de fer de la région de Segré, dans le nord du département de Maine-et-Loire. Si je me permets d'évoquer cette visite, c'est parce que, dans notre région, tant les mines de fer que les ardoisières sont aujourd'hui en perte de vitesse, pour différentes raisons, qui tiennent notamment, pour le fer, à la concurrence du minerai en provenance du Brésil et de la Mauritanie, et, pour l'ardoise, à la fabrication mécanisée des éléments de couverture, plus facile que l'extraction à 500 mètres sous terre. Cela peut soulever des controverses, mais c'est un fait.

Dans une région essentiellement agricole, riche, comme la mienne, il se pose un problème que vous connaissez fort bien, monsieur le ministre, puisque nous sommes voisins, c'est celui du déséquilibre familial.

Pendant des millénaires, en effet, nos populations ont vécu sous un régime patriarcal. Or, qu'on le veuille ou non, ce régime a fait son temps.

**M. Lucien Neuwirth.** C'est vrai.

**M. René La Combe.** Aussi appartient-il aux pouvoirs publics, et spécialement aux services de la D. A. T. A. R., de rechercher des solutions et d'être inlassablement présents.

Je serais heureux que, après votre visite à Segré, vous continuiez de vous intéresser à cette région et que vous fussiez pour elle ce que M. Billecoq — qui occupait naguère le poste que détient aujourd'hui M. Christian Bonnet — a fait pour le Nord et le Pas-de-Calais en assurant leur reconversion.

Je n'ai pas la prétention d'affirmer que le Nord de la Loire est une région industrielle comme l'est le Nord de la France. Ces problèmes ont tout de même leur importance et, si l'on n'y prend pas garde il se produira, à l'échelon régional, des catastrophes.

Je souhaite que le grand service de la D. A. T. A. R. qui, selon moi, devrait être érigé en grand ministère, puisse couvrir l'ensemble du territoire. L'industrialisation de la France constitue un programme ambitieux. Il vous appartient, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, et il appartient à la D. A. T. A. R. de le réaliser ! (Applaudissements.)

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur La Combe, d'avoir respecté votre temps de parole.

La parole est à M. Gardeil.

**M. Robert Gardeil.** Mesdames, messieurs, le 26 novembre 1968, le comité interministériel sur l'aménagement du territoire arrêtait, d'une part, les principes de l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise; d'autre part, certaines mesures concernant l'urbanisation des rives de l'étang de Berre, qui confirmaient la volonté du Gouvernement d'implanter un complexe industriel à Fos.

Sur cette dernière option, je ne dirai que quelques mots puisque je suis déjà intervenu à chaque budget, depuis trois ans, sur les problèmes de Fos.

Quoi qu'en disent ou écrivent certains, Fos est maintenant une réalité et je fais confiance au ministère de l'équipement, qui l'a porté sur les fonts baptismaux, pour contrôler sa croissance et l'amener, sans trop de crises, à l'âge adulte.

Je me permets cependant un conseil : la mise en place de l'établissement public ou du syndicat communautaire d'aménagement, chargé du contrôle de l'urbanisation des rives de l'étang de Berre, ne doit plus être longtemps différée.

Des solutions ont été proposées. Le dialogue amorcé avec les élus locaux doit se poursuivre, même si l'action menée par certains bloque momentanément les opérations d'aménagement.

On croit discerner, à travers cette action, une volonté politique évidente qui n'a d'autre résultat que de retarder le déblocage des crédits déjà votés et de freiner par là certaines réalisations urgentes. Un accord avec les collectivités locales intéressées doit être recherché, car une décision rapide s'impose.

Le Gouvernement a choisi de faire de Marseille une métropole régionale qui, au-delà des limites de la zone d'agglomération, serait le point fort de la façade méditerranéenne. Ce choix impose une action suivie et cohérente.

En ce qui concerne les projets d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, deux orientations principales avaient été retenues : la concentration des activités du tertiaire supérieur dans Marseille, favorisée par le remodelage et la rénovation du centre; l'étude et la mise en place d'un nouveau système de transports en commun pour une métropole régionale atteignant déjà le million d'habitants.

Le premier choix pose le problème de la rénovation urbaine du centre ville et la réalisation du centre directionnel de Marseille.

Pour que notre ville devienne une métropole à l'échelle européenne, il est nécessaire d'accélérer la création du centre d'affaires directionnel projeté.

Les entreprises de taille européenne qui s'installent actuellement à Fos, aménageront leurs bureaux à Arles, Nîmes, Avignon, voire Paris, si Marseille ne leur offre pas immédiatement un emplacement suffisant par la dimension et la qualité. Ce ne sont pas les deux hectares et demi de l'opération Bourse, dont les travaux vont commencer début 1973, qui peuvent répondre à cette demande. Il faut, dès maintenant, lancer les opérations projetées qui portent sur le remodelage de 35 hectares du centre ville; sinon, ce sont des milliers d'emplois qui se créeront ailleurs.

Lyon réalise, depuis plusieurs années, sur 28 hectares, le centre de la Part-Dieu. Bordeaux a lancé depuis deux ans l'opération Mériadecq, sur 27 hectares.

Notre ambition, monsieur le ministre, reste donc très raisonnable.

En 1973, la quasi-totalité des crédits inscrits au chapitre 65-42 au titre de la rénovation urbaine seront consacrés au réajustement des subventions accordées à des opérations déjà engagées. Le lancement d'opérations nouvelles sera donc très limité.

J'espère néanmoins qu'une partie de ces crédits permettra de poursuivre et d'accélérer la mise en place des premières opérations projetées et la réalisation du centre directionnel.

Le projet d'aménagement du centre de Marseille ne saurait se concevoir sans l'étude d'une politique de l'environnement dans laquelle les espaces verts devront occuper une place importante.

Dans notre agglomération, nous disposons de 0,80 mètre carré d'espace vert par habitant, alors que le Parisien en a 1,50 mètre carré, le Londonien 9 mètres carrés et l'habitant d'Amsterdam 50 mètres carrés. Il faut remédier à cette pauvreté en entretenant et en protégeant les arbres existants, mais surtout, il faut créer des parcs et des jardins publics.

J'ai noté, dans le cadre de votre action foncière, au titre des chapitres 55-43 et 65-44, un crédit de 141,8 millions de francs, comme en 1972, pour l'acquisition de terrains pour l'aménagement urbain et pour la création et l'aménagement de parcs et jardins publics. Je regrette qu'il ne vous soit pas possible de faire un effort supplémentaire dans ce sens et que les crédits du budget 1973, pour ces deux chapitres, ne soient pas supérieurs à ceux de l'année dernière.

En ce qui concerne les transports en commun, les objectifs visés justifiaient l'étude et la réalisation d'un projet de métro.

J'ai eu l'occasion d'aborder ce sujet avec le ministre des transports ces jours derniers au cours de la discussion de son budget, mais la solution métro ne résout qu'une partie des problèmes du transport marseillais, car le choix du tracé adopté, s'il irradie le centre de la ville, laisse pour le moment en suspens les liaisons avec les nouveaux quartiers périphériques.

Pour améliorer la fluidité de la circulation en milieu urbain, la réalisation de voies rapides est nécessaire et trois projets s'imposent :

Premier projet : la construction de la rocade n° 2 doit intervenir en priorité si l'on veut que la liaison autoroute nord-autoroute est, comportant une dizaine de kilomètres soit terminée pour la fin du VI<sup>e</sup> Plan. Dans le cadre de cette réalisation, il serait souhaitable que les études soient poussées dans la perspective de l'aménagement de cette rocade en « parc-route ».

Comme vous le déclariez dernièrement, monsieur le ministre, lors de l'inauguration de l'autoroute Paris-Chartres : « La ville ne s'accommode pas aisément de nos tracés, de nos échangeurs; il est urgent d'innover. La « parc-route » doit naître en France. Il faut qu'à Lyon, à Lille, à Bordeaux, à Marseille, les techniciens réinventent une nouvelle forme de rocade, la « parc-route », qui rende le trajet plus humain ».

Pour Marseille, je souhaiterais que dès maintenant une décision soit prise dans ce sens.

Le deuxième projet concerne la mise en chantier prochaine du tunnel centre-ville qui doit relier le vieux port — et donc l'autoroute du littoral, c'est-à-dire, les quartiers nord — à la gare du Prado et à l'autoroute est.

La circulation à travers le centre de Marseille atteint un état de congestion chaque jour plus catastrophique. La seule voie d'évitement existante, la rocade du Jarret, est saturée pendant dix heures chaque jour, par le passage de plus de 72.000 véhicules. Pour une bonne part, le transit est contraint de traverser la zone dense du centre dans des conditions extrêmement difficiles et pour le transit et pour la vie même du centre.

Les études et les chantiers d'essai du tunnel centre-ville sont suffisamment avancés pour que puisse être réalisé immédiatement le premier tube; celui qui emprunte le tracé du tunnel ferroviaire. Sa mise en service permettrait de débarrasser le centre du transit qui n'a rien à y faire et d'attendre, dans des conditions supportables, la réalisation du deuxième tube du tunnel centre-ville.

La réalisation de cet ouvrage, le projet du métro, la construction de plusieurs parkings souterrains, s'inscrivent dans la politique de rénovation du centre dont je viens de parler. Ces trois actions sont complémentaires et doivent se mener dans le même temps.

Troisième projet prioritaire, la réalisation de la super-rocade projetée sur l'emprise des voies de la S.N.C.F. Les études en cours de ce projet devraient être poussées par les services départementaux de l'équipement dans la perspective de la desserte du futur centre directionnel, de façon que la réalisation d'une partie de ces travaux puisse être inscrite, dès maintenant, dans la préparation du VII<sup>e</sup> Plan.

Le métro, les rocades, le tunnel, cela fait beaucoup, me direz-vous, mais je me permets de vous rappeler que les dépenses de l'Etat pour la voirie parisienne, sans compter le déficit de la R. A. T. P. et la construction du R. E. R., sont cinq fois plus élevées par habitant que pour la voirie urbaine des métropoles régionales d'équilibre.

Marseille, métropole régionale, ne peut se désintéresser des problèmes des liaisons Marseille—Fos qui se font actuellement principalement par l'autoroute nord. Le trafic, qui atteignait 53.000 véhicules par jour en 1969, dépasse cette année 83.000 véhicules par jour.

La demande de transport, compte tenu du développement de Fos, ne manquera pas de continuer à augmenter dans les prochaines années. Les études de trafic prévoient 235.000 véhicules par jour, en 1985.

La réalisation de l'autoroute A. 55 doit rester une des actions prioritaires du VI<sup>e</sup> Plan.

Sur un total de 200 millions de francs, 42 millions seulement ont été engagés à ce jour, alors que nous entrons dans la deuxième période du VI<sup>e</sup> Plan. Il conviendrait donc que des crédits importants, de l'ordre de 70 millions de francs environ, soient dégagés en 1973 pour la poursuite des travaux.

Je souhaite une action positive de votre part, monsieur le ministre, pour accélérer ce projet de liaison.

Comme le disait dernièrement à Marseille le ministre de l'économie et des finances : « En créant Fos, l'Etat a joué son rôle, il a créé l'événement ». Il a laissé, avec raison, aux responsables locaux, qu'ils soient politiques ou économiques, le soin de décider, d'entreprendre, de faire naître les éléments qui permettront à Marseille de jouer son rôle de métropole.

Remodeler le centre, réhabiliter les transports en commun, promouvoir une politique plus équilibrée et plus humaine des échanges en milieu urbain, sont les trois impératifs de cette politique.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, pour l'avenir économique de Marseille métropole et de notre région, d'épauler notre action. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

**M. Lucien Neuwirth.** Mesdames, messieurs, ne trouvez-vous pas qu'il y a beaucoup d'absents dans ce débat ? (*Sourires et signes d'approbation.*)

N'y voyez surtout pas d'allusion, mes chers collègues. Je veux, en effet, parler des « deux-roues ». Nous sommes près de 15 millions ! C'est pourquoi je vous disais qu'il y a beaucoup d'absents dans ce débat.

Absents bien connus par ailleurs, puisque le ministre de l'économie et des finances vient de taxer les motocyclettes au taux de T. V. A. de 33 p. 100, comme les parfums. Autrement dit le rêve coûte cher... Or pour une partie de la jeunesse « la moto » fait partie d'un rêve qui, ma foi, vous en conviendrez avec moi, en vaut bien d'autres.

Votre remarquable exposé de ce matin, monsieur le ministre, a présenté une politique cohérente de la route, laquelle doit constituer, à votre avis, un service. J'ai bien entendu l'oreille et si j'ai entendu l'énoncé intelligent et constructif de décisions à venir, je n'ai pas entendu que les deux-roues aient été considérés comme partie prenante dans ces dispositions. Je dis oui, bien sûr, à une politique du « renforcement coordonné », mais quand vous parlez de sécurité routière accrue, avez-vous tenu compte du pourcentage d'accidents où entrent les deux-roues ?

Les statistiques des accidents n'ont jamais amené vos services à reconnaître qu'il y avait là un problème auquel on pouvait, pour partie au moins, trouver une solution dans un effort d'adaptation de nos équipements routiers aux flots de la circulation des deux-roues.

La critique est stérile si elle n'est pas suivie de propositions concrètes, aussi vais-je essayer de rendre les miennes aussi concrètes que possible.

Il est vrai que les pistes cyclables sont onéreuses et techniquement difficiles à réaliser. En revanche, toute l'Europe de l'Est, l'Europe du Nord, la Scandinavie connaissent les bandes blanches qui « sécurisent », comme on dit, aussi bien les automobilistes, dont les « deux-roues » sont la hantise, que les cyclistes et cyclomotoristes qui sont, eux aussi, légitimement inquiets. Ces bandes blanches aménagées sur le côté de la route sont en partie récupérées sur les bas-côtés. Si d'autres pays ont été capables de réussir cette réalisation technique, pourquoi la France n'y réussirait-elle pas ?

Ces pistes seraient particulièrement souhaitables sur les itinéraires qu'empruntent des millions de travailleurs pour aller de leur domicile à l'usine, et des centaines de milliers d'écoliers ou d'étudiants pour se rendre à l'école ou à l'université. Il faut savoir qu'à Paris et dans l'anneau parisien, chaque jour 1.800.000 travailleurs gagnent l'usine ou le bureau sur des deux-roues.

Je pense qu'une réalisation comme celle que je suggère doit être possible en France. Notre collègue Corrèze ne l'a-t-il pas déjà menée à bien pour sa commune de Salbris ?

Cette entreprise nécessite, bien entendu, la collaboration de vos services départementaux avec les collectivités locales et départementales, qu'il s'agisse des municipalités ou des conseils généraux, qui pourront décider quelles sont les opérations « ponctuelles » à mener. Il est bien évident en effet que ce ne sont pas les bureaux parisiens qui pourront décider que, dans telle sous-préfecture qui comporte une usine importante située à tel endroit, il serait convenable d'aménager une bande blanche. L'initiative doit revenir aux collectivités locales mais, bien entendu, avec l'aide de vos services.

Par ailleurs, un certain nombre de voies ferrées locales ou départementales sont désaffectées, des chemins de halage aussi : pourquoi ne pas les aménager ?

Enfin, vous, monsieur le ministre, qui réglez, ô combien ! sur l'aménagement du territoire, ne pensez-vous pas que nos parcs départementaux, régionaux ou nationaux pourraient permettre ce que j'appellerai « la retrouvaille de nos paysages » avec la vieille bicyclette dont on vient de redécouvrir enfin toutes les vertus ?

Alors, monsieur le ministre, si je puis me permettre cette expression : En selle ! (*Sourires.*) Demandez à vos services de s'ouvrir à la coopération avec les collectivités et les grandes fédérations cyclo-touristes, cyclistes et touristiques. Demandez à votre collègue des finances de vous ristourner une partie du montant de cette T. V. A. sur les motos. L'industrie des deux-roues est une de nos premières industries exportatrices. Elle fait entrer les devises et tourner des usines. Comme on dirait en langage économique : aider ses utilisateurs est rentable. Mais, ce qui ne gêne rien, c'est que vous pourriez, ce faisant, améliorer également la qualité de la vie et, à mes yeux, c'est au moins aussi important ! (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.*)

**M. le président.** La parole est à M. Meunier.

**M. Lucien Meunier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'il est possible de se réjouir de tout ce qui a été réalisé pour l'aménagement du territoire depuis 1958, vous m'autoriserez cependant à ne pas me livrer à trop de louanges à cet égard : l'opposition traditionnelle s'en trouverait heurtée et les réformateurs risqueraient de ne plus savoir quoi réformer !

Cela dit, j'aimerais néanmoins vous poser deux questions.

J'avais déjà posé la première à M. le ministre de l'économie et des finances au cours de la discussion de l'article 7 de la première partie de la loi de finances. Malheureusement je n'ai été honoré ni d'une réponse orale — malgré ma présence sur ces bancs — ni d'une réponse écrite.

Alors, en raison d'une certaine solidarité gouvernementale, je reprends ma question avec vous, d'autant plus facilement d'ailleurs que s'agissant d'acquisition de terrains et d'expropriations, cela concerne en somme votre ministère.

Ma question porte sur les plus-values fiscales appliquées aux prix des terrains dits à bâtir mais qui, parfois, supportent déjà des constructions destinées à être remplacées.

Estimez-vous qu'un citoyen ayant acquis un immeuble depuis plus de vingt ans, qui s'y est logé durant ce même temps et qui se trouve contraint actuellement de vendre sa propriété à une société immobilière désignée par le conseil municipal de sa ville pour rénover un quartier, puisse être considéré comme un spéculateur, alors même qu'il a accepté la cession au prix fixé par l'administration des domaines ?

Est-il normal, monsieur le ministre, que dans un tel cas l'intéressé soit frappé d'une taxe sur les plus-values foncières ?

Est-il vrai également que cette taxe ne s'applique pas aux terrains qui seront traversés par une route lorsqu'ils auront été acquis par l'administration des ponts et chaussées ?

Je ne suppose pas que l'administration se laisse aller à surévaluer les biens qu'elle acquiert. Aussi souhaiterais-je que vous preniez des mesures réglementaires afin que la taxation des plus-values sur cession de terrains soit purement et simplement supprimée, non seulement sur les biens recueillis par succession, mais également sur les terrains et immeubles acquis à titre onéreux depuis plus de vingt ans, ce qui écarte toute idée de spéculation au moment de l'achat, la plus-value n'étant, dans ce cas, que la conséquence de la dégradation de la monnaie. Je vous rappelle que cette taxation découle de l'application de l'article 3, paragraphe III, de la loi de finances du 19 décembre 1963.

J'aurais dû vous poser ma seconde question hier, lors de la discussion du budget du logement. Faute d'avoir pu être inscrit dans le débat d'hier, je vous la livre malgré tout aujourd'hui.

Dans le but de permettre aux offices départementaux d'H. L. M. de poursuivre leur rôle de constructeurs d'appartements et non de loueurs, le Parlement a voté la loi n° 65-556 du 10 juillet 1965. Elle permet aux locataires d'H. L. M. d'acheter leur appartement sous certaines conditions. Or, il arrive fréquemment, sous prétexte de ne pas aliéner le patrimoine de l'office, mais surtout, c'est du moins mon sentiment, pour des raisons d'opposition systématique à l'action gouvernementale, que les conseils d'administration des offices publics départementaux d'H. L. M. refusent cette vente aux locataires et que les préfets ne peuvent qu'entériner cette décision. Il en résulte un grand mécontentement parmi les acquéreurs éventuels. Vos bonnes intentions comme les nôtres, monsieur le ministre, sont stoppées au bas de l'échelle, alors même que l'Etat ouvre des crédits pour faciliter ce genre d'achat.

**M. Marc Bécem.** Très bien !

**M. Lucien Meunier.** Ne sera-t-il pas possible, quand nous serons de nouveau ici lors de la prochaine législature, d'envisager une modification de cette loi du 10 juillet 1965 de façon à ne faire dépendre l'acquisition projetée que de la seule solvabilité du locataire intéressé ?

Par contre, la loi est appliquée dans sa stricte rigueur lorsqu'il s'agit d'augmenter le prix annuel au mètre carré de surface corrigée ou de déterminer le plafond des ressources des locataires. Cette majoration appliquée pendant cinq ans au montant initial du loyer risque d'avoir pour effet de rendre les loyers d'H. L. M. plus élevés que ceux du secteur privé et notre but social ne sera alors plus atteint.

Telles sont, monsieur le ministre, les deux questions sur lesquelles un temps de parole de cinq minutes m'a permis d'attirer votre attention.

Si je ne me trouvais plus sur ces bancs lorsque vous monterez à la tribune pour répondre à nos questions vous voudrez bien m'en excuser. J'ai lu dans *La Nation* d'aujourd'hui que M. Peretti, président de notre Assemblée, s'étonnait que le Gouvernement réponde aux questions posées par des députés alors que ceux-ci ne se trouvent plus dans l'hémicycle. Permettez au député souvent présent que je suis de s'étonner que la conférence des présidents n'ait pas pensé qu'en fin de semaine nous avons des obligations arrêtées à l'avance dans nos circonscriptions : permanences, rendez-vous avec des associations ou des particuliers, et n'ait pu renvoyer la fin de la discussion de la loi de finances au début de la semaine prochaine. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Alors, monsieur le ministre, vous avez le choix entre me répondre ou ne pas me répondre. Mais l'heure me contraint à m'absenter, d'autant que les lignes de l'Est sont aujourd'hui en grève et que le seul train en direction des Ardennes part à 18 h 52.

Il ne demeure pas moins que mes questions sont posées et qu'elles demandent une réponse que j'espère trouver dans le compte rendu des débats de cet après-midi. (*Sourires et applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.*)

**M. le président.** Je tiens à vous indiquer, monsieur Meunier, que si la conférence des présidents a fixé ainsi l'ordre du jour, c'est parce qu'elle était elle-même tenue par des délais constitutionnels qu'elle n'a pas la possibilité de modifier.

La parole est à M. Damette.

**M. Auguste Damette.** Mesdames, messieurs, l'aménagement du territoire a été la grande affaire de la V<sup>e</sup> République au cours de la décennie écoulée. Comment éviter que le développement ne détruise le cadre de notre vie ? Comment faire pour que cette croissance bénéficie à tous ?

Ces propos tenus vigoureusement par notre Premier ministre, M. Messmer, avec l'accent et la volonté que nous lui connaissons, ont été particulièrement retenus par certains parlementaires, dont je suis, qui ont précisément le sentiment que cette croissance, si elle profite à beaucoup, risque de créer de nouvelles injustices. Elle justifie en tout cas mon intervention dans la discussion du budget de l'équipement et de l'aménagement du territoire.

Je n'en veux pour exemple que la région que j'ai l'honneur de représenter au Parlement depuis plus de vingt ans, les Flandres françaises intérieures.

Des investissements importants, portuaires et d'industries lourdes, ont permis le développement du grand Dunkerque à l'Ouest. C'était indispensable pour rivaliser avec les ports étrangers.

A l'Est, nous trouvons une animation incisive sur la zone d'équilibre de la communauté urbaine de Lille ; au Sud, la reconversion du bassin minier.

S'ils sont à mettre au crédit du dynamisme de la majorité, en revanche, ces grands ensembles semblent avoir déséquilibré toute la région des Flandres — semi-rurale et de villes moyennes — compromis son développement économique et social, bouché l'avenir de notre jeunesse et annihilé ainsi les efforts accomplis pour son éducation et sa formation.

Notre gouvernement entend promouvoir une société plus juste. Combien donc la récession, qui accable ces régions laissées à l'écart du développement, devrait entrer dans ses préoccupations !

Peut-on admettre sans appréhension que nos entreprises, qu'elles soient du textile ou de mécanique légère, de taille moyenne pour la plupart, soient contraintes à la fermeture ou à l'abandon ?

M. le Premier ministre n'a-t-il pas dit : « Ces villes moyennes offrent, pour peu que la création d'emplois y soit favorisée, la conjugaison de la commodité de la vie avec l'agrément de la vie » ? N'a-t-il pas souhaité accroître la vitalité de notre tissu industriel et insisté sur sa volonté de favoriser la création d'emplois nouveaux ?

Est-il concevable que les efforts du Gouvernement pour diminuer la durée du travail soient annulés, pour les travailleurs de ces régions, par l'augmentation de leur temps de transport, obligés qu'ils sont de chercher leur emploi loin de leur foyer ?

Que dire de ces régions traversées par les voies à circulation rapide que sont les autoroutes modernes, dont nous commençons à nous enorgueillir, mais qui, comme dans ces Flandres intérieures, ne sont que très mal reliées par les voies de desserte qui leur sont indispensables pour susciter et développer le progrès économique et social de toute cette région communément appelée zone intermédiaire ?

Si une priorité est donnée justement à ces autoroutes, faut-il pour autant que nos routes et accès soient délaissés ou en mauvais état ?

Certes, les parlementaires de ces zones rurales sont satisfaits des prises de position en faveur de l'agriculture, facteur d'équilibre. Mais ils ne peuvent se contenter de cette seule préoccupation pour leurs régions orphelines du progrès économique et du développement brillant de la plus grande partie du pays.

Je voudrais ici mettre en exergue cette autre parole de notre Premier ministre devant le Parlement : « il serait dangereux de fonder notre développement sur la seule existence des grandes entités industrielles et économiques ».

Sans atteindre la mise en œuvre des régions, ni les décisions encore lointaines du VII<sup>e</sup> Plan, nous sollicitons du Gouvernement qu'il complète les mesures qui permettraient, sans plus attendre, aux villes moyennes telles que Hazebrouck, Bailleul, Estaires, Merville, Aire-sur-la-Lys, de connaître un développement économique qui leur éviterait l'asphyxie à laquelle les expose l'environnement des trois grandes entités industrielles du Nord et du Pas-de-Calais qui les entourent et les oppressent. Elles ont droit à vivre de leur autonomie et de leur originalité.

En conclusion, nous ne demandons au Gouvernement que la mise en application sur le terrain des quatorze points annoncés par M. le Premier ministre pour que nos villes moyennes vivent et se développent harmonieusement, pour que nos jeunes, en matière de profession, n'aient pas à désertier leur terroir, générateur de bien des vertus oubliées des métropoles super-concentrationnaires. Nous demandons son aide pour favoriser l'implantation d'activités secondaires ou tertiaires dans ces contrées où les atouts sont indéniables.

La croissance est un moyen, non une fin.

Nous sollicitons les protections et aides qui permettront à tous nos concitoyens, sans en excepter un seul, une vie meilleure dans une société plus juste, plus fraternelle dont aucune région de France ne devrait être exclue.

Je vous prie instamment, monsieur le ministre, de lever nos inquiétudes en précisant que vous interviendrez afin qu'une concurrence déloyale ne s'instaure pas entre les grandes métropoles et le reste du pays. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.*)

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

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, je limiterai mon propos à la partie de votre budget qui concerne la route.

A cet égard, il suffirait de reprendre les observations de M. le rapporteur et de les commenter pour exprimer toutes nos raisons d'inquiétude pour l'exercice prochain qui apparaît aussi préoccupant que celui qui s'achève.

Nous ne vous tenons pas pour seul responsable de l'insuffisance des crédits dont vous disposez. Nous savons parfaitement que vous devez vous satisfaire des dotations que vous accorde le Gouvernement. Néanmoins, nous sommes au regret de constater que de nombreux « points noirs » ne sont pas près de disparaître, que les aménagements et la mise hors-feu des routes nationales ne seront pas réalisés de sitôt, que les lenteurs et les retards dans l'exécution des travaux seront préjudiciables à l'économie du pays et aux populations intéressées.

Nous pouvons craindre également que l'aménagement des voies transversales, et notamment de la route Suisse-Océan qui intéresse tout particulièrement ma région, ne soit réalisé avant de longs délais. Cette perspective est déplorable car des régions qui, aujourd'hui, sont sous-développées, connaîtraient peut-être un essor plus grand si elles bénéficiaient des apports de la technique moderne.

En ce qui concerne les autoroutes, de nombreuses observations ont été présentées. Je n'insisterai donc pas, me bornant à regretter avec beaucoup de mes collègues que vous ayez choisi le système des sociétés privées qui fait de l'Etat un concédant et non plus le réalisateur et le bénéficiaire d'une entreprise que vous laissez se développer selon les règles les plus absolues du capitalisme traditionnel.

Vous avez retenu cette formule. L'avenir dira qui avait raison. Quant à nous, nous condamnons ce choix.

Toujours fidèle au transfert des charges qui semble être une des lignes directrices de l'action gouvernementale, vous avez opté pour la remise aux départements des routes nationales dites secondaires. Je suis de ceux qui en éprouvent une vive inquiétude et qui pensent que la majorité de cette assemblée s'est prononcée, à la légère en faveur de cette mesure qui nous réserve pour l'avenir bien des déceptions. Afin de les limiter, nous avons présenté à la commission des finances — M. le rapporteur l'a indiqué — un amendement qui viendra en discussion tout à l'heure et qui tend à établir entre l'Etat et les départements une convention assurant à ces derniers une certaine pérennité dans l'octroi des subventions et un alignement quasi automatique de celles-ci sur les prix des travaux publics.

Il s'agit là en quelque sorte d'un test. Car, en s'opposant à cet amendement, le Gouvernement révélerait son intention de tromper les collectivités locales dans ce domaine, comme il l'a fait dans d'autres. Rappelerais-je à ce propos que, dans le fonds spécial d'investissement routier, la part des communes est très inférieure à ce qu'elle devrait l'être et qu'en 1973, elle se trouvera relativement diminuée ?

En ce qui concerne vos personnels, monsieur le ministre, certains de vos ingénieurs en chef se plaignent du fait que, fréquemment, des zones rurales sont dépourvues d'ingénieurs T. P. E., car, m'a-t-on dit, toute nomination dans un centre est faite au détriment des zones rurales. Il en résulte une situation critique et un risque d'insuffisances dangereuses dans un avenir immédiat.

D'autre part, j'ai le sentiment qu'un certain malaise règne parmi le personnel, notamment en ce qui concerne les travaux pour les collectivités locales. Sans en dire plus, j'estime qu'il vous faut apporter une attention particulière à cet état de choses, de façon que les techniciens puissent bénéficier de la sécurité et les collectivités locales d'un service de haute qualité que nous jugeons indispensable.

En conclusion, je crains que les moyens que vous donne ce budget ne soient par trop insuffisants. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

**M. William Jacson.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le périmètre nancéien et la vallée de la Meurthe constituent les deux régions les plus industrialisées du sud du département de Meurthe-et-Moselle.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez eu l'occasion de rappeler les possibilités que nous offrent les deux tronçons du canal à grand gabarit de la Lorraine. L'antenne Frouard-Neuves-Maisons est en bonne voie de développement.

Le 27 juillet 1972, j'avais l'honneur d'appeler votre attention sur la nécessité de faire achever le tronçon de Neuves-Maisons à l'intérieur des aciéries et tréfileries de Neuves-Maisons-Châtillon, car cette réalisation est ardemment souhaitée par ces usines.

De plus, ce prolongement a l'avantage de favoriser l'implantation industrielle de la société Cellor, usine de béton cellulaire devant créer 500 emplois. A ce sujet, je vous avais transmis la missive du maire de Neuves-Maisons reflétant l'anxiété de la population eu égard à une possible modification de ce tracé.

Le 20 juillet 1972, vous m'assuriez que l'ensemble de la section Toul-Neuves-Maisons était poursuivi, et vous concluiez que, quels que soient l'ordonnance des travaux et leur engagement, la mise à grand gabarit de la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons serait assurée.

J'insiste surtout pour que ce tronçon du canal à grand gabarit parvienne jusqu'à l'intérieur de l'usine de Neuves-Maisons, cet aménagement n'entraînant pas de dépenses excessives, mais étant d'une extrême importance pour les aciéries de Neuves-Maisons et pour l'usine de béton cellulaire dont l'implantation est imminente.

L'avenir de cette région dépend uniquement de la bretelle du canal à grand gabarit qui, partant de Frouard, s'étendra jusqu'à Dombasle. Cette réalisation toucherait une quarantaine d'industries diverses, dont Solvay et les soudières. La plupart de ces usines fermeraient leurs portes et des milliers d'ouvriers seraient mis au chômage si le canal de Nancy à Dombasle n'était pas réalisé.

Ma première intervention au sujet du tracé du canal à grand gabarit eut lieu dans la séance du conseil municipal de la ville de Nancy le lundi 25 mai 1964. Il y a donc fort longtemps que nous agitions ce problème.

J'intervenais à la tribune de l'Assemblée nationale, dans le cadre de la discussion de la loi de finances pour 1969, le 13 novembre 1968 et, de nouveau, le 13 novembre 1969 dans le cadre de celle de la loi de finances pour 1970. J'affirmais à cette occasion : « L'éviction de la capitale lorraine nous cause un grave préjudice. »

Dans sa réponse parue au *Journal officiel*, M. Chalandon déclarait, à propos de la bretelle vers Frouard : « Son intérêt est évident si l'on associe à l'intérêt économique qui, seul, n'est pas évident, un intérêt urbanistique dans la traversée de Nancy. »

Si cette bretelle est prolongée jusqu'à Dombasle, la conclusion est péremptoire puisqu'elle est de première nécessité pour désenclaver la vallée de la Meurthe.

Le 3 janvier 1970, le conseil général inscrivait dans son budget le canal à grand gabarit de Frouard à Dombasle-sur-Meurthe de façon à inciter à l'inscription du projet dans les plans gouvernementaux, avec l'espoir d'une réalisation au cours du VI<sup>e</sup> Plan.

Actuellement, une tonne de soude finie transportée de Dombasle jusqu'en Belgique coûte trente francs, dont vingt francs de fret. Ce problème incite les Etablissements Solvay à restreindre leurs efforts sur Dombasle. C'est pourquoi l'entreprise de tissus en vinyl Leduc, abandonnant son projet initial avec une perspective de 4.000 emplois, est allée s'installer à Tavaux, sur la branche droite du canal Méditerranée-mer du Nord.

Les soudières de la Madeleine, dont les actions ont été acquises à 100 p. 100 par Saint-Gobain, sont appelées à un avenir brillant grâce au système d'épuration du borate de chaux venant de Turquie.

Seul, le canal à grand gabarit peut améliorer le prix de revient de ces transports et permettre un rendement compétitif.

Le 27 septembre 1972, le préfet de Meurthe-et-Moselle prescrivait une enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique. Le 18 octobre 1972, M. Messmer, Premier ministre, me confirmait la modalité de financement du canal à grand gabarit Frouard-Dombasle et sa répartition. La lettre est parue dans la presse le 21 octobre 1972.

Les projets d'implantations industrielles actuellement à l'étude intéressent des sociétés étrangères et françaises. Les pourparlers sont menés activement. Nous citerons, entre autres, la grande firme allemande Brass qui serait assez favorable à la création de la Schildkröt — en français « la tortue » — industrie qui consacre son activité à des revêtements de toiture et à l'étanchéité en général, et qui utilise un matériau fabriqué à partir du poly-isobutylène.

Une autre firme allemande envisagerait de se consacrer à la taille des têtes de diamant pour trépan. C'est celle du docteur Wockel. Ce diamant est utilisé pour des couronnes de forage

qui, actuellement, doivent être achetées à l'étranger, notamment en Hollande. Dans tous les cas de recherches pétrolières, cette usine de forage est absolument indispensable. Or, actuellement, les recherches se développent précisément sur le territoire français et sur les zones off-shore des eaux territoriales françaises.

En outre, des industriels français envisagent l'implantation de la société de promotion internationale de matériaux du bâtiment — la S. P. I. M. B. — qui utilise des billes de verre et qui pourrait entraîner éventuellement la fabrication de cet agrégat.

On a beaucoup parlé, également, des projets assez avancés d'une création automobile appelée « France-Europe-Lorraine » qui envisage de s'installer dans la région de Dombasle.

Tous ces projets, pour séduisants qu'ils soient, ne pourront être valables, notamment pour les Allemands, qu'avec la réalisation du canal à grand gabarit Frouard-Dombasle. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.)

**M. le président.** La parole est à M. Joxe.

**M. Louis Joxe.** Monsieur le ministre, mon intervention a perdu la plus grande partie de sa nécessité puisque, avec autorité, vous avez abordé ce matin le problème que je voulais soulever, celui de l'aménagement du Rhône au sens plein du terme.

Il s'agit d'une entreprise qui a enthousiasmé la jeunesse française, au lendemain de la grande guerre et qui, à l'heure actuelle, en est encore au point d'exécution puisque le Rhône, à tout prendre, est toujours, du point de vue de la navigation, d'intérêt régional. Mais il va devenir d'intérêt national et, en 1977, la situation changera si les engagements pris sont tenus, si les programmes sont respectés, s'il n'y a plus de possibilité de hiatus dans la navigation sur ce fleuve.

Il reste que nous entendons faire du Rhône une voie européenne — et c'est de cette affaire que je tenais à dire, quelques mots — voie européenne entre ce grand centre de Fos-sur-Mer-Marseille-Lyon sur la Méditerranée, et l'autre, sur la mer du Nord, Anvers - Rotterdam - Dusseldorf.

Reste donc à réaliser un autre projet : l'axe Rhin-Rhône.

Si nous voulons achever notre effort dans le cadre européen, il faut franchir le seuil entre la Saône et le Rhône, et je vous remercie d'avoir ce matin confirmé les engagements pris par le général de Gaulle en 1961, puis en 1968, et d'avoir affirmé que nous aurons raccordé le Rhône au Rhin, par l'Alsace, au moment où le Rhin sera définitivement relié au Danube.

Mais, et c'est cela qui nous inquiète, si le chantier de la branche alsacienne n'est pas ouvert avant les années 1977-1978, jamais les délais ne pourront être tenus et nous ne pourrions pas effectuer chez nous une réalisation comparable à celle qui existe en Allemagne entre le Rhin, le Main et le Danube et que j'ai vue sur place. Je me suis rendu à Nuremberg et j'ai constaté que ce port, avant même que la liaison Rhin-Danube soit achevée, a déjà plus que doublé en superficie et a considérablement accru tous ses moyens de liaison.

C'est sans doute cette nécessité d'aller vite qui a provoqué la décision annoncée par M. le Premier ministre lors de son voyage à Strasbourg, de confier des responsabilités d'études à la branche alsacienne de la Compagnie nationale du Rhône. Sage décision, mais encore faudra-t-il que les perspectives du VII<sup>e</sup> Plan soient à une échelle entièrement différente de celle du VI<sup>e</sup> Plan. Il conviendra aussi de changer quelque peu nos méthodes en prenant exemple sur ce qui se passe de l'autre côté du Rhin.

Je me permets d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que le rendez-vous est pour demain. Tout dépendra donc de la rapidité et de la façon dont seront rythmés les travaux. Ce n'est qu'en faisant vite que nous pourrions aboutir à la réussite de cette grande entreprise qui couronnera le tout.

Nous y veillerons scrupuleusement, soyez-en sûr. Je le dis parce que j'avais le devoir de le souligner, et je fais entièrement confiance à votre volonté d'aboutir. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur divers bancs.)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Barrot.

**M. Jacques Barrot.** Monsieur le ministre, nous avons, cette année, la chance de nous adresser à un responsable de l'équipement qui est aussi chargé de l'aménagement du territoire, discipline que vous pratiquez d'ailleurs depuis fort longtemps et à laquelle vous avez consacré beaucoup d'efforts. Cela nous donne une grande satisfaction.

S'il existe un élément de plus en plus déterminant pour la réussite de l'aménagement du territoire, c'est bien le désenclavement routier.

Le développement des moyennes et petites villes, la rénovation de l'espace rural exigent, en priorité, un effort pour améliorer les liaisons. Je vous ai d'ailleurs posé une question écrite à ce sujet, monsieur le ministre, pour vous demander dans quelle proportion l'attribution de crédits d'investissements en matière routière pouvait être décidée sans que soit appliquée la règle stricte des comptages de véhicules.

En effet, en retenant systématiquement ce critère, on risque de donner un avantage déterminant à la voirie de dégageant des grandes villes et aux liaisons directes entre métropoles, et ainsi de compromettre les chances de nombreuses petites villes qui ne demandent qu'à se développer mais qui éprouvent à cet égard quelques difficultés, uniquement parce qu'elles sont desservies par des routes encore trop peu fréquentées du fait qu'elles sont trop étroites ou insuffisamment aménagées.

Je considère que cette question est particulièrement importante. En effet, de grands investissements dépendent de ces critères qui, de ce fait, présentent un grand intérêt pour l'aménagement du territoire. Je souhaiterais donc obtenir une réponse sur ce point.

Je consacrerai ma brève intervention à un aspect du problème que j'ai évoqué tout à l'heure : la desserte hivernale.

On a constaté, vous nous l'avez confirmé ce matin, que, depuis une dizaine d'années, la circulation croissait proportionnellement plus vite en hiver que pendant le reste de l'année. Tout à l'heure, dans ma question d'actualité, j'ai souligné l'importance que revêt désormais l'ouverture permanente des itinéraires pour un département de moyenne montagne comme le mien qui s'efforce — il y réussit d'ailleurs dans une certaine mesure — de s'industrialiser.

J'ai consulté avec attention le budget de programmes, document particulièrement intéressant que nous vous remercions d'avoir publié. J'y ai découvert que le but recherché était le maintien du trafic lourd en toutes saisons et j'ai cru comprendre que, pour atteindre cet objectif, vos services mettaient en œuvre deux moyens privilégiés.

D'abord, la politique de renforcement coordonnée qui consiste à augmenter très sérieusement l'épaisseur de la chaussée sur des itinéraires continus qui sont alors affranchis des barrières de dégel. A ce sujet, vous nous avez annoncé un effort important qui porte, me semble-t-il, sur près de 2.000 kilomètres de routes, qui seraient renforcées sur les trois quarts de leur longueur. Je serais heureux de connaître les critères qui ont permis d'opérer le choix de ces itinéraires.

J'ai étudié avec attention, dans le rapport de M. Catalifaud, les programmes prévus pour 1973 et 1974. J'y ai découvert certaines lacunes. En particulier, une grande partie du Massif Central n'est pas concernée et un axe routier auquel je suis très attaché, la route nationale n° 88, ne figure même pas dans le programme pour 1974, contrairement à notre attente.

Le deuxième effort est constitué par le programme de viabilité hivernale. Ce programme prévoit l'équipement des grands itinéraires en matériel de déneigement et de lutte contre le verglas. J'imagine, monsieur le ministre, qu'il se traduit par de substantielles augmentations de crédits : travail de nuit plus fréquent, équipement des véhicules de poste émetteurs-récepteurs, acquisition de saeuses automatiques non tractées, etc. Tout au moins, ces moyens doivent, je pense, caractériser le niveau de service hivernal qualifié de S. I. Ce service correspond, en effet, à une ouverture permanente des routes, de jour comme de nuit, à tous les usagers non munis d'équipements spéciaux.

2.500 kilomètres de routes doivent bénéficier encore cette année de ce service, soit une augmentation de 100 p. 100. En 1974, le kilométrage couvert devrait être de 11.000 kilomètres, l'objectif du VII<sup>e</sup> Plan étant de 15.000 kilomètres.

Malheureusement, là aussi, je ne découvre pas, dans les propositions faites, un seul véritable axe de pénétration dans le Massif Central. En particulier, la route nationale n° 88 qui permet d'assurer la liaison Saint-Etienne-Le Puy, et, au-delà, la basse Auvergne avec Saint-Flour et Aurillac, ne semble pas devoir bénéficier du service S. I.

Vous comprendrez, dans ces conditions, monsieur le ministre, la réaction très vive qu'a suscitée dans ce département — ou la moyenne d'altitude de l'habitat est une des plus élevées de France — l'interdiction des pneus cloutés pour les véhicules de plus de trois tonnes et demie.

Ce sont là deux aspects d'un problème qui provoquent l'inquiétude de nos compatriotes.

Cette région et spécialement la ville du Puy, susceptible de symboliser parfaitement le type de ville moyenne que l'on veut encourager, font un effort louable pour attirer les industries. Grâce à l'autoroute Firminy—Lyon, cette région est située à une heure et demie à peine du sillon rhodanien. Mais il est à craindre que les difficultés de desserte hivernale ne viennent ruiner tous les efforts d'aménagement du territoire.

Certes, le conseil général de la Haute-Loire a financé un système d'astreintes pour permettre aux personnels de rester en place pendant les week-ends. Mais je vous demande soigneusement si cet itinéraire ne peut pas être doté rapidement des moyens correspondant au niveau de service hivernal S. 1.

Je voudrais aussi, monsieur le ministre, savoir si les caractéristiques des autres niveaux de service hivernal sont arrêtées. J'imagine, en effet, qu'un certain nombre d'autres itinéraires secondaires bénéficieront de l'un ou l'autre de ces niveaux. Il serait bon que nous puissions en être informés.

Je suggère par ailleurs que soit établie une carte de la viabilité hivernale par région, de façon qu'à l'avenir les transporteurs sachent quels itinéraires ils peuvent emprunter selon les circonstances climatiques et quels sont les moyens mis en œuvre pour lutter contre la neige et le verglas.

Cela me conduit, d'autre part, à souhaiter que vous poursuiviez votre effort pour faire mieux connaître votre action et la manière dont sont répartis les crédits de déneigement entre les différentes régions d'équipement. Je pense que l'opération vérité à laquelle vous vous livrez ne peut avoir que des avantages.

Je voudrais terminer par quelques suggestions. Vous me permettez tout d'abord d'appeler votre attention sur le problème des personnels qui, affectés en permanence dans des régions de moyenne montagne, ont une tâche particulièrement difficile et accaparante. On ne peut plus faire un déneigement valable à l'époque actuelle sans entreprendre ce travail la nuit. La lutte contre le verglas et la neige doit être menée de façon permanente, y compris le samedi et le dimanche. Cela entraîne pour vos ingénieurs de subdivision l'obligation de rester sur place, pendant les week-ends d'hiver. Dans le Massif Central, les équipes, même si elles ne sont pas mobilisées, restent dans l'attente d'un événement météorologique. Il faut donc prévoir une compensation à cet effort supplémentaire.

Je n'ai pas pu, tout à l'heure, achever l'exposé de quelques suggestions relatives à l'interdiction des pneus à clous. M. le président m'ayant demandé de reporter mes observations sur le présent débat.

Ne pourrait-on pas prévoir, à la diligence des préfets, un dispositif d'urgence permettant l'utilisation de pneus à clous en cas de mauvaises conditions climatiques prolongées, et cela dans un périmètre délimité, pour les transports à courte distance ?

Je souhaiterais enfin que la compréhension que vous voulez bien manifester à l'égard des conséquences de l'interdiction des pneus à clous se traduise par des instructions précises à la gendarmerie de façon que, dans nos régions, un malaise ne soit pas créé par des mesures maladroites intervenant brutalement.

Enfin, l'effort important entrepris pour la viabilité hivernale par votre budget, doit se poursuivre à travers un certain nombre d'expériences. Il faut, encore améliorer nos techniques de lutte contre la neige et le verglas, obstacles que certains pays voisins, comme la Suisse, semblent, si je ne me trompe, surmonter avec plus d'efficacité que nous.

D'autre part, à plus long terme, il s'agit de former les chauffeurs routiers. Notre département a été choisi, dans le cadre de la rénovation rurale, pour accueillir un important centre de F. P. A. pour les transporteurs routiers. M'adressant au ministre chargé de l'aménagement du territoire et responsable du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, je lui demanderais en terminant de nous aider à réaliser ce centre inter-régional puisqu'il s'adresse à trois régions-programmes; les chauffeurs routiers pourraient venir s'y perfectionner à la conduite hivernale.

Incontestablement, le Gouvernement a entrepris un très gros effort en matière routière pour combler des retards qui risquaient d'atteindre gravement l'essor de notre pays. Je souhaite, monsieur le ministre, que dans le cadre de cette politique audacieuse que nous approuvons, la lutte contre l'hiver tienne une place importante. Il y va de l'avenir de

belles régions françaises qui, débarrassées de ce handicap, peuvent faire la démonstration d'un très grand dynamisme. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur plusieurs bancs.)

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

M. Isidore Renouard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, si je prends la parole à l'occasion du budget de l'équipement, c'est tant en mon nom qu'au nom de M. Boudet et de mes collègues, membres comme moi du groupe d'études des problèmes de la route.

Si le budget qui nous est soumis est loin d'être négatif puisque l'augmentation des autorisations de programme est de l'ordre de 13 p. 100 et donc conforme à l'évolution générale du budget, force nous est de constater, comme les rapporteurs, qu'il marque néanmoins par rapport aux autres années une pause certaine qui tient essentiellement au choix politique opéré par le Gouvernement.

En effet, d'une part, la priorité absolue demeure accordée aux autoroutes de liaison dont les crédits augmentent de 64,3 p. 100, alors qu'en ce qui concerne la voirie urbaine et la voirie de rase campagne les augmentations accordées permettront à peine de couvrir la hausse des coûts des travaux.

D'autre part, la politique de contrôle du volume des investissements en fonction de la conjonction économique pèsera lourdement sur l'équipement routier puisque 458 millions d'autorisations de programme sont au départ bloqués au fonds d'action conjoncturelle, soit près de 27 p. 100 du montant total des autorisations prévues.

Dans ces conditions, il est certain qu'à la fin de 1973, outre les autoroutes de liaison, nous serons très loin d'avoir respecté le programme inscrit dans le VI<sup>e</sup> Plan. En particulier la voirie des collectivités locales sera très en retard sur le développement nécessaire puisque 51 p. 100 à peine du programme aura pu être engagé.

Seconde constatation, ce sacrifice atteint essentiellement la voirie nationale en rase campagne, c'est-à-dire celle qui devrait permettre les liaisons entre les autoroutes et éviter ainsi que les régions qui ne sont pas situées à proximité de ces dernières ne soient condamnées à ne pas être irriguées par les nouveaux courants de circulation.

Les insuffisances que je viens de signaler sont d'autant plus regrettables que, dans le même temps, le prélevement effectué par l'Etat sur l'ensemble de l'économie automobile par l'augmentation de la T. V. A., la taxe au profit du fonds de soutien des hydrocarbures, l'aménagement des taxes sur les voitures de sociétés, etc., atteindra 1 milliard de francs, le montant global des redevances ainsi payées par les usagers de la route s'élevant à 25 milliards de francs.

Certes, il n'est pas dans mon propos de nier la nécessité pour l'Etat de trouver les recettes nécessaires. Néanmoins, il me paraît indispensable que les crédits d'équipement routier soient en contrepartie utilisés au mieux.

A ce point de vue, monsieur le ministre, je me permets de vous présenter trois suggestions.

La première consisterait en une étude et une expérimentation véritable des possibilités d'amélioration de la circulation ouverte par ce qu'on appelle le « plan A. G. I. R. » — plan d'aménagement des grands itinéraires routiers — à l'étude depuis quatre ans à Rennes.

Je suis heureux que mon collègue M. Ruais ait, au cours de son exposé de ce matin, nuancé l'opinion qu'il avait émise dans son rapport écrit et préparé une utilisation du plan A. G. I. R. très proche de celle que je voudrais vous soumettre.

L'institution de routes à sens unique me semble être une solution économique pour assurer les liaisons en dehors des autoroutes à travers et entre les régions économiques elles-mêmes. Même si elle est discutable, ce que je ne nie pas, la solution devrait pouvoir être expérimentée.

Vous m'aviez promis, monsieur le ministre, au cours d'un débat au sein de la commission de la production et des échanges, qu'un essai serait tenté sur la nationale n° 317 entre Rennes et Redon. Je serais heureux que vous me confirmiez votre accord.

Le second point tient à la sécurité dont l'un des éléments principaux réside dans l'organisation du trafic routier en particulier grâce à l'implantation de la nouvelle signalisation européenne. L'Est du pays est presque entièrement équipé. Dès la fin de cette année, il est prévu de commencer l'équipement de l'Ouest, comme l'a écrit M. le directeur des routes au début

de mois de juin dernier. Car il semblerait que l'effort soit limité à 12.000 kilomètres de routes et à l'aménagement de certains carrefours dangereux. Cela me paraît nettement insuffisant et je serais heureux que cette prévision puisse être largement dépassée. En effet, les automobilistes empruntant les dizaines de milliers de kilomètres de nos routes nationales secondaires ou de nos routes départementales à grande circulation courent un risque d'accident quasi permanent du fait de la priorité à droite dont bénéficient des milliers de chemins ruraux.

**M. Marc Bécam.** C'est vrai !

**M. Isidore Renouard.** Enfin, si nous voulons que l'équipement de notre réseau routier suive les progrès des moyens de transport dont le développement est encouragé, il apparaît cependant regrettable qu'une grande partie de cet investissement conserve un caractère aléatoire parce qu'il est inscrit au fonds d'action conjoncturelle. L'équipement routier est une priorité du développement économique et social de la nation.

C'est pourquoi je souhaiterais que M. le ministre de l'économie et des finances renonçât à cette inscription afin de vous permettre, monsieur le ministre, l'engagement le plus tôt possible de toutes les dépenses nécessaires.

La route, aujourd'hui, est le squelette de notre économie, et en particulier de l'économie régionale. La politique de l'aménagement du territoire ne peut être réelle sans un réseau routier adapté au développement intensif de la circulation. Aussi n'oublions pas que le nombre des victimes d'accidents risque de s'accroître. Assurer, de ce fait, les investissements routiers est une grande obligation.

Sous réserve de ces remarques et de ces suggestions, je vous fais confiance, monsieur le ministre, et je voterai votre budget. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et sur divers bancs.)*

**M. le président.** La parole est à M. Barberot, dernier orateur inscrit.

**M. Paul Barberot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion générale des crédits du budget de l'équipement, je veux vous entretenir de l'industrie des travaux publics, de l'évolution des équipements collectifs, du budget, de l'évolution des prévisions du VI<sup>e</sup> Plan et de problèmes particuliers.

L'industrie des travaux publics est, par son chiffre d'affaires et par les emplois qu'elle procure, aussi importante que l'industrie de l'automobile. Mais elle est, c'est certain aussi, moins exportatrice. Cependant elle assume un rôle essentiel dans l'économie du pays, en contribuant à la réalisation des infrastructures collectives qui sont une préoccupation dominante des pays développés, donc de la France.

L'Etat, par le jeu des subventions directes ou indirectes, assure 70 p. 100 de l'activité des entreprises de travaux publics. Cette dépendance nécessite une continuité dans la mise en place des crédits et des programmes.

La dévaluation du franc, en 1969, a été suivie d'une politique de rigueur budgétaire pour lutter contre l'inflation. Mais ce sont les dépenses d'équipement de toute nature qui en ont fait les frais.

Les retards en matière d'équipements collectifs se sont aggravés, mais sans atténuation du mouvement inflationniste. La hausse des prix s'est poursuivie. On annonce qu'elle sera de 5,3 p. 100 en 1973.

Sans nul doute, les crédits publics affectés aux dépenses d'équipement ont progressé en 1971 et en 1972 et progresseront selon les prévisions pour 1973, mais le point de référence — l'année 1970 — était très bas puisqu'il avait régressé même par rapport à 1969.

Pour 1972, le Gouvernement s'était engagé à accélérer l'engagement des crédits disponibles pour éviter, d'une part, les ruptures de charge des entreprises se traduisant par une sous-productivité et, d'autre part, la naissance de problèmes de main-d'œuvre.

Le plan de soutien conjoncturel et les mesures prises en matière de crédits déconcentrés n'ont pas été suivis d'effets. Il en est résulté une aussi grande discontinuité que les années précédentes dans l'activité des entreprises de travaux publics.

Quant au budget pour 1973 de votre ministère, sa progression, par rapport à 1972, est notable, certes — 14,7 p. 100 pour les autorisations de programme — mais tempérée par l'augmentation des prix et par le blocage de crédits du F. A. C.

Il en résultera un accroissement du retard dans les équipements, particulièrement pour les réseaux routiers, entraînant une baisse sensible de l'activité des entreprises de travaux publics.

Il faut, monsieur le ministre, tout faire pour que les crédits du F. A. C. soient débloqués le plus rapidement possible en 1973 et assurer ainsi la continuité des programmes.

Avec nos rapporteurs, je constate que, grâce aux crédits privés, le programme de construction des autoroutes nous permettra d'être dotés d'un réseau déjà fort intéressant en 1975 et plus complet encore en 1978. L'effort doit être poursuivi au cours des prochaines années car c'est la seule manière de combler notre retard en ce domaine sur les pays du Marché commun et de faciliter les liaisons routières.

Toutes ces améliorations du réseau routier, comme la mise en service d'autoroutes, ne se traduisent malheureusement pas par une diminution du nombre des morts ou des blessés dans les accidents de la route. Pour parvenir à ce résultat, l'action des pouvoirs publics doit être nettement intensifiée sur les plans de la signalisation, de l'éducation des conducteurs et de la répression.

Quant à l'application du VI<sup>e</sup> Plan pour le réseau routier, mis à part les autoroutes, notre retard sur les prévisions sera, à la fin de 1973, de l'ordre de 11 p. 100. Je souhaite donc que dans les budgets des deux dernières années du VI<sup>e</sup> Plan, 1974 et 1975, les crédits soient suffisants pour permettre ce rattrapage. Ce sera, là aussi, un moyen d'améliorer la qualité de la vie.

J'arrive maintenant aux points plus particuliers qui intéressent mon département. D'abord les voies navigables. S'agissant de la liaison Mer du Nord—Méditerranée, l'an dernier, après avoir constaté la faiblesse des crédits, j'avais demandé qu'un effort fût fait. Cette année, je constate que les dotations ne permettront que la réalisation de quelques ouvrages à Lyon et entre Lyon et Auxerre.

La Saône doit être mise au gabarit international et pour ce faire un canal contournant la ville de Mâcon passera dans mon département. Cette réalisation doit faciliter un supplément important d'industrialisation, bien nécessaire pour l'équilibre économique de ce secteur de mon département.

Ce matin, vous nous avez indiqué une date : 1982. J'aimerais connaître les prévisions et les échéances exactes de ces travaux.

Revenant à la route je constate l'importance des travaux de renforcement coordonnés exécutés en 1972 dans mon département. Ils ont déjà provoqué une nette amélioration. Le complément, qui sera exécuté en 1973, facilitera encore la circulation mais je constate que pour la route nationale n° 83 Lyon—Besançon, seule la partie de Bourg-en-Bresse en direction du Jura est prévue et, seulement en 1974, la partie de Bourg à Lyon, dont le trafic est pourtant important.

Mais sur cette route aucune amélioration — zone de doublement ou déviation — n'est prévue, et pourtant des dossiers sont déposés. Je demande qu'ils soient acceptés afin que la route Lyon—Besançon reste vraiment la voie de liaison avec les pays rhénans. Faute de réaliser ces améliorations, le trafic d'affaires et le tourisme seront déviés par l'autoroute A 36 sur l'autoroute A 6, avec toutes les conséquences désastreuses qui en résulteront pour le sud et l'est du Jura et l'ensemble de l'Ain.

Monsieur le ministre, vous avez accepté à ce sujet de recevoir la semaine prochaine les parlementaires de l'Ain et du Jura. Je vous en remercie mais je voulais faire part de notre souci, qui est aussi celui de mon conseil général, comme celui des responsables économiques de nos départements.

Un dernier point : l'autoroute Mâcon—Genève, qui fait partie de la liaison Centre—Europe—Atlantique dont on vous a entre-tenu et dont vous entretiendra encore notre collègue M. Duval.

Lors de votre venue à Lyon, et plus récemment encore, vous avez déclaré que la section Pont-d'Ain—Bellegarde serait achevée et livrée à la circulation vers 1979-1980, ajoutant même que n'étaient pas exclues les sections Pont-d'Ain—Bourg—Mâcon dont le tracé devra bien tenir compte des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme actuellement applicables. Vous avez dit également que la section Pont-d'Ain—Lyon pourrait être réalisée pour la même date. Je désire vous voir confirmer ces informations ici.

Je souhaite également, monsieur le ministre, que vos réponses m'apportent promesses et satisfactions. D'avance je vous en remercie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur divers bancs.)*

(M. René La Combe, vice-président, remplace M. Jean Delachenal, au fauteuil de la présidence.)

**PRESIDENCE DE M. RENÉ LA COMBE,**  
vice-président.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

**M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, vous me permettez quelques remarques préliminaires pour mettre un peu d'ordre dans notre discussion qui, je vous le rappelle, n'est pas terminée puisqu'elle va se poursuivre par celle du budget de l'aménagement du territoire.

Nous nous apercevons du reste à cette occasion qu'aménagement du territoire et équipement s'interpénètrent sur bien des sujets.

Cependant, je ne répondrai que ce soir à M. Boudet au sujet de l'Authion : sa question intéresse essentiellement l'aménagement du territoire. Je ferai de même pour M. Gardeil, qui m'a parlé de Fos, pour M. La Combe, sur les mines de Segré, pour M. Damette qui m'a interrogé sur le rôle des métropoles d'équilibre et le développement des villes moyennes.

M. Meunier m'ayant prévenu qu'il était obligé de prendre le train de dix-huit heures cinquante-deux (Sourires), je signale que M. Christian Bonnet a répondu hier à sa première question sur les possibilités de vente des appartements H. L. M. et que M. Valéry Giscard d'Estaing vient de me faire savoir qu'il répondrait sous les huit jours à sa seconde question, de caractère essentiellement fiscal.

Je rectifierai maintenant quelques erreurs commises par M. Alduy. Je le fais parce que je suis soucieux de l'information exacte de l'Assemblée nationale.

Sur 355 millions de francs accordés par la caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales jamais un sou n'est allé aux villes nouvelles.

Il est absolument faux également que les crédits de rénovation urbaine soient réservés aux villes de plus de 150.000 habitants. Je pourrais citer des opérations menées à Albertville, Cusset, Tarare, Salon-de-Provence et Givors qui, à ma connaissance, n'atteignent pas ce chiffre de population et de loin.

M. Alduy a prétendu que nous réservations les crédits pour les espaces verts aux villes de plus de cent mille habitants. J'en suis également très étonné ! En effet, une instruction de mon prédécesseur — que je n'ai pas rapportée — prévoit d'en faire bénéficier en priorité les villes de plus de vingt mille habitants.

Enfin, mon interlocuteur a ajouté que les métropoles d'équilibre — et j'ai été sensible à son propos puisque je suis à l'origine de cette politique — avaient été inventées par des technocrates inconscients.

Perpignan n'est pas loin de Toulouse, et je n'aurais voulu poser qu'une question à M. Alduy : si nous n'avions pas engagé la politique des métropoles d'équilibre, le C. N. E. S. serait-il aujourd'hui à Toulouse et l'ensemble de la région profiterait-elle des effets de cette décentralisation capitale ? (*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. Barbet a prétendu que depuis 1965 les investissements publics avaient diminué de moitié en volume.

Je ne sais pas où vous avez pris ces chiffres, monsieur Barbet, mais vous verrez dans le rapport sur les comptes de la nation pour 1971 que, pour les dix dernières années, ces investissements ont augmenté de 10 p. 100 par an, en francs constants.

Vous avez dit aussi que l'effort de l'Etat en matière d'autoroutes et de routes s'était ralenti.

Entre 1969 et 1973, les crédits consacrés aux autoroutes ont augmenté de 246 p. 100, ceux affectés aux routes en rase campagne ont marqué une progression de 99 p. 100 ; et l'augmentation au titre de la voirie urbaine a atteint 47 p. 100. Au total l'effort ainsi consenti représente 116 p. 100.

Vous avez également évoqué le problème de la A 14. Nous mettons actuellement en œuvre un projet d'aménagement.

Vous avez prétendu que rien n'avait été fait sur la rocade de la A 86.

**M. Raymond Barbet.** Je n'ai pas dit cela !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Je crois l'avoir noté au fur et à mesure de vos propos.

Je ne citerai qu'une seule opération pour 1973 : 90 millions de francs sont prévus pour le pont et le viaduc de Gennevilliers.

La seconde partie de ma réponse viendra lorsque j'aborderai les questions plus précisément d'urbanisme.

M. Cornette a parlé des équipements portuaires de Dunkerque. Ces équipements, je le lui rappelle, sont les plus importants puisque, par rapport aux autres ports autonomes, nous leur affectons, en 1973, 120 millions de francs d'autorisations de programme, soit à peu près le tiers de notre dotation totale. Je sais que le port de Dunkerque souhaite très vivement la construction d'un nouveau quai, ce qui demanderait une dotation budgétaire supplémentaire de neuf millions de francs. Cela me paraît difficile.

Je rappelle à l'Assemblée ce que j'ai dit ce matin de notre politique portuaire. Nous jouons la spécificité. Les grands ports autonomes français — je pense particulièrement à Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos — en profitent largement puisqu'ils reçoivent près de 80 p. 100 du total de notre dotation.

M. Cornette a évoqué aussi la signalisation abusive sur le raccordement de Boulogne à l'autoroute. Je veux le tranquilliser à ce sujet. Une circulaire du 24 mai 1972 a prévu la disparition le plus vite possible des signalisations inutiles. Je veillerai personnellement à l'application de ses dispositions.

Vos rapporteurs d'abord, puis MM. Cornette et Regaudie ont traité de sécurité routière et des recommandations de la table ronde. Permettez-moi d'ajouter un mot sur ce sujet, bien qu'on en ait déjà longuement parlé ce matin. En 1973, nous supprimerons cinq cents points noirs. Nous dépenserons 38 millions de francs pour la signalisation horizontale de 10.000 kilomètres de routes nationales et 17 millions de francs pour la signalisation verticale. Nous avons prévu 18 millions de francs pour isoler les obstacles latéraux, supprimer les carrefours dangereux et les chaussées glissantes.

Pour les actions de sécurité routière — je répète le chiffre que j'ai déjà cité — 179 millions de francs sont prévus pour 1973, soit une hausse de 12,5 p. 100 par rapport à 1972.

Au moment où je tiens à déclarer comme prioritaire la mise en place d'un véritable service de l'usager et où dans chaque département, dans chaque C.E.T.E. — centre d'étude technique de l'équipement — je désigne un responsable de la sécurité routière et de l'exploitation de la route, je crois qu'on ne peut critiquer la direction que nous prenons en la matière.

Toujours à propos des autoroutes, M. Ruais a posé le problème du débouché direct de l'autoroute Paris—Chartres, problème que nous connaissons bien, et dont la solution n'a pu être retenue au VI<sup>e</sup> Plan en raison de priorités telles la desserte de Roissy, le doublement du tunnel de Saint-Cloud, le départ de Paris de l'autoroute A 4. La situation n'est cependant pas dramatique puisque cette autoroute A 10, fait exceptionnel, est reliée au boulevard périphérique par deux voies différentes.

J'admets toutefois que nous serons tenus d'envisager ce débouché — nous l'avons fait du reste en examinant avec beaucoup d'attention les propositions qui nous sont faites sur cette bissectrice — mais, j'appelle l'attention de l'Assemblée sur le fait que se posera alors un problème de péage à partir de Sceaux, et vous savez combien ce problème est difficile à traiter en milieu urbain.

M. Catalifaud a déploré le mauvais raccordement de Saint-Quentin à l'autoroute du Nord. Actuellement, le trafic varie entre 2.000 et 7.000 véhicules-jour, c'est-à-dire qu'il ne justifie pas absolument la mise à trois voies de la totalité de cet itinéraire. Cependant nous avons prévu la déviation de Saint-Quentin, dont les premiers travaux commenceront en 1973 ; la mise à deux fois deux voies de certaines portions d'itinéraire, la déviation de Chauny et la rocade Sud de Compiègne, opérations qui débiteront en 1973. La totalité des investissements sur cet itinéraire s'élève à plus de 30 millions de francs.

Plusieurs orateurs ont évoqué l'entretien des routes. Certes, l'augmentation de 3 p. 100 des crédits n'est pas considérable, mais compte tenu du transfert aux départements des routes nationales secondaires, ces dotations budgétaires s'appliqueront à environ 50.000 kilomètres de routes, au lieu des 80.000 kilomètres existant antérieurement. A ces crédits d'entretien s'ajoutent les crédits de renforcement coordonnés qui progressent, cette année, de 22 p. 100.

J'ai précisé récemment que 1.200 kilomètres d'autoroutes supplémentaires seraient construits entre 1978 et 1980, pour bien marquer notre intention de ne pas arrêter le programme d'accélération de leur construction à l'année 1978. Ce programme fait encore l'objet d'études et je ne peux aujourd'hui vous donner de précisions sur les tracés. Les décisions d'accélération ayant été prises, nous allons étudier de nouveaux tracés d'autoroutes qui seront pour la plupart réalisées sans aide budgétaire de l'Etat. C'est à cette occasion que je dirai à M. Valleix que le tracé de Paris-Bordeaux sera décidé et vraisemblablement programmé.

Plusieurs d'entre vous, M. Ruais, M. Renouard et M. Joanne notamment, m'ont parlé des projets A. G. I. R., c'est-à-dire d'aménagement des grands itinéraires routiers. J'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer, et même assez longuement, à l'occasion d'une question écrite, sur ce principe des routes A. G. I. R. Je rappelle qu'il s'agit de doubler une route par une autre route et de mettre chacune d'elle en sens unique.

En fait, ce type de route ne saurait se substituer aux autoroutes, car elles n'offrent à l'usager ni la même capacité d'écoulement du trafic, ni les mêmes services. En revanche, l'aménagement des grands itinéraires routiers offre une solution concurrente de la route à quatre voies qui peut être très intéressante et qui semble particulièrement indiquée dans les régions où le relief est faible, surtout lorsque les itinéraires traversent peu d'agglomérations. Du reste, cette formule a été en quelque sorte expérimentée entre Amiens et Arras et entre Le Luc et Brignoles sur la R. N. 7 où les solutions adoptées sont très voisines du système A. G. I. R.

J'ai prescrit l'étude d'un aménagement de ce type entre Nantes et Rennes et à cet effet j'ai prévu un crédit d'étude de 1,2 million de francs en 1973.

Nous aurons peut-être l'occasion de reparler tout à l'heure de la question du transfert des routes nationales secondaires. Vous me permettrez tout de même d'en dire un mot maintenant puisque M. Ruais et M. Cornette en ont parlé.

J'ai évoqué ce problème ce matin et j'ai rappelé que cinquante-deux départements avaient déjà accepté ces transferts. Encore une fois il ne s'agit nullement — et dans les conseils généraux nous nous sommes attachés avec succès à dissiper cette idée — d'un marché de dupes, mais d'une volonté très clairement exprimée par le Gouvernement de mieux répartir les tâches entre l'Etat et les départements.

Certaines inquiétudes se sont fait jour dont beaucoup se sont dissipées, concernant le montant, la modulation, l'affectation et la durée de la subvention. La lecture de l'article 52 du projet de loi de finances a dû, en grande partie, rassurer ceux qui s'inquiétaient de son montant puisque cette subvention sera cette année en augmentation de 3,23 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Pourquoi cette augmentation? Tout simplement parce que nous avons constaté que c'était là le taux d'augmentation moyen du coût des travaux routiers au cours des quatre dernières années.

L'affectation de la subvention au remboursement des emprunts a donné lieu à un certain nombre d'échanges de correspondance, de questions écrites et orales que vous connaissez bien. Le ministre des finances a du reste tout récemment répondu à un président de conseil général de manière très précise sur ce sujet. Encore une fois — et je vais essayer d'être à la fois clair et bref — on ne peut pas affecter cette subvention au remboursement d'annuités d'emprunt pour des raisons très simples: d'abord parce que le décret-cadre de mars 1972 sur les subventions a proscrié le principe des subventions en annuités; ensuite parce qu'il y a la règle de l'annuité budgétaire et enfin parce que le principe de la non affectation des ressources s'oppose à ce qu'une ressource déterminée soit affectée à une dépense déterminée. Mais en fait tout cela ne change rien au résultat et c'est ce qui importe. La subvention qui est versée aux départements au titre des transferts n'est grevée d'aucune affectation spéciale; elle va grossir les ressources du budget départemental. Le conseil général est le seul juge de son affectation et il peut donc, comme le ministre des finances l'a lui-même indiqué, utiliser ces fonds pour le remboursement d'annuités d'emprunts. Nous aurons peut-être l'occasion d'en redire un mot tout à l'heure.

M. Neuwirth s'est préoccupé des mesures envisagées pour faciliter la circulation des deux roues. Je précise que la circulation des deux roues tend à se réduire, contrairement à ce qu'on croit, au regard du trafic automobile qui, lui, augmente très rapidement. En dix ans, le trafic des cycles a diminué de 70 p. 100, celui des cyclomoteurs a augmenté de 42 p. 100; mais dans la même période le trafic automobile a augmenté de 174 p. 100.

M. Lucien Neuwirth. Ce que vous dites là paraît peu vraisemblable.

M. le ministre de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire. Le trafic des deux roues commence à progresser, mais il avait diminué d'une manière spectaculaire ces dernières années.

M. Lucien Neuwirth. Il renait!

M. le ministre de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire. Jusqu'en 1969 des programmes annuels étaient consacrés à la circulation des deux roues; ils ont permis de réaliser 295 projets entre 1959 et 1969 qui représentent 907 kilomètres pour un montant total de 44 millions de francs.

Actuellement, les travaux de construction de pistes cyclables sont imputés sur ce que nous appelons le programme finalisé de sécurité routière. On constate malheureusement que les propositions sont assez peu rentables et que le stock des dossiers dans cette matière s'amenuise, mais je pense qu'un certain nombre de bons projets pourront être retenus, grâce à notre politique d'établissement de plans de circulation à l'intérieur et aux abords des villes.

Je voudrais maintenant dire un mot de l'urbanisme, qui a suscité plusieurs questions.

D'abord une question de M. de Bénouville, sur le rééquilibrage à l'est de la région parisienne. L'opération Bercy proprement dite avance lentement; elle est du reste strictement du ressort de la ville de Paris. D'ores et déjà, sur le quai de la Rapée 100.000 mètres carrés de plancher sont réservés pour y regrouper un certain nombre d'administrations de l'Etat — c'est un problème que j'ai eu l'occasion de bien connaître à l'éducation nationale.

Le rééquilibrage, s'il est relativement difficile dans une ville comme Paris est beaucoup plus rapide en banlieue. Je rappellerai les 85.000 emplois nouveaux pour l'horizon 1985 qui seront créés à Roissy et le centre tertiaire de la ville nouvelle de la vallée de la Marne où le Gouvernement a prévu l'implantation d'un centre financier *bis* qui pourrait occuper une surface estimée à 500.000 mètres carrés de bureaux. En outre, 200.000 mètres carrés de bureaux ont été autorisés à Créteil et 120.000 à Bagnoleux.

Plusieurs d'entre vous, M. Caldaguès, M. Barberot, M. Gardeil, ont parlé de la politique des espaces verts pour déplorer le montant extrêmement modeste des crédits qui leur sont consacrés. Je voudrais encore une fois qu'on veuille bien le comparer au montant précédent et rappeler qu'il est six fois plus important que celui de 1970. Je compte orienter la préparation du projet de budget prochain de manière que l'augmentation soit plus forte encore.

J'avais eu un certain nombre d'idées que je n'ai pas abandonnées pour faire croître plus rapidement les crédits affectés aux espaces verts. Peut-être serons-nous amenés à en dire un mot tout à l'heure, monsieur le rapporteur.

Les problèmes de rénovation urbaine ont été assez peu traités cet après-midi, mais assez complètement hier par M. Royer. Si nous avons eu du mal en effet à déclencher de nouvelles opérations — il y avait 262 opérations de rénovation engagées au 1<sup>er</sup> janvier 1972, dont 70 seulement ont été terminées — et si nous avons voulu réserver nos crédits pour l'achèvement des opérations en cours, cela ne veut pas dire que je n'attache pas d'importance à la rénovation. Au contraire, car c'est un type d'opération très lié à l'implantation du logement social dans les centres de villes. Or, de plus en plus, le problème du logement social, c'est celui de l'habitat, c'est-à-dire celui de son implantation dans les villes par rapport aux équipements publics, services publics, commerciaux et privés, par rapport à l'animation, etc. Je souhaite donc que la réflexion porte sur le problème général dans cette affaire et recherche une articulation un peu plus judicieuse entre les divers moyens financiers qui peuvent contribuer à l'intervention dans les centres-villes. En dehors des crédits de rénovation urbaine, cela peut concerner ceux qui sont réservés à la résorption de l'habitat insalubre — maintenant qu'il n'y a pratiquement plus de bidonvilles de plus de trente habitants — et aussi la part foncière des financements du logement social — je pense aux H. L. M. et au 1 p. 100.

Les problèmes de la taxe d'urbanisation et de l'expropriation ont été abordés hier par M. Carter, aujourd'hui par M. Barbet et par vos rapporteurs. Mon prédécesseur avait étudié différentes formules de taxe d'urbanisation, qui toutes, du reste, sont apparues assez critiquables, parce qu'elles ne parvenaient pas à répondre à des exigences qui, il faut bien le dire, sont un peu contradictoires: ne taxer que les terrains non bâtis

des zones urbaines, mais atteindre aussi les terrains insuffisamment bâtis ; être d'un taux supportable mais rendre non rentable la rétention des terrains ; apporter des ressources nouvelles aux collectivités locales pour la réalisation de leurs équipements, mais ne pas bouleverser pour autant leurs bases d'imposition. Il était difficile de concilier ces impératifs. Nous avons donc suivi l'autre voie que vous connaissez, celle des Z. A. D. et des réserves foncières.

Comme M. Barberot a pu le souligner tout à l'heure, les éléments d'une réforme de l'expropriation sont déjà apparus en 1972. Il convient de les appliquer, mais j'estime que nous devons aller plus loin.

En effet, pour mener une politique foncière à moyen terme dans les zones équipées ou en voie d'équipement, il faudra que nous recherchions les conditions d'un système plus humain de l'expropriation, ce qui signifie, plus rapide. Il est inadmissible que le propriétaire d'un terrain situé dans une Z. U. P. par exemple ne puisse céder son terrain, ni mettre en demeure l'autorité expropriante de l'acquérir. Nous trouvons là l'origine de nombreux abus, non seulement dans les agglomérations, mais encore dans les tracés étudiés pour les voies de circulation.

M. Triboulet a soulevé, hier, le problème des plans d'occupation des sols dans son aspect général. Plusieurs d'entre vous m'ont d'ailleurs déclaré que je n'arriverai pas à le résoudre avant la fin de 1974. Or, à la fin de 1971, nous avions déjà 2.200 plans d'occupation des sols en cours d'étude. Quotidiennement, des demandes nous parviennent. Les crédits nécessaires à leur étude ont été augmentés de 40 p. 100 environ. Nous ne pouvons guère faire mieux.

Mais il me paraît que l'on oublie un peu trop facilement que les plans d'occupation des sols constituent un contrat, qu'ils sont le fruit d'une concertation entre les municipalités et l'administration : je le sais fort bien, puisque je viens de demander celui de ma commune. Or l'effort de concertation conditionne en grande partie la mise en œuvre des moyens d'études que je donnerai par ailleurs. Mais il faut que la volonté des collectivités locales s'affirme et surtout qu'une fois les plans demandés — ce n'est là qu'un acte passif — le conseil municipal déploie une certaine activité pour constituer les commissions, nommer les commissaires et participer aux travaux avec l'administration que j'ai l'honneur de diriger. Celle-ci s'y prêtera volontiers, puisque des instructions très précises lui ont été données sur ce point.

Je ne voudrais pas prolonger plus longtemps ce débat. J'ai remarqué que M. Sabatier, rapporteur général du budget, avait commencé son rapport en s'interrogeant sur la croissance, en traitant du logement, des équipements, de l'urbanisme. Peut-être avons-nous apporté un début de réponse à ses interrogations. La croissance, dans mon esprit, n'est pas un miracle. Il n'y a du reste pas de miracle dans le domaine économique.

Dans la croissance française qui, comme vous le savez, se situe en bonne place par rapport aux autres nations, je vois désormais le résultat d'une certaine volonté politique, et je suis persuadé que le ministère de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire a un rôle important à jouer en ce domaine.

Il doit d'abord donner à la France des équipements qui lui permettent d'être compétitive et faire l'effort d'associer — nous venons de l'évoquer à propos des plans d'occupation des sols — ceux qui assument des responsabilités à son propre effort. C'est là, d'ailleurs, la base de notre politique de diversification financière que j'ai exposée ce matin.

Les collectivités locales ont un rôle capital à jouer dans ce domaine. Ce rôle, elles le remplissent de mieux en mieux, et elles doivent pouvoir compter sur l'appui de mon administration pour mener à bien les tâches qui sont les leurs.

M. Christian Bonnet souhaitait hier qu'on pût passer de la notion de logement à celle d'habitat, ce qui est passer du quantitatif au qualitatif.

Toute notre action en matière d'urbanisme doit tendre à l'amélioration du cadre et de la qualité de la vie. Elle tendra aussi, je le répète, à accroître le sens de cette responsabilité des intéressés que je considère même, et peut-être surtout, dans le domaine technique, comme le vrai fondement de la démocratie. (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.** Personne ne demande plus la parole ?...

J'appelle maintenant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme concernant l'équipement et le logement.

## ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

- « Titre III : + 187.254.706 francs ;
- « Titre IV : + 14.374.805 francs. »

## ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.

- « Autorisations de programme, 2.222.500.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 1.467.875.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme, 5.165.610.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 1.577.700.000 francs. »

TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

- « Autorisations de programme, 10.500.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 10.500.000 francs. »

## ETAT D

Autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1974.

## TITRE III

TITRE III. — AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
EQUIPEMENT, LOGEMENT ET TOURISME

(Équipement et logement.)

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

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état B.

(Le titre III de l'état B est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

**M. le président.** M. Duval a présenté un amendement n° 98 ainsi libellé :

« I. — Réduire les autorisations de programme du titre V de 20 millions de francs.

« II. — Réduire les crédits de paiement du titre V de 15 millions de francs. »

La parole est à M. Duval.

**M. Michel Duval.** Monsieur le ministre, quelle joie pour nous de vous retrouver, à la tête d'un des plus importants ministères, maître des décisions, après vous avoir connu, comme ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'aménagement du territoire, responsable des seules suggestions !

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous féliciter, et laissez le rapporteur que je suis resté vous indiquer que si la solution de certains problèmes a progressé, d'autres problèmes, depuis cinq ans, n'ont pas évolué et doivent encore être évoqués, aujourd'hui, dans cet hémicycle.

Je suis personnellement ravi — et je pense que tous les membres de cette Assemblée partagent ce sentiment — que, après avoir été à l'origine de la conception, vous soyez maintenant en mesure de réaliser, et même sans doute de concevoir d'autres projets dans de nouveaux domaines.

L'objet de l'amendement que j'ai déposé est particulier et concerne, en fait, l'aménagement du territoire. Il doit cependant être présenté au cours de la discussion du budget de

l'équipement puisqu'il concerne la grande liaison routière Ouest-Est que réclame la commission de la production et des échanges et son rapporteur depuis plusieurs années.

Certains de mes collègues sont déjà intervenus sur ce sujet. Je me permets de rappeler que cette transversale, dont l'intérêt est capital pour l'avenir des deux tiers de la France, comprend, d'abord, un tronçon commun pour la traversée du Massif Central, ensuite, à l'Ouest, à partir de Limoges, trois antennes vers Nantes, La Rochelle et Bordeaux et enfin, à l'Est, à partir de Montluçon, une branche Nord vers Mulhouse et l'Allemagne et une branche Sud, vers Montluçon, Clermont-Ferrand, Lyon, Genève et le Midi méditerranéen par la vallée du Rhône.

Il s'agit, en fait, monsieur le ministre, de créer la première grande transversale routière française rompant avec la toile d'araignée centralisatrice vers Paris.

Les cartes des autoroutes, établies par la direction des routes et reproduites dans le rapport de M. Catalifaud, montrent qu'un blanc intégral existe en ce qui concerne l'Ouest, le Centre et le Sud-Ouest de notre pays. Il est temps d'en finir avec le désert français dont parle M. Gravier. Pour y parvenir, il faut créer cette transversale qui permettra d'éviter que les deux tiers du territoire ne restent déshérités.

L'année dernière, lors du débat budgétaire, votre, prédécesseur, M. Chalandon, avait déclaré que, au cours du VI<sup>e</sup> Plan, 550 millions de francs seraient consacrés par l'Etat à la réalisation de l'axe Centre-Europe-Atlantique. Or, selon les éléments d'information émanant de la direction des routes, les dotations budgétaires affectées à cette opération ont atteint 107 millions de francs, ce qui correspond à peu près aux engagements pris par le précédent gouvernement.

La situation paraît donc satisfaisante. En fait, un examen plus précis montre qu'il n'en est rien.

Il semble que tous les crédits prévus dans le budget de 1972 pour cet axe important n'aient pas été utilisés à cette fin, mais qu'une part non négligeable d'entre eux ont été affectés à d'autres opérations.

Je ne conteste pas l'utilité des travaux qui ont pu être effectués grâce à ces crédits. Je constate simplement que votre ministère procède trop facilement à des additions ou à des soustractions ou encore à des transferts abusifs; c'est pourquoi je voudrais que les choses soient claires.

En effet, des derniers arbitrages, il ressort que, dans le budget pour 1973, 40 millions de francs seulement seront affectés à la réalisation de l'axe Centre-Europe-Atlantique. A ce rythme, cette liaison, dont le tracé est pourtant bien précis, ne sera pas achevée avant la fin du siècle.

Je doute, quant à moi, que les populations concernées puissent garder leur calme jusque-là!

En déposant mon amendement, j'ai notamment voulu dénoncer certaines pratiques et protester contre l'affectation de certains crédits à des opérations fort différentes de celles qui avaient été prévues et promises.

Le tronçon central Limoges-Montluçon doit être exécuté en priorité, car je doute qu'il soit possible d'instituer un péage sur un tel itinéraire. Or il s'agit précisément du maillon central de cette chaîne qui reliera l'Atlantique à la vallée du Rhône.

Je rappelle par ailleurs au Gouvernement que, s'il ne peut intéresser des sociétés privées à ce projet, il a la possibilité de demander un financement complémentaire à la banque européenne d'investissement, puisqu'il s'agit d'une réalisation dont les répercussions seront à la fois nationales et européennes.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que des solutions ont été proposées par l'association pour la route Centre-Europe-Atlantique.

L'Auvergnat que je suis vous demande également de régler un problème qui reste pendant depuis cinq ans, à savoir la réalisation d'un viaduc sur la Sioule, qui permettrait enfin un désenclavement de l'Auvergne.

Monsieur le ministre, en décidant la réalisation de ce grand axe transversal français, vous assurerez la réussite d'une opération vitale pour l'aménagement du territoire. (Applaudissements sur divers bancs.)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné l'amendement, mais je pense que celui-ci n'aurait eu que peu de chances d'être retenu s'il avait été porté devant elle, car il n'est pas dans les habitudes de la commission des finances d'accepter des réductions de crédits — dont on s'accorde

généralement pour dire qu'ils devraient être supérieurs — parce que telle ou telle opération particulière n'a pas été inscrite au budget.

**M. le président.** La parole est à M. Védrières, pour répondre à la commission.

**M. Henri Védrières.** Depuis plus de douze ans, les promesses ont coulé à flots à propos de la liaison Centre-Europe-Atlantique.

On avait laissé entendre, à l'origine, qu'il s'agirait d'un tracé autoroutier. Puis, il a été question tout simplement d'une route à grande circulation. Le tronçon central Montluçon-Limoges n'est réalisé que par l'élargissement des routes nationales existantes. C'est important, mais cela ne va pas au-delà.

J'ajoute que les opérations d'élargissement ont été, en grande partie, réalisées grâce à la participation des départements et que l'on y a même consacré une partie des fonds de rénovation rurale.

Ni le contournement de Montluçon, ni celui de Guéret, ni celui d'autres localités importantes n'ont été réalisés.

Les sommes prévues pour cet axe Est-Ouest ne répondent pas du tout aux promesses qui avaient été faites et il conviendrait que M. le ministre de l'équipement prenne, aujourd'hui, des engagements précis devant notre Assemblée.

Si je m'associe aux protestations qui ont été émises, je ne demande pas la diminution des crédits inscrits dans tel ou tel chapitre du budget. Je souhaite, au contraire, que le Gouvernement prenne l'engagement de dégager les crédits nécessaires à la réalisation de la route Centre-Europe-Atlantique.

Une carence à cet égard ne ferait qu'accroître l'inquiétude qu'inspire l'avenir des routes nationales que l'on va mettre à la charge des départements, car si, dans ce domaine, le Gouvernement tient ses engagements: comme il le fait pour la liaison Centre-Europe-Atlantique, il en résultera des conséquences dramatiques pour les collectivités locales sans que soit pour autant résolu le problème des routes tant dans le Massif Central que dans le reste du pays. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** La route Centre-Europe-Atlantique est un projet qui a toujours été favorisé, sur le plan de la conception — je ne parle pas des crédits en ce moment — par la délégation à l'aménagement du territoire. J'en ai même été un peu à l'origine, avec certains d'entre vous, car je suis de ceux qui pensent que les liaisons transversales sont fort importantes en France. Et en disant cela, je pense à la fois aux liaisons routières et aux liaisons fluviales.

Les grands axes sont pour nous les véritables supports de toute politique active d'aménagement du territoire. C'est vrai pour la liaison fluviale Rhin-Rhône, et je l'ai encore déclaré ce matin en indiquant que les travaux de la Compagnie nationale du Rhône seront terminés en 1977, c'est-à-dire que la voie à grand gabarit ira à ce moment-là jusqu'à Saint-Symphorien. J'ai précisé, comme l'a rappelé tout à l'heure M. Joxe, que nous commencerions ensuite les études et les travaux de la branche alsacienne de la liaison Rhin-Rhône, qui seraient terminés à peu près en 1982, en même temps que la liaison Rhin-Danube.

Mais cette liaison fluviale, qui ne passe pas par Paris, n'est ni plus ni moins importante, dans tout son parcours, que la liaison routière qui relie la Suisse à l'Océan et quel qu'en soit le tracé. En effet, cette liaison Centre-Europe-Atlantique a la particularité d'intéresser au moins une quarantaine de départements; je voudrais qu'on ne l'oublie pas quand on évoque ce problème important.

M. Védrières a parlé du tronçon central et il a eu entièrement raison. M. Valleix a parlé de l'ensemble; quant à M. Duval, il a parlé de l'ensemble d'abord, puis plus particulièrement du projet de viaduc sur la Sioule, très important, sur la route nationale 143, dont la réalisation ne progresse, grâce aux crédits qui ont été inscrits en 1972, à sa demande, et qui n'ont pas été entièrement utilisés. Le relevé de terrain est achevé et l'on va pouvoir engager l'exécution de l'avant-projet de la déviation. En outre, nous avons décidé d'affecter, en 1973, un million de francs pour des travaux d'aménagement entre Montluçon et Clermont-Ferrand.

Dans une entreprise de cette taille, on ne peut pas considérer qu'il s'agit d'aller chercher les clients à Nantes ou à Bordeaux d'un côté, à Mulhouse ou à Grenoble, de l'autre — ce sont les

extrémités des deux entonnoirs dont on a parlé tout à l'heure — pour les amener à passer sur ce tronçon central fort bien aménagé entre Montluçon et La Souterraine. On ne peut imaginer une telle réalisation sans prendre en considération la totalité des crédits engagés sur l'ensemble de l'opération, soit 220 millions de francs, et qui, à la fin de 1972, conduisent à un taux d'avancement des travaux prévus au Plan de 42 p. 100. Grâce à l'effort que nous poursuivrons, ce taux sera porté à 53 p. 100 à la fin de 1973, ce qui est supérieur à la moyenne nationale pour le réseau de rase campagne. Ainsi, la nationale 142 entre Guéret et Montluçon fera l'objet l'année prochaine de renforcements coordonnés.

S'agissant d'un projet aussi vaste et aussi utile, mais qui ne peut être réalisé que par tronçons, je demande à ceux qui comme moi et avec moi s'intéressent à l'axe Centre-Europe—Atlantique, de bien vouloir le considérer dans sa totalité.

En terminant, j'invite M. Duval à bien vouloir retirer un amendement dont je comprends mal la portée puisque son objectif est d'accélérer la réalisation d'une opération tout en réduisant les crédits qui lui sont consacrés.

**M. le président.** La parole est à M. Duval, pour répondre au Gouvernement.

**M. Michel Duval.** Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous nous avez apportées. Je suis d'autant plus heureux que vous venez de vous affirmer comme le créateur et désormais le défenseur, ô combien vigilant — puisque vous en avez les moyens — de l'axe Centre-Europe—Atlantique.

Si je vous ai un peu « taquiné » avec mon amendement, c'est parce que j'ai parfois eu l'impression que des travaux de voirie urbaine et de déviation avaient été réalisés grâce aux crédits destinés à ce projet de liaison routière.

Je vous demande d'insister auprès du Gouvernement pour que, grâce aux crédits inscrits au F. A. C., vous puissiez augmenter substantiellement la dotation initialement prévue.

Je souhaite qu'à l'avenir vous présentiez au Parlement une ventilation précise des crédits affectés à chacun des tronçons ainsi que des sommes employées effectivement. Ainsi n'y aura-t-il plus d'équivoque et ne serons-nous pas obligés, pour avoir un débat de fond sur ce sujet, de proposer la réduction de crédits, dont nous souhaitons au contraire, avec vous, l'augmentation.

Cela dit, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 98 est retiré.

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

**M. Raymond Barbet.** Le groupe communiste vote contre l'ensemble du titre V.

*(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

*(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)*

**M. le président.** Je rappelle que, à l'occasion de la discussion des crédits concernant le logement, l'Assemblée a déjà examiné les amendements n° 66 et n° 91 rectifié portant sur ce titre.

Je ne suis donc plus actuellement saisi que de l'amendement n° 67 présenté par M. Sabatier, rapporteur général, et par M. Caldaguès.

Cet amendement est ainsi libellé :

« Réduire de trois millions de francs les autorisations de programme du titre VI. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Michel Caldaguès, rapporteur spécial.** Il s'agit d'un amendement de procédure. En effet, la commission des finances, faute de pouvoir proposer l'augmentation de ces autorisations de programme qu'elle juge insuffisantes, a voulu, par ce moyen oblique, provoquer une confrontation à l'issue de laquelle elle espère que le Gouvernement voudra bien prendre lui-même l'initiative d'un relèvement de crédits. Je souhaite donc obtenir cette assurance de M. le ministre de l'équipement.

Au moment où toutes les déclarations officielles mettent l'accent sur l'amélioration de la qualité de la vie, il serait paradoxal que les subventions destinées aux espaces verts restent stationnaires même si, parties d'un chiffre très modeste, elles ont bénéficié, au cours des dernières années, d'une progression spectaculaire.

Je profite aussi de cette occasion pour vous dire, monsieur le ministre, que la ventilation de ces crédits ne nous paraît pas heureuse. D'après les indications que nous avons recueillies, sur les 16.800.000 francs d'autorisations de programme qui nous

sont proposés, 4 millions seraient destinés à l'aménagement d'espaces verts dans les villes nouvelles. Il paraît évident que cette subvention est essentiellement une subvention à la dépense foncière. Il n'y a pas de commune mesure entre les dépenses foncières nécessitées par l'aménagement des espaces verts dans les villes nouvelles qui sont réalisées, a priori, à la campagne et celles qui sont nécessaires en tissu urbain.

Affecter aux villes nouvelles près du quart de ce crédit, c'est leur accorder une part proportionnellement trop importante. Nous ne pensons pas que ce soit là une bonne politique, d'autant que les villes nouvelles ne manquent pas, par ailleurs, de disponibilités budgétaires qui leur permettent d'acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement de leur centre.

Monsieur le ministre, je souhaiterais obtenir de vous l'assurance que cette observation sera prise en considération.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Nous avons déjà évoqué tout à l'heure, au cours d'un autre débat, le problème des espaces verts, et M. Caldaguès sait que j'y ai beaucoup réfléchi. J'avais même envisagé un moyen d'augmenter la dotation en question, mais il ne m'a pas suivi dans cette direction de pensée. Depuis, j'ai eu une autre idée, que je voudrais soumettre à l'Assemblée.

Pour la région parisienne, le code de l'urbanisme prévoit — je crois que c'est l'article 152-5 — que l'affectation des terrains libérés par les industriels relève de l'autorité administrative. Ils peuvent donc être affectés à la réalisation d'espaces verts. Pour appliquer cette disposition de la loi, le District ne pourrait-il envisager de consacrer une certaine part de la dotation qu'il reçoit du fonds d'aide à la décentralisation, lequel, je le rappelle, est alimenté par la redevance de bureaux ? Et pour prouver ma volonté de faire avancer cette affaire, je me propose de consacrer une partie des crédits de ce fonds, gérés par mes soins, au financement complémentaire d'un certain nombre d'espaces verts. Ce serait assez légitime puisque ces équipements améliorent directement les conditions d'accueil des entreprises et de ceux à qui elles offrent des emplois.

Si demain, lors de la répartition de l'excédent — soyez d'ailleurs assurés qu'à cette occasion je me ferai votre avocat auprès de M. le ministre de l'économie et des finances — il se révélait possible d'augmenter la dotation de l'article budgétaire relatif aux espaces verts, j'en serais particulièrement heureux. Je pourrais ainsi reconsidérer la ventilation des crédits, en modifiant les pourcentages d'affectation des différents bénéficiaires, qu'il s'agisse de villes nouvelles ou d'autres villes.

Mais je vous demande de bien vouloir, compte tenu de ma bonne volonté — je dirai même de ma volonté tout court — retirer l'amendement n° 67.

**M. le président.** La parole est à M. Caldaguès, rapporteur spécial.

**M. Michel Caldaguès, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, votre propos m'a paru assorti de quelques réserves. Néanmoins, puisque c'est le Gouvernement tout entier qui est ici représenté et que, manifestement, sa volonté me paraît être d'augmenter les crédits relatifs aux espaces verts, j'accepte, au nom de la commission, de retirer cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 67 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

*(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

*(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VII.

*(Les autorisations de programme du titre VII sont adoptées.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VII.

*(Les crédits de paiement du titre VII sont adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix le titre III de l'état D.

*(Le titre III de l'état D est adopté.)*

## Article 52.

**M. le président.** Nous en venons maintenant à l'article 52 rattaché à ce budget :

« Art. 52. — La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1973, à 310 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte. »

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

**M. Jean Boyer.** Monsieur le ministre, le transfert dans la voirie départementale des routes nationales secondaires a suscité au sein du Parlement et des assemblées départementales certaines réactions, dont la vivacité était d'ailleurs à la mesure du problème.

Au cours de la discussion du budget de 1972 et tout récemment encore devant le Sénat, M. le secrétaire d'Etat chargé du budget nous a apporté certains apaisements.

Je crois cependant, monsieur le ministre — et, ce disant, j'interviens non seulement au nom du groupe des républicains indépendants, mais aussi au nom des autres groupes de la majorité — qu'il est de mon devoir de vous poser trois questions précises, afin que tout soit clair désormais.

La première question concerne l'actualisation de la subvention. Je conçois fort bien qu'il ne puisse être question d'indexation et j'apprécie le fait que, sensible aux arguments économiques de l'heure, vous ayez décidé de majorer cette année de 10 millions de francs la subvention inscrite au budget de 1972, en la portant ainsi à 310 millions, soit une augmentation de 3,33 p. 100.

Mais, très honnêtement, monsieur le ministre, est-ce suffisant ? Pour ma part, je ne le crois pas. Une augmentation de 3,33 p. 100 ne correspond pas au mouvement actuel des prix auquel le coût des travaux routiers ne saurait échapper.

En conséquence, monsieur le ministre, je vous demande de porter à 6 p. 100 le taux de majoration que vous entendez appliquer à la subvention de base.

Ainsi, sans que l'aide de l'Etat soit nécessairement au diapason de l'effort que devront consentir demain les conseils généraux, nous pourrions au moins dire que l'Etat a joué le jeu.

Ma deuxième question concerne les possibilités d'emprunt dont sera assortie la subvention. Vous dites que cette subvention viendra s'ajouter à la masse totale des subventions d'Etat reçues par le département et que les possibilités d'emprunt seront accrues en conséquence. Soit ! Mais j'aimerais avoir plus de précisions, car l'affaire est d'importance.

J'aimerais connaître le montant en volume et en pourcentage des emprunts que le département sera autorisé à contracter en fonction de la subvention.

Qu'il me soit permis, monsieur le ministre, de citer un cas concret pour illustrer mon propos.

Si le département de l'Isère accepte le transfert proposé, il recevra une subvention de 6.000 francs par kilomètre, soit, pour les 700 kilomètres de routes concernées, une subvention totale de 4,2 millions de francs. Pourra-t-il emprunter chaque année — c'est là l'essentiel — 4,2 millions de francs pour ses travaux d'entretien et de réfection des routes concernées ?

Si la réponse est affirmative, j'en serai très heureux. Si elle est négative, dites-moi sur quoi le département pourra compter.

Cela est d'une importance primordiale — j'y insiste. Car, faute de précisions et d'engagement de la part du Gouvernement sur ce point, le département risque fort d'avoir de mauvaises surprises lorsque viendra le moment de solliciter les emprunts.

J'en viens à ma troisième question. J'aimerais avoir l'assurance formelle que ladite subvention sera prélevée non pas sur les dotations des tranches locales du fonds spécial d'investissement routier, mais bien sur les crédits destinés à la voirie nationale.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Monsieur Boyer, je réponds tout de suite à votre dernière question.

Comment pouvez-vous me poser une telle question, alors que M. le ministre de l'intérieur vous a donné cette assurance par écrit, que je vous l'ai moi-même réitéré sur tous les tons et qu'un crédit de 310 millions de francs, inscrit à mon budget, doit être transféré au budget du ministère de l'intérieur ? On ne saurait être plus clair.

En ce qui concerne les possibilités d'emprunts, je me suis, là aussi, clairement expliqué.

Quant au volume des emprunts, il faut savoir — et le ministre de l'intérieur en dresse actuellement l'inventaire — quel sera globalement, pour l'ensemble de la France, le montant des besoins d'emprunts exprimés par les départements à l'occasion de cette grande entreprise — qui me paraît tout à fait remarquable, si j'en juge par mon département — de rénovation des routes départementales, mais il est très difficile de le savoir avant de connaître les demandes des uns et des autres.

Certains départements ont déjà fait connaître leurs besoins et nous leur accorderons des possibilités d'emprunt très importantes. Les autres ne l'ont pas fait, et quelques-uns d'entre eux n'ont d'ailleurs pas délibéré sur la proposition qui leur était faite, ce qui ne peut que compliquer la situation.

C'est seulement au lendemain de l'inventaire, lorsque tous les départements auront fait connaître leur désir en la matière, que je pourrai apporter une réponse plus précise.

De toute manière, par rapport aux subventions, il n'y aura pas pour les emprunts de limite inférieure ni supérieure.

Vous savez bien, monsieur Boyer, comment se déroule habituellement la procédure en matière d'autorisation d'emprunt. Elle se déroulera de la même manière dans le cas qui vous préoccupe.

En ce qui concerne la majoration de 3,33 p. 100, il faut voir comment se présente cette affaire.

Si nous avons retenu ce taux, c'est parce que nous voulons pouvoir dire tous les ans que nous actualisons la subvention allouée par l'Etat aux départements en fonction de l'augmentation réelle des dépenses enregistrées en matière de travaux routiers l'année précédente.

Ce calcul a été fait avec le plus grand soin. Nous nous sommes servis des indices officiels, auxquels nous avons appliqué de nombreux paramètres. Nous avons calculé — et le calcul vaut aussi bien en l'occurrence pour nos propres prévisions que pour celles des départements — que, compte tenu des gains très importants de productivité réalisés dans ce domaine, le coefficient d'actualisation devait être de 3,33 p. 100.

Je ne vois donc pas pourquoi j'accepterais de modifier ce qui correspond à la réalité, car le taux de 3,33 p. 100 est une réalité, sous prétexte que d'aucuns mettraient nos calculs en cause — je veux croire que ce n'est pas votre cas, monsieur Boyer.

Ces calculs — j'y insiste — ont été faits avec beaucoup de sérieux et ils correspondent à l'augmentation de 1973 sur 1972. Voilà le fond de la question.

**M. le président.** M. Sabaïer, rapporteur général, et M. Denvers ont présenté un amendement n° 71, ainsi libellé :

« Compléter ainsi l'article 52 :

« L'Etat pourra conclure avec les collectivités locales des contrats de programmation et de financement pluri-annuels. »

La parole est à M. Regaudie, pour défendre l'amendement.

**M. René Regaudie.** L'amendement n° 71, qui a été accepté à l'unanimité par la commission des finances, devrait recueillir l'assentiment de l'Assemblée.

Son objet me semble aller dans le sens des propos tenus par M. le ministre. En tout cas, il répond au vœu formulé par M. Boyer.

Il s'agit, en l'occurrence, d'apporter aux départements des garanties qu'ils n'ont pas actuellement à propos du transfert des routes nationales secondaires.

Le contrat qui interviendrait entre l'Etat et les départements mentionnerait la programmation et le mode de financement des travaux à effectuer. Pour l'instant, nous n'avons, quoi qu'en ait dit M. le ministre, aucune précision et surtout aucune garantie pour l'avenir. M. le ministre des finances a bien adressé une réponse écrite à un parlementaire sur ce problème. Mais jusqu'à preuve du contraire, cette réponse n'a pas valeur législative.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre d'accepter l'amendement et au Parlement de le voter.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Pierre Rueis, rapporteur spécial.** La commission a accepté cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.** Je ne vois pas la possibilité d'accepter cet amendement.

En effet — M. Regaudie le sait aussi bien que moi — l'Etat ne peut s'engager financièrement que pour un an, en vertu du principe de l'annualité budgétaire, et un tel contrat serait un cadre vide. Ou alors cela signifierait qu'une telle mesure se substitue aux accords déjà conclus sur l'étalement des transferts.

Je ne vois pas non plus l'utilité d'accepter cet amendement.

En effet, le chiffre fixé par la loi de finances de 1972 constitue un minimum pour les années à venir et chaque année le Parlement doit à nouveau délibérer sur les crédits.

Je suis persuadé que, annuellement, le Parlement aura l'occasion de rappeler au Gouvernement les engagements qu'il a pris au sujet des transferts et que celui-ci aura à cœur de les tenir.

C'est pourquoi il ne me paraît pas possible d'accepter cet amendement.

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

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, je ne mets en doute ni votre bonne foi ni la valeur des engagements que vous prenez devant l'Assemblée. Mais l'expérience apprend le peu d'effet de tels engagements. Il nous sera chaque année opposé le principe de l'annualité budgétaire et chaque année les départements devront attendre la subvention.

Or, du fait qu'elle est annuelle, la subvention ne sera pas automatiquement renouvelée en fonction des engagements pris. Elle pourra tout aussi bien être diminuée, voire disparaître. Cela s'est déjà produit dans le passé et nul ici ne le contestera.

Monsieur le ministre, vous occupez aujourd'hui ce poste et — j'y insiste — je ne doute pas de votre bonne volonté. Mais qui l'occupera demain ? Dans quelques années, les membres du Gouvernement ne s'estimeront pas engagés par un article de la loi de finances de 1973. Les départements devront donc supporter une charge importante qui leur aura été imposée, sans aucune contrepartie.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je tiens simplement à apporter un léger rectificatif aux propos de M. Regaudie.

M. Regaudie a déclaré que cette subvention pourrait être ultérieurement supprimée.

Il ne peut en être ainsi, car l'amendement que j'ai déposé et qui a été adopté en 1966 prévoit que, les années suivantes, cette subvention ne sera pas inférieure. Cela signifie bien qu'elle ne pourra être supprimée. La discussion porte seulement sur le problème de l'indexation.

**M. René Regaudie.** Surtout sur l'emprunt.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 71, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 52.

(L'article 52 est adopté.)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, concernant l'équipement et l'urbanisme.

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

— 2 —

#### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1963, n° 2582 (Rapport n° 2585 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan) ;

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme (suite) :

Aménagement du territoire :

(Annexe n° 8. — M. Ansquer, rapporteur spécial ; avis n° 2590, tome XIII, de M. Duval, au nom de la commission de la production et des échanges.)

La séance est levée.

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

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

VINCENT DELBECCHI.