



BOULEVARD OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DEBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(53^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du jeudi 10 novembre 1988

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU

1. **Rapport du délai de dépôt des candidatures à des organismes extraparlimentaires** (p. 2080).
2. **Rappel au règlement** (p. 2080).
M. André Duroméa.
3. **Loi de finances pour 1989 (deuxième partie)**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2080).

ÉQUIPEMENT ET LOGEMENT

Urbanisme, logement et services communs (suite)

Réponses de M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, aux questions de : MM. Alain Jonemann, Patrick Balkany, Eric Raoult, Bernard Derosier, Joseph Vidal, Bernard Carton, Francisque Perrut, Jean-Guy Branger, Claude Dhinnin, Jean Laborde, Jacques Guyard, Albert Denvers.

Les crédits concernant l'urbanisme, le logement et les services communs, inscrits à la ligne « Équipement et logement », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits des routes.

Article 63 (p. 2090)

Amendements de suppression nos 24 de la commission des finances, 59 de la commission de la production et 77 de M. Duroméa : MM. Jean Anciant, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean Oehler, rapporteur pour avis de la commission de la production ; André Duroméa, le ministre. - Adoption.

L'article 63 est supprimé.

Article 64 (p. 2091)

M. le ministre.

Amendements de suppression nos 72 de M. Bruno Durieux, 76 de M. Borotra et 78 de M. Duroméa : MM. Bruno Durieux, Eric Raoult, André Duroméa, Jean Anciant, rapporteur spécial ; le ministre, Guy Malandain. - Réserve du vote.

Amendements nos 9 de M. Thiémé, 79 de M. Duroméa et 62 de M. Beaumont, amendements identiques nos 87 de M. Jacquemin et 88 de M. Beaumont, amendements identiques nos 84 de M. Gantier et 86 de M. Jacquemin, amendements nos 73 de M. Bruno Durieux et 89 de M. Oehler : MM. Jean-Pierre Brard, André Duroméa, Charles Fèvre, Bruno Durieux, Gilbert Gantier. - Retrait de l'amendement n° 73.

MM. Jean Oehler, Jean Anciant, rapporteur spécial ; le ministre. - Réserve du vote sur les amendements nos 9, 79, 62, 87 et 88, 84 et 86, et 89.

Amendement n° 60 de la commission de la production : MM. Jean Oehler, rapporteur pour avis ; Jean Anciant, rapporteur spécial ; le ministre. - Réserve du vote sur l'amendement n° 60 rectifié.

Réserve du vote sur l'article 64.

Article 65. - Adoption (p. 2095)

M. le ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 2095)

Routes

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Alain Rodet,
Patrick Devedjian,
Pascal Clément,
François Rochebloine.

M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement.

Réponses de M. le ministre aux questions de : MM. Alain Rodet, Jacques Guyard, Jean-Claude Dessein, François Grussenmeyer, Philippe Auberger, Alain Jonemann, Gérard Longuet, Jean Desanlis, Bruno Durieux, Bernard Derosier, Daniel Goulet, Antoine Rufenacht, Marcel Dehoux, Gaston Rimareix, Jean-Marie Demange.

ÉQUIPEMENT ET LOGEMENT

MM. Bruno Durieux,
Léonce Deprez,
Jean Tiberi,
Jean-Pierre Brard,
Guy Malandain.

Etat B

Titre III. - Adoption par scrutin (p. 2113)

M. Jean-Fierre Brard.

Titre IV. - Adoption par scrutin (p. 2113)

Etat C

Titre V. - Adoption (p. 2113)

Titre VI (p. 2113)

MM. Guy Malandain, le ministre.

Adoption du titre VI.

Etat D

Titre III. - Adoption (p. 2113)

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

4. **Dépôt d'une proposition de loi organique** (p. 2115).
5. **Dépôt de rapports** (p. 2115).
6. **Ordre du jour** (p. 2116).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU,
vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

REPORT DU DÉLAI DE DÉPÔT DES CANDIDATURES A DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. La commission des finances, de l'économie générale et du Plan demande que le délai de dépôt des candidatures à neuf organismes extraparlamentaires, qui avait été fixé au jeudi 17 novembre, soit reporté au lendemain, vendredi 18 novembre à dix-huit heures.

La liste de ces organismes est affichée et sera publiée en annexe au compte rendu de la présente séance.

2

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le président. La parole est à M. André Duroméa, pour un rappel au règlement.

M. André Duroméa. Monsieur le président, mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58 du règlement.

Je viens d'apprendre que M. Périgot, président du C.N.P.F., et la chambre d'industrie et de commerce de l'Île-de-France avaient fait part de leur intention d'envoyer des commandos dans les centres de tri pour s'emparer des sacs postaux concernant les entreprises.

M. Eric Raoult. Ce n'est pas vrai !

M. André Duroméa. Il s'agit, là, d'une attitude provocatrice qui est lourde de dangers pour les libertés et la démocratie. Elle met gravement en cause le droit de grève, tout comme le fait l'existence de centres parallèles mis en place avec le concours du ministère.

Il est assez extraordinaire de voir un patronat qui pratique une politique d'austérité et de chômage se découvrir inopinément une vocation de défenseur des usagers, mais, surtout, il s'agit d'une mise en cause intolérable du secret de la correspondance, qui est un principe constitutionnel.

Les agents d'exploitation, les chauffeurs postiers mènent une action responsable pour la reconnaissance de leurs droits, la défense du service public et l'intérêt véritable des usagers. Ils ne céderont pas aux provocations.

Je m'adresse donc à la présidence et au ministre présent pour leur demander d'intervenir auprès du Gouvernement afin de mettre un terme aux manœuvres du patronat et de négocier sérieusement avec les postiers.

M. le président. Il s'agit là, monsieur Duroméa, d'un rappel au règlement un peu particulier. *(Sourires.)*

Je pense que le Gouvernement...

3

LOI DE FINANCES POUR 1989

(DEUXIÈME 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 1989 (nos 160, 294).

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Urbanisme, logement et services communs *(suite)*

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

Ce matin, l'Assemblée a abordé la phase des questions.

Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Alain Jonemann.

M. Alain Jonemann. Monsieur le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, ma question a trait à l'urbanisme, dont il a été fort peu question ce matin.

Je le regrette, car construire des logements, c'est bien ; savoir où et comment les construire, c'est une autre chose ! Et l'urbanisme, monsieur le ministre d'Etat, c'est aussi l'art de savoir ne pas construire.

Or il est question d'une prochaine mise en révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, schéma qui apparaît aujourd'hui dépassé sur bien des points et qu'il convient donc d'actualiser, en fonction notamment des évolutions démographiques de la région parisienne.

Cette mise en révision s'inscrirait également dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique de relance de l'offre foncière, politique qui a été initiée pour la région d'Île-de-France par votre prédécesseur, M. Méhaignerie.

Je souhaiterais savoir si vous épousez à cet égard les options de votre prédécesseur et quelles sont les intentions des pouvoirs publics et de vous-même à l'égard d'une éventuelle urbanisation des 500 hectares de la plaine de Montesson, actuellement à vocation maraîchère, et qui constitue l'une des dernières grandes réserves foncières de la région d'Île-de-France.

J'aimerais savoir en particulier si vous entendez tenir compte de la volonté des élus des communes concernées, toutes sensibilités politiques confondues, de voir maintenir dans cette plaine de Montesson un poumon vert à proximité du grand pôle d'urbanisation tertiaire de La Défense.

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

M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France indique que la vocation agricole de la plaine de Montesson sera maintenue pendant la première phase d'application du schéma, c'est-à-dire jusqu'en 1990.

Cela sous-entend qu'à partir de cette date la vocation de ce secteur peut être réexaminée. La réflexion à ce sujet se trouve être accélérée par les trois éléments suivants : le lancement du projet d'autoroute A14, la recherche des moyens permettant de relancer l'offre foncière en région parisienne et la mission confiée par le Premier ministre à M. Biasini sur l'avenir de La Défense.

Il est certain que la plaine de Montesson offre des possibilités en matière d'habitat.

Ces possibilités ne peuvent donc être prises en compte que dans une réflexion globale sur les problèmes de l'ouest de la région parisienne.

Cette réflexion intéresse en premier lieu les élus directement concernés par l'élaboration d'un schéma directeur local dans le cadre du syndicat intercommunal d'étude et de programmation présidé par M. le maire de Chatou.

M. Alain Jonemann. Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat !

M. le président. La parole est à M. Patrick Balkany.

M. Patrick Balkany. Monsieur le ministre d'Etat, les solutions que vous nous proposez pour financer le logement social sont pour le moins paradoxales : vous affirmez une priorité claire en faveur de ce type de logement, avec une réhabilitation de 170 000 appartements pour l'année prochaine, une dotation de l'A.N.A.H. lors de la loi de finances rectificative, mais, dans le même temps, vous « asséchez » dangereusement le fonds du « 1 p. 100 » en abaissant son taux de 0,72 à 0,62 p. 100.

Le produit du « 1 p. 100 », vous le savez bien, monsieur le ministre d'Etat, représente 6 p. 100 du financement total de la construction en France.

Tous les intéressés, employeurs et salariés, sont favorables à ce système, qui a permis depuis trente-cinq ans à près de 6 millions de familles de se loger et qui concerne, cette année encore, près de 300 000 ménages, qui demandent, d'après une enquête récente, une extension de la gamme des services qui leur sont ainsi offerts.

Dans les Hauts-de-Seine, l'office départemental d'H.L.M. que j'ai l'honneur de présider est l'un des plus importants de France, à la fois par le nombre d'appartements qu'il gère (près de 28 000), par son budget (plus d'un milliard de francs) et par la politique ambitieuse qu'il conduit en vue de restaurer son patrimoine - 182 millions de francs de grosses réparations cette année.

Mais il reste malgré tout 15 000 réhabilitations « lourdes » à réaliser rapidement.

Pour en faire 2 000 par an, tout en maintenant un effort nécessaire en faveur des constructions neuves, le financement des diverses collectivités publiques, notamment de l'Etat, est indispensable.

Le conseil général des Hauts-de-Seine a, sur ce dossier, une attitude exemplaire en attribuant à l'office départemental chaque année un total cumulé de subventions de plus de 100 millions de francs.

Mais rien ne serait possible sans l'apport irremplaçable des collecteurs du « 1 p. 100 »...

M. le président. Monsieur Balkany, il faut conclure !

M. Patrick Balkany. ... qui passent avec l'Office des conventions sans lesquelles de nombreux projets ne pourraient voir le jour.

Il en est de même, monsieur le ministre d'Etat, j'en suis sûr, pour de nombreux organismes d'H.L.M....

M. le président. Concluez, monsieur Balkany !

M. Patrick Balkany. Je conclus, monsieur le président.

... qui s'inquiètent légitimement de cette évolution que vient de dénoncer l'agence nationale pour la participation des employeurs à l'effort de construction.

Ma question est simple : allez-vous, monsieur le ministre d'Etat, annuler cette réduction du taux de la participation des employeurs à l'effort de construction ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je crois avoir répondu ce matin très largement à la tribune à la question que vous venez de poser.

Alors, de deux choses l'une : ou vous n'avez pas suivi mon propos...

M. Patrick Balkany. Mais si !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... ou vous l'avez mal interprété.

M. Patrick Balkany. Ah !...

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je me réjouis en tout cas de l'intérêt que vous portez au logement social dans votre département. (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Eric Raoult. Très beau département !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Selon vous, monsieur Balkany, le gouvernement actuel est coupable d'avoir réduit le « 1 p. 100 logement » de 0,72 à 0,62 p. 100. Je ne conteste pas le fait, encore que, d'ici à la fin de la soirée, vous aurez peut-être une nouvelle de nature à atténuer une partie de votre inquiétude.

M. Patrick Balkany. C'est pour ça que j'interviens !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Mais le gouvernement actuel n'est pas le premier à s'être engagé dans cette voie, et certains de ceux que vous avez vigoureusement soutenus avaient déjà, dans une large mesure, procédé de la sorte.

M. Patrick Balkany. Ce n'est pas une raison pour les imiter !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je viens d'apprendre que le département des Hauts-de-Seine aidait puissamment l'office départemental d'H.L.M. que vous présidez. Je m'en réjouis, mais je ne m'en étonne pas étant donné le potentiel fiscal d'un département qui, grâce en particulier au développement de tous les bureaux de cette zone de Paris, est effectivement l'un des plus riches de France.

Vous me permettez de me réjouir pour vous que vous soyez dans cette situation, mais votre détresse me semble, en l'occurrence, tout à fait relative. (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Jonemann.

M. Alain Jonemann. Monsieur le ministre d'Etat, ma question a trait, cette fois, à un problème de logement que vous avez évoqué ce matin dans votre exposé, sans y apporter pour autant de réponse tout à fait formelle.

Compte tenu de la mixité et de la fongibilité des crédits P.L.A. et P.A.L.U.L.O.S. et du fait que le montant des enveloppes budgétaires, qui, dans chaque département, sont réparties par les préfets, ne permet pas, tant s'en faut, de satisfaire toutes les demandes, aussi bien en logements neufs qu'en réhabilitations, ne serait-il pas opportun de consacrer, à titre incitateur, une enveloppe spécifique de crédits P.L.A. à l'intention de logements destinés à deux catégories sociales qui me semblent particulièrement dignes d'intérêt ? La première concerne les personnes âgées, avec la réalisation de R.P.A. - c'est-à-dire de résidences pour personnes âgées - et de M.A.P.A.D. -, c'est ainsi que l'on appelle les maisons d'accueil pour personnes âgées dépendantes. Seconde catégorie sociale tout à fait digne d'intérêt : les jeunes couples, pour lesquels seraient conçues et adaptées des résidences spéciales.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Le problème ne peut pas être posé en termes tout à fait identiques en ce qui concerne les grandes villes universitaires, où il y a une concentration d'étudiants incontestablement très forte et qui pose des problèmes spécifiques de logement, et en ce qui concerne les personnes âgées, qui se trouvent réparties sur l'ensemble du territoire.

Ainsi que je l'ai indiqué ce matin, je ne pense pas que ce soit une politique idéale de multiplier la sectorisation des genres de concentration de l'habitat.

C'est la raison pour laquelle l'arbitrage entre les différents types de logements doit être effectué au niveau régional et départemental - c'est le problème que m'avait posé ce matin M. Baudis, pour Toulouse - en fonction des analyses des besoins de logements effectuées sur place et en considération des données locales.

La réforme dite de la « fongibilité » permet précisément aux préfets, qui sont vos interlocuteurs, de faire cette répartition entre les enveloppes des P.L.A. et des P.A.L.U.L.O.S.

La politique actuellement menée pour le logement des personnes âgées privilégie les actions qui favorisent le maintien à domicile - équipement du logement pour les personnes âgées, services à domicile - et réserve le P.L.A.-foyer aux personnes âgées dépendantes.

D'une façon générale, la mixité des populations garantit un développement social équilibré des divers quartiers et doit être recherchée.

M. le président. La parole est à M. Eric Raoult.

M. Eric Raoult. Monsieur le ministre d'Etat, vous venez de parler de la fongibilité de certains crédits.

La fongibilité des crédits P.L.A. est une notion louable, qui rencontre de nombreuses difficultés d'application.

Par exemple, à l'heure actuelle, les crédits de P.L.A. de catégorie 3, ne sont pas encore arrivés dans de très nombreux départements. Si jamais ils arrivent, ceux-ci ne pourront, compte tenu du délai d'acheminement des dossiers, être transmis au trésorier payeur général que lorsqu'il sera en inventaire et ils ne pourront donc aboutir avant le premier trimestre de 1989.

C'est très grave pour toutes les opérations en attente, qui vont subir un surcoût élevé.

Les orientations perceptibles tendent à privilégier les grandes structures, les grandes agglomérations, les grandes opérations et rendent du même coup plus aléatoires et donc plus rares les actions en zone rurale ou périurbaines de banlieue, ce qui va à l'encontre de l'aménagement du territoire et de l'intérêt du pays.

Je vous demande donc, monsieur le ministre d'Etat, quelles dispositions vous envisagez et quelles directives vous comptez donner pour remédier à cette situation.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Sur le fond, monsieur le député, je suis en désaccord avec vous en ce sens que, pour moi, la fongibilité, qui a d'ailleurs été décidée récemment, est une bonne mesure...

M. Eric Raoult. Je n'ai pas dit le contraire !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... et que son application a donné des résultats incontestablement positifs parce que mieux adaptés aux nécessités locales.

Le second point de votre question concerne l'opposition entre zones urbaines et zones rurales.

Vous partez de l'idée que ces crédits sont beaucoup plus affectés aux zones urbaines qu'aux zones rurales.

Vous n'empêchez jamais, dans la répartition des crédits nationaux, que le critère « population » soit dans une certaine mesure pris en compte.

Mais je peux vous affirmer, en tant qu'élu d'une contrée exclusivement rurale, que mon département reçoit - et je précise que c'était déjà le cas bien avant que je ne sois ministre de l'équipement, car, sinon, vous pourriez trouver suspect mon témoignage sur ce point - sa part de crédits P.L.A.-P.A.L.U.L.O.S. et que, dans les discussions avec le préfet du département, nous observons le principe de la fongibilité dans la répartition entre réhabilitations et logements neufs. Je pourrais, si vous me faisiez le plaisir de me rendre visite, vous en montrer sur place des exemples probants. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Eric Raoult. Sans doute, mais vous n'avez pas répondu à ma question !

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez fait référence ce matin à vos fonctions de président de conseil général. A ce titre, vous connaissez l'importance des C.A.U.E., conseils en architecture, en loisirs et environnement, dans le domaine de l'information, du conseil et de l'aide au public et aux collectivités territoriales.

Ma collègue Mme Alquier, député du Tarn, qui préside le C.A.U.E. de son département, tient à vous faire part de ses préoccupations, qui rejoignent les miennes puisque je préside celui du Nord.

Il est indispensable d'assurer la pérennité du mouvement en maintenant les crédits nécessaires pour les architectes consultants. Or le budget de 1989 fait apparaître une diminu-

tion sérieuse de ces crédits par rapport à 1988. Pourtant, vous avez indiqué votre volonté de favoriser l'architecture, notamment les écoles d'architecture, dont les crédits augmentent de 8 p. 100, ce qui est significatif. Ne serait-il pas possible, dans ces conditions, d'accorder des moyens plus importants aux C.A.U.E. ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Le problème, monsieur le député, se pose davantage dans les départements ruraux que dans les départements à forte population, puisque vous savez aussi bien que moi que les C.A.U.E. ont des ressources autonomes calculées en fonction du nombre des permis de construire attribués.

Il est exact que le budget de 1989 fait passer de 16 à 12 millions les crédits qui leur sont consacrés. Ceux-ci étaient au demeurant essentiellement destinés à combler l'insuffisance de ressources dont étaient victimes les départements ruraux. Je prends l'engagement de tenter, dans toute la mesure de mes moyens, de corriger cette déficience.

M. Bernard Derosier. Merci, monsieur le ministre d'Etat.

M. le président. La parole est à M. Joseph Vidal.

M. Joseph Vidal. Monsieur le ministre d'Etat, je me permettrai d'abord de rappeler que construire, réhabiliter, rénover, innover par l'utilisation de techniques et la mise en place de services du logement performants est une nécessité. Nécessité pour satisfaire les besoins et les aspirations des familles, mais aussi pour dynamiser le secteur d'activité du bâtiment et créer des emplois.

Aujourd'hui, le financement du logement social est à l'ordre du jour, le rapport de M. Bloch-Lainé en témoigne.

Le 22 septembre dernier, vous avez précisé que, tous les douze ou quinze ans, on remettrait en cause la politique du logement. C'est vrai et c'est sans aucun doute nécessaire.

Mais nécessaire dans la mesure où l'on établit plus de justice sociale, où l'on assure une meilleure protection des familles les plus modestes, où l'on permet aux jeunes, aux étudiants, d'accéder à un logement de qualité, en un mot dans la mesure où l'on retrouve de nouveaux équilibres et où les moyens administratifs, techniques et financiers mis en œuvre stimulent ce secteur important de la construction.

En respectant ces objectifs, n'y a-t-il pas une importante réforme à faire, notamment dans le domaine de l'aide à la personne pour le logement ?

Peu-on conserver longtemps encore tous ces systèmes d'aides différents, A.P.L. 1, A.P.L. 2 B, A.P.L. 2 A, A.L., A.L.S., systèmes qui, selon la nature et la date de réalisation des logements, créent une situation ségrégative insupportable dans l'ensemble du patrimoine H.L.M. ?

Peut-on accepter que cette situation qui engendre des inégalités flagrantes et pose des problèmes aux organismes gestionnaires mette en difficulté, en raison des charges qu'elle leur impose, grand nombre de familles et fasse courir le risque d'entraîner dans les années à venir une baisse de la construction et un ralentissement de l'activité économique du secteur du bâtiment ?

Que devient la perspective d'unification des aides soutenue par les divers rapports Badet, Bonin et Laxan ?

Quelles mesures concevez-vous prendre pour améliorer la situation de l'aide à la personne, réduire le taux d'effort supporté par les locataires et mettre en œuvre ce programme ambitieux de construction et d'urbanisme qui, je le sais, vous tient à cœur ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Cette question me tient effectivement à cœur mais il serait prématuré de ma part d'y répondre car nous procéderons à une remise à plat de l'ensemble de ces mesures au terme du deuxième rapport qui a été demandé à M. Bloch-Lainé.

Plutôt qu'à une unification des aides, il faut aboutir à leur simplification car le système est arrivé à un degré de complexité qui lui nuit. S'il est difficile à appréhender par les organismes H.L.M. dans la gestion quotidienne de leurs affaires, celui qui vous parle est confronté au même problème et a dû pénétrer dans les arcanes d'un système qu'il n'aurait jamais cru aussi complexe.

La meilleure réforme doit être simple et tout le monde doit la comprendre. Si elle est juste, elle sera admise. Nous attendons que M. Bloch-Lainé dépose son rapport, vers le mois de février. Sur la base de ses conclusions, nous ouvrirons une concertation préalable à la décision.

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. La démolition des bâtiments les plus dégradés du patrimoine H.L.M. a des conséquences pour les organismes intéressés.

L'office public d'H.L.M. du département du Nord, que préside mon collègue et ami Albert Denvers, a entrepris des démolitions sur un certain nombre de sites et en envisage d'autres. Mais, au déficit d'exploitation engendré par la vacance se substitue, après démolition, la charge financière du remboursement échelonné des annuités d'emprunts. Ainsi, l'Office devra continuer à rembourser 82,5 millions de francs jusqu'en 2023 pour les 1 656 logements démolis ou à démolir sur le site de Grande-Synthe. Cette charge pèse sur l'organisme et, en dernier ressort, sur le locataire.

Les sites où la vacance de logements est concentrée relèvent tous de zones de conversion industrielle. Les bâtiments concernés ont été construits dans les années soixante pour loger le personnel d'Usinor et des chantiers navals. La vacance et par suite la démolition de certains bâtiments indispensables au sauvetage des groupes concernés sont directement imputables aux restructurations industrielles. Les organismes H.L.M. assument aujourd'hui l'essentiel des conséquences des décisions prises en ce domaine.

Monsieur le ministre d'Etat, alors qu'on parle, à votre initiative et à celle du gouvernement de Michel Rocard, de l'amélioration de la qualité de la vie dans les villes et que l'on crée une mission interministérielle chargée de ce dossier, je sollicite une mesure spécifique en faveur des secteurs victimes de la récession industrielle, comparable à celle dont bénéficient les pôles de conversion. On pourrait en particulier prévoir un moratoire sur les annuités d'emprunts restant à rembourser pour les logements démolis. Ce dispositif particulier pourrait faire l'objet d'une contractualisation d'engagements réciproques, et donner lieu à un examen approfondi de l'avenir à moyen terme des groupes concernés.

Vous avez bien compris, monsieur le ministre d'Etat, que je ne vous ai pas soumis un problème régional ou local, mais le problème général auquel sont confrontés les offices publics d'H.L.M.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous m'avez posé une question difficile, monsieur le député, car elle a des implications financières. En effet, lorsqu'on détruit un bâtiment H.L.M., il faut reloger les habitants qui l'occupaient. Le Gouvernement a chargé M. Essig, qui fut un temps mon secrétaire d'Etat au logement, d'étudier le problème spécifique du logement dans les régions minières qui ont été particulièrement malmenées par les circonstances économiques. Dans l'état actuel des choses, c'est le préfet du département qui détient le droit d'autoriser ou de refuser la destruction d'immeubles H.L.M. dégradés. Il peut refuser. Il peut autoriser la démolition en exemptant l'organisme H.L.M. du remboursement des annuités d'emprunts déjà contractés ou en permettant le rééchelonnement, pendant un délai plus long, du remboursement de ces prêts.

La démolition ne doit pas être exclue mais elle doit rester la grande exception au motif qu'elle est, de loin, la solution la plus onéreuse. Dans le cas où il est plus coûteux, tellement l'immeuble est dégradé, de le réhabiliter que d'en construire un neuf, la question ne se pose pas. Des considérations d'urbanisme qu'on ne peut pas chiffrer quantitativement mais qui répondent à un souci qualitatif peuvent également avoir leur importance.

Dans le cadre des contrats entre l'Etat et les diverses collectivités locales - communautés urbaines, départements, communes - ...

M. Albert Denvers. Sans oublier la Caisse des dépôts !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Effectivement.

... ainsi qu'avec les organismes d'H.L.M., il est possible d'envisager, pour la restructuration de ces quartiers dégradés, certaines démolitions permettant un équilibre nouveau. Cepen-

dant, les démolitions doivent rester l'exception. Nous irions sinon au devant de problèmes budgétaires difficilement maîtrisables.

M. le président. La parole est à M. Bernard Carton.

M. Bernard Carton. Nos récents débats sur le revenu minimum d'insertion ont souligné que le logement est une clé de l'insertion sociale. Entrer dans un logement décent, c'est, pour les exclus, renouer avec la stabilité et franchir ainsi le premier pas vers la réintégration dans la vie sociale. Le droit au logement est inséparable du droit à un revenu minimum. L'assurance de ressources régulières doit entraîner la garantie d'accès au logement pour rompre le cercle vicieux de l'exclusion.

Comment faire de ce droit à l'habitat une réalité, monsieur le ministre d'Etat, alors que de nombreux organismes H.L.M. refusent de loger les familles les plus démunies ? Le code de la construction et de l'habitation et les règlements départementaux d'attribution établissent clairement la priorité d'accès au parc social des personnes mal logées ou défavorisées. Des contingents de logements sont réservés en leur faveur. Or, dans bien des cas, cette priorité reste lettre morte. Quelles instructions entendez-vous donner aux préfets pour que les règles d'attribution des logements sociaux soient désormais respectées ?

Dans un contexte de renforcement des solidarités, il est indispensable que tous les organismes H.L.M. remplissent leur mission sociale, mais que l'Etat les y contraigne ne suffira pas. Il faut surtout leur en donner les moyens ! Le coût du suivi social des familles en situation précaire n'est pas reconnu dans le financement du logement social.

Il excède par conséquent les ressources des organismes H.L.M. Confrontés aux mutations de leur environnement, au vieillissement de leur patrimoine, ces derniers ne peuvent aujourd'hui loger les plus pauvres sans le concours de l'Etat, partenaire et garant.

Nous savons que le mouvement H.L.M. veut prendre toute sa part dans la lutte contre la précarité sociale. Le groupe socialiste ne peut qu'inciter le Gouvernement à saisir cette main tendue. Il faut parvenir à des engagements réciproques de l'Etat et des organismes pour garantir l'accès au logement des plus démunis, à une réflexion commune sur de nouveaux types de logements, notamment dans l'habitat ancien, mieux adaptés aux besoins de ces familles. Le Gouvernement est-il disposé à s'engager dans ce partenariat actif avec le monde H.L.M. pour loger les Français les plus pauvres ?

Le groupe socialiste souhaite enfin attirer votre attention sur la question des forfaits de charge, les barèmes de l'A.P.L. ne les prenant pas suffisamment en compte, le risque est réel que les personnes bénéficiaires du revenu minimum ne puissent faire face à leurs dépenses de logement. Quelles dispositions particulières envisagez-vous de prendre dans le cadre du R.M.I. pour le calcul des forfaits de charges ?

M. le président. Il faut conclure, monsieur Carton.

M. Bernard Carton. Je termine, monsieur le président.

Respect des principes d'attribution des logements sociaux, partage du coût de la gestion sociale entre l'Etat et les organismes H.L.M., révision des règles de calcul des forfaits de charges, voilà les trois voies grâce auxquelles il vous est possible, monsieur le ministre d'Etat, d'accroître l'effort de solidarité du Gouvernement en fondant, sur les bases du revenu minimum d'insertion, le droit au logement des plus défavorisés.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je n'ignore pas que, dans le choix de leurs locataires, un certain nombre d'organismes H.L.M. passent les demandes au tamis et privilégient, parmi les candidats, ceux qui leur semblent les plus solvables, notamment, d'après mes renseignements, dans l'agglomération parisienne. Mais une action d'amélioration de la solvabilité des plus démunis doit concerner tous les niveaux de loyers ainsi que les charges. Une action particulière a été menée en 1988. Elle consiste à majorer la subvention P.L.A. de 12 à 20 p. 100 sur des programmes de logements destinés aux plus défavorisés, cette augmentation pouvant notamment être affectée à des investissements permettant une diminution des charges de fonctionnement, telle l'installation d'un chauffage, permettant une

gestion en termes de stocks et non de flux. Ces programmes doivent cependant demeurer exceptionnels et concernent des familles préalablement identifiées. Le succès de ces opérations dépend d'une forte mobilisation de l'ensemble des partenaires concernés.

Il n'y a pas que l'Etat, monsieur le député. Incontestablement, les caisses d'allocations familiales, les associations caritatives, voire les collectivités locales, peuvent et doivent jouer un rôle en particulier les communes, qui sont chargées de l'accueil des populations et de l'apport des terrains.

L'A.P.L. a été améliorée pour les familles nombreuses les plus défavorisées. Son augmentation peut atteindre 126 francs pour une famille de quatre enfants. Si le nouveau barème a pénalisé quelques familles, il en a avantage un certain nombre d'autres. Nous avons procédé à un redéploiement qui, je le reconnais, a pénalisé ceux qui sont en haut de l'échelle. Le régime des aides à la personne pour les ménages bénéficiaires du R.M.I. est particulièrement favorable. L'allocation différentielle, enfin, ne sera pas comptabilisée comme ressource dans le calcul de l'A.F.L. et de l'A.L., ce qui majore partiellement ces aides. Seule une partie de l'A.L. et de l'A.P.L. sera prise en compte pour le calcul de l'allocation différentielle : 594 francs dans le cas d'un ménage avec enfant. Cette prise en compte partielle assurera un revenu décent à ces familles tout en écartant le risque de désincitation au travail.

M. le président. Pour le groupe U.D.F., la parole est à M. Francisque Perrut.

M. Francisque Perrut. Monsieur le ministre d'Etat, la question que j'avais prévu de vous poser porte sur un point déjà longuement évoqué : le 1 p. 100 des entreprises. Mais, vous ayant écouté avec beaucoup d'attention ce matin vous exprimer à la tribune, j'avoue que j'ai reçu en partie réponse à cette question. Cependant, l'encouragement que vous avez prodigué généreusement et qu'on pourrait résumer par la formule : « Demandez et vous recevrez », m'incite tout de même à vous le poser, très brièvement, mais avec confiance.

La réduction de la part du 1 p. 100 des entreprises consacrée au logement, qui a été ramenée de 0,72 à 0,62 p. 100, ne manquerait pas - j'emploie le conditionnel - de porter un coup à la politique de construction de logements, domaine pourtant essentiel de la vie sociale et économique de notre pays.

Sur le plan social, une telle mesure entraînerait notamment une diminution importante de l'activité des comités interprofessionnels du logement, dont les interventions sont toujours aussi nécessaires, soit sous la forme de concours aux organismes constructeurs de logements sociaux, notamment d'H.L.M., soit sous forme de prêts aux salariés des entreprises du secteur privé.

Sur le plan économique, une telle mesure aurait pour conséquence, et ce ne serait pas la moins grave, de supprimer 14 000 emplois dans le secteur du bâtiment en bloquant la construction de 12 000 à 15 000 logements. Cette estimation faite par la Fédération nationale du bâtiment justifie bien notre crainte de voir remis en cause l'équilibre global trouvé jusqu'à présent par les partenaires sociaux en matière d'aide au logement. Il est nécessaire d'éviter des ruptures trop fortes dans les mécanismes de financement en ce domaine.

J'en arrive à une autre cause d'inquiétude, sur laquelle on a beaucoup moins insisté : le détournement d'une partie des versements des entreprises par le biais d'une fiscalisation déguisée au profit du fonds d'aide au logement aboutirait en fait à la prise en charge par celles-ci de dépenses incombant à l'Etat au titre de la solidarité nationale. Il s'agit là d'une déviation, qui pourrait être dangereuse à l'avenir, de l'objectif initial défini lors de la création du fonds.

Ma question qui, après ce que vous nous avez déclaré, s'apparente maintenant à une semi-constatation (*Sourires*), est la suivante : vous paraît-il opportun et légitime de reconsidérer cette mesure aux effets pervers, pour permettre d'assurer la continuité de l'activité de ce secteur prioritaire à la fois pour l'emploi et pour une amélioration des conditions de logement d'une partie importante de notre population, en particulier de nombreux jeunes ménages ?

Si l'on tient compte du fait qu'un centième de point représentera entre 120 et 130 millions en 1989, un taux de 0,69 p. 100 semblerait permettre de répondre d'une façon satisfaisante aux besoins actuellement pris en charge. Ce taux

ne saurait en tout cas être inférieur à 0,67 p. 100 sans risque pour la capacité d'investissement en logements dès 1989, du moins à partir de 1990.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, j'ai effectivement répondu ce matin par avance à la question que vous venez de poser, mais elle en sous-tend une autre : que peut-on attendre de moi en cette fin d'après-midi ? (*Sourires*.)

Si le bouclage du R.M.I., pour les personnes qui en relèvent, est réglé, celui de l'affaire à laquelle vous venez de faire allusion ne l'est pas tout à fait. Votre question est donc, dans une certaine mesure, prématurée. Votre curiosité ne sera satisfaite que dans quelque temps, quelques heures, peut-être même moins.

M. Eric Raoult. A quoi servons-nous alors ?

M. Patrick Davédjian. Où est, dans ces conditions, l'intérêt national ?

M. Eric Raoult. Nous sommes revenus à la IV^e République !

M. le président. M. Kochl étant absent, la parole est à M. Jean-Guy Branger.

M. Jean-Guy Branger. Monsieur le ministre d'Etat, la plupart des organismes H.L.M. sont confrontés à une tâche importante et complexe de réhabilitation de leur patrimoine. Cependant, si leurs préoccupations demeurent les mêmes, en particulier pour continuer à remplir leur mission de service public au bénéfice des familles à revenus modestes, leur situation propre face au défi de la rénovation du parc de logements peut être sensiblement différente selon les politiques menées antérieurement par des conseils d'administration dont la composition et les orientations ont pu varier dans le temps.

J'insiste beaucoup sur ce fait, monsieur le ministre d'Etat, bien que je sache que vous connaissez bien tout cela. En effet, vous êtes président d'un conseil général et vous savez qu'en la matière les orientations peuvent être différentes d'un conseil d'administration à un autre. Nous devons en tenir compte.

Si les besoins de financement sont généralement importants et difficilement satisfaits globalement, il faut bien constater que, dans certains organismes qui ont appliqué une politique de bas loyers, au demeurant reconnus par les missions de contrôle de votre ministère, les aides de l'Etat, telles qu'elles sont prévues aujourd'hui, peuvent en outre se révéler ponctuellement insuffisantes si l'on veut éviter un relèvement trop sensible des loyers.

De même, le volume global des aides de l'Etat, souvent accordées en fonction des crédits consommés dans le département l'année précédente,...

M. le président. Monsieur Branger, il vous faut conclure.

M. Jean-Guy Branger. Je ne vais pas tarder à le faire, monsieur le président.

M. le président. Deux minutes, c'est court, mais il faut s'y tenir !

M. Jean-Guy Branger. Le volume global des aides de l'Etat, disais-je, peut ne plus correspondre à une politique plus active de réhabilitation du patrimoine voulue par les élus actuels des conseils d'administration.

Le mouvement de contestation des hausses de loyer après travaux, d'ampleur nationale, que l'on constate au sein d'organismes qui ont vocation à représenter les locataires, témoigne de la difficulté de ces organismes à mettre en œuvre sur le terrain la nécessaire politique d'amélioration du parc de logements.

Par ailleurs, ce n'est un secret pour personne qu'un nombre croissant de familles ne parvient plus à assumer dans des conditions acceptables la charge d'un logement.

Quand on connaît enfin les efforts considérables accomplis ces dernières années en particulier par l'ensemble du secteur public H.L.M. pour améliorer la productivité des organismes, l'adapter aux techniques modernes de gestion, se rapprocher des locataires...

M. le président. Monsieur Branger, faites l'effort de conclure !

M. Jean-Guy Branger ... et quand on voit quotidiennement la disponibilité, l'efficacité et le dévouement des personnels de ces établissements, lesquels méritent d'être soulignés, on ne peut que souhaiter un effort renouvelé et amélioré de l'Etat.

Peut-on dans ces conditions envisager de permettre un relèvement progressif des loyers les plus bas, hors travaux, en fonction de la qualité du service rendu et de la situation réelle des locataires, sans que soit imposé le système de la double délibération, dès lors que le préfet dispose dès l'origine de l'appréciation de la situation de l'organisme ?

Est-il envisageable de renforcer les crédits affectés à un département sans référence obligatoire à l'année passée, dès lors que les besoins sont concrètement justifiés et contrôlés par le représentant de l'Etat ?

M. le président. Monsieur Branger, ne m'obligez pas à vous couper la parole.

M. Jean-Guy Branger. Je vais conclure, monsieur le président.

Est-il possible de prévoir une aide renforcée de l'Etat en cas de travaux nécessaires et urgents qui entraîneraient certainement, sans cela, un relèvement trop fort des loyers pour que soit maintenu l'équilibre de gestion des organismes pratiquant des loyers reconnus bas ? Cette aide pourrait être transitoire, le temps pour les organismes et les locataires d'absorber sur quelques années le poids de ces charges nouvelles.

Peut-on prévoir un aménagement du régime de la T.V.A. pour les organismes d'H.L.M. ?

M. le président. Monsieur Branger...

M. Jean-Guy Branger. ... qui conduirait à une récupération totale ou au moins significative de cette taxe...

M. le président. Monsieur Branger, je vais couper votre micro, à moins que vous ne concluez sur-le-champ.

M. Jean-Guy Branger. Monsieur le président, si je pose tous ces problèmes... (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Tous vos collègues posent des problèmes importants !

M. Jean-Guy Branger. ... c'est parce que je suis président d'un office départemental d'H.L.M. et que j'ai développé l'action sociale dans mon département. Compte tenu de la nature éminemment sociale de ces problèmes,...

M. le président. Monsieur Branger...

M. Jean-Guy Branger. ... les locataires et les administrateurs élus que nous sommes attendent une réponse de M. le ministre d'Etat. Je sais d'ailleurs qu'il fait l'impossible pour nous, et je défends sa politique (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*), mais il est indispensable de connaître ses réponses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Monsieur Branger, je suis convaincu...

M. Jean-Guy Branger. Nous sommes collègues depuis suffisamment longtemps pour que je puisse demander aujourd'hui à M. le ministre d'Etat, au nom des locataires, au nom des élus que nous sommes, les réponses qu'il doit nous donner même si elles ne satisfont pas parfaitement nos aspirations.

Monsieur le président, nous ne sommes pas là pour les journalistes, nous nous exprimons non pas pour la galerie mais pour ceux que nous représentons ! C'est la raison pour laquelle, je persiste, sans micro - mais cela ne me gêne nullement - à demander à M. Maurice Faure de nous donner ses réponses.

M. le président. Monsieur Branger, je suis tout à fait convaincu de la pertinence de vos questions, mais en tant que président de séance je dois faire respecter un équilibre que vous avez, mes chers collègues, tous accepté. Je rappelle que chaque intervenant ne doit pas, pour poser sa question, prendre plus de deux minutes.

M. Jean-Guy Branger. J'ai vu bien des équilibres déséquilibrés ! (*Sourires.*) Cela fait douze ans que je suis là et vous ne m'apprenez rien !

M. Louis Mexandeau. M. Branger n'a jamais su faire court !

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur Branger, permettez-moi de vous demander, au nom de nos vieilles relations, de retrouver la sérénité nécessaire à la fin de ce débat.

M. Jean-Guy Branger. Je ne me suis jamais départi de ma sérénité !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. S'agissant de la T.V.A., vous comprendrez qu'il m'est impossible de vous répondre car cette question n'est évidemment pas de mon ressort. J'enregistre cependant vos desiderata.

Alors que j'assistais, à Bordeaux, au dernier congrès des organismes d'H.L.M., je n'ai pas manqué d'entendre une requête analogue à la vôtre monter unanimement de la salle. Les problèmes de T.V.A. vont redevenir d'actualité en raison de l'homogénéisation des taux dans la perspective du marché unique européen. Nous aurons donc l'occasion d'en reparler. Quoi qu'il en soit, vous avez interrogé quelqu'un qui n'est pas capable de vous répondre sur ce sujet, et qui le regrette.

Pour le reste, les mesures prises le 8 juin ont apporté aux offices un soulagement de 500 millions de francs, que nous avons affectés à ceux qui connaissaient les difficultés les plus sérieuses. Hélas ! les demandes étaient supérieures à nos possibilités financières. Nous poursuivrons dans cette voie en 1989.

Les mesures décidées pour les hausses de loyers - je pense aux 5,5 p. 100 dont j'ai parlé ce matin pour 1988 et 1989 - ne concernent pas les loyers réhabilités. On ne peut pas, en effet, comparer le loyer d'un logement réhabilité à celui d'un logement qui ne l'a pas été. Il ne faut comparer que ce qui est comparable. Par conséquent, les sommes substantielles que les organismes d'H.L.M. ont dépensées pour réhabiliter des logements doivent pouvoir être, à due concurrence, récupérées, afin que les budgets de ces organismes soient équilibrés.

En moyenne, l'A.P.L. couvre à peu près 75 p. 100 de l'augmentation des loyers.

Il faut donc reconnaître que l'Etat fait un effort qui n'est pas négligeable en ce domaine, même s'il ne répond pas à toutes les attentes.

M. le président. La parole est à M. Francisque Perrut.

M. Francisque Perrut. Monsieur le ministre d'Etat, je vais vous lire la question de mon collègue Georges Colombier, qui a dû s'absenter :

« Jusqu'à présent, l'urbanisation de la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau a eu comme objectif une augmentation annuelle du parc de logements en coordination, dans la mesure du possible, avec la création d'emplois. Or il conviendrait également d'améliorer le parc existant.

« Ma question, monsieur le ministre d'Etat, porte sur les priorités que vous retenir en la matière.

« Est-il prévu de poursuivre le développement des logements neufs ou vous acheminez-vous vers une confortation globale du parc avant de mettre en œuvre d'autres développements immobiliers ? »

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur Perrut, vous pourrez faire connaître à votre collègue ce que j'ai déjà répété plusieurs fois ce matin, à savoir que c'est dans le cadre de l'arbitrage local du préfet, dans le cadre de la fongibilité, que cette question doit être résolue.

Sur ce plan, les élus doivent faire savoir au préfet qu'ils sont ou plus demandeurs de P.L.A. pour construire, ou plus demandeurs de P.A.L.U.L.O.S. pour rénover. Si cette mesure a été déconcentrée - ce qui, d'ailleurs, est le fait non pas du Gouvernement actuel mais du précédent auquel, sur ce point, je ne peux donner tort - c'est parce que c'est sur place qu'on peut le mieux juger lequel de ces deux besoins est prioritaire.

S'agissant de L'Isle-d'Abeau, je ne peux vous répondre précisément car je ne connais pas suffisamment la situation de cette agglomération. Je pourrais vous parler de la mienne, mais pas d'une ville distante de 600 kilomètres.

Quoi qu'il en soit, L'Isle-d'Abeau est soumise à la règle générale à laquelle obéissent toutes les agglomérations de France. C'est donc à elle de faire valoir auprès du représentant de l'Etat dans le département laquelle des deux formules elle estime prioritaire.

M. le président. Pour le groupe du R.P.R., la parole est à M. Claude Dhinnin.

M. Claude Dhinnin. Monsieur le ministre d'Etat, votre projet de budget prévoit une réduction significative du 1 p. 100 logement. Je suis désolé de vous faire revenir également sur ce problème mais, si cette mesure était adoptée, elle aurait des conséquences injustes et néfastes pour la construction en général et l'aide au logement social en particulier.

En effet, le 1 p. 100, véritable investissement des entreprises dans la construction, a déjà été singulièrement réduit dans le passé.

Ce projet n'aboutira pas pour autant à une diminution équivalente des charges qui pèsent sur les entreprises puisque, par le biais d'une fiscalisation de la différence au bénéfice du Fonds national d'aide au logement, il s'agit en vérité de trouver à bon compte un financement complémentaire à l'aide personnalisée au logement. Cela revient à faire supporter aux entreprises des dépenses qui incombent à la collectivité au titre de la solidarité nationale.

La réforme que le Gouvernement se propose de réaliser a été dénoncée par les partenaires sociaux, toutes catégories confondues. Employeurs et salariés dénoncent unanimement le manque de concertation.

La première conséquence de cette mesure est la constitution d'une injustice au détriment des salariés : la réforme aboutira inévitablement à la diminution des prêts qui leur sont consentis, venant diminuer d'autant ce que certains considèrent comme un véritable salaire différé.

La seconde conséquence serait beaucoup plus grave : selon la Fédération nationale du bâtiment, ce sont près de 14 000 emplois dans le secteur de la construction qui seraient supprimés par le blocage de 15 000 logements.

L'absurde de cette réforme, c'est que le secteur du logement qui doit être le plus aidé, le secteur social et en particulier les H.L.M., risquent de voir ses ressources diminuer à un moment où les organismes éprouvent de graves difficultés de trésorerie.

Pour ne citer qu'un seul exemple, je dirai que le manque à gagner du C.I.A.T. de Lille-Roubaix-Tourcoing aura pour conséquence immédiate la non-réalisation par cet organisme de plus de 1 500 logements dans la métropole du Nord.

Il est tout à fait normal que le Gouvernement cherche à améliorer le dispositif d'aide sociale pour le logement et c'est d'ailleurs son rôle. Il serait, en revanche, dommage que, pour y parvenir, il démantèle un système paritaire qui a fait ses preuves, qui fonctionne à la satisfaction de tous les partenaires sociaux, qui contribue largement au financement du secteur du bâtiment dans notre pays et qui participe déjà de façon effective à l'aide sociale, qu'il faut développer de façon prioritaire.

Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir me faire part de vos intentions en ce domaine. J'espère qu'avant la fin de cette soirée nous serons tous rassurés.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, je ne vais pas reprendre pour la quinzième fois ce que j'ai déjà dit depuis le début de la matinée ! Je ne borne donc à confirmer.

M. Jean-Guy Branger. Voilà qui fera plaire au président !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Une chose m'étonne dans vos propos : étant donné que, en 1989, on va vivre sur la collecte de 1988, je vois mal comment ce système pourra interrompre immédiatement le projet de construction de 1 500 logements dans la région Nord - Pas-de-Calais, ou alors ce n'est pas une interruption immédiate, mais une interruption différée. Mais, à l'évidence, si le projet était destiné à être immédiatement réalisé, je ne vois vraiment pas en quoi le projet du Gouvernement pourrait le moins du monde le retarder !

Enfin, je remarque que lorsque le taux avait été ramené de 0,77 p. 100 à 0,72 p. 100, vous n'aviez pas tenu le même discours que celui que vous tenez aujourd'hui.

M. le président. La parole est à M. Eric Raoult.

M. Eric Raoult. Dans son discours du 29 juin, l'actuel Premier ministre plaçait au centre de ses préoccupations les boîtes aux lettres et les cages d'escalier pour formuler ses idées sur la politique du logement. La création d'une délégation interministérielle à la ville, placée sous la direction de M. Dauge, maire socialiste de Saint-Germain-sur-Vienne, en Indre-et-Loire, doit en être l'instrument. L'intervention de l'Etat dans les quartiers et zones en difficulté, telle doit être la mission de cette délégation.

Voilà quelques semaines, monsieur le ministre d'Etat, je vous ai exposé la gravité de la situation dans certains quartiers dégradés du département de la Seine-Saint-Denis, plus particulièrement à Montfermeil et à Clichy-sous-Bois. Ce département doit être, avec les quartiers nord de Marseille, la région lyonnaise et le Valenciennois, une des priorités de l'action gouvernementale. M. Dauge vient de le rappeler avant-hier lors d'une visite dans ce département.

Mais priorité réclame clarté et donc nécessité d'apporter des précisions sur différents points.

D'abord, cette structure va-t-elle développer les relations intercommunales des collectivités concernées ? Va-t-elle coordonner efficacement les dossiers de développement social des quartiers dans les contrats de Plan Etat-région ? Va-t-elle accélérer les procédures de destruction des immeubles qu'on ne peut réhabiliter, procédures qui, seules, permettent une recomposition sociologique des populations ? Et surtout cette structure va-t-elle disposer des moyens suffisants pour conduire une politique ?

Dans un autre ordre d'idées, et sur ce point comme sur d'autres vous ne m'aviez pas répondu à l'époque, il est indispensable de poser avec franchise le problème crucial de l'immigration dans ces cités en étudiant avec réalisme, en coordination avec les offices et les sociétés anonymes d'H.L.M., la question de l'affectation des logements. J'ai eu l'occasion de rappeler avant-hier à M. Dauge et à M. Castro en visite à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil qu'il est difficile, que l'on soit maire de droite ou maire communiste, de gérer dans la cité des Bosquets une population qui, sur 3 000 logements, compte 94 p. 100 d'étrangers.

M. Jean-Pierre Brard. Il faut les mettre au Raincy !

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Raoult !

M. Eric Raoult. Monsieur le ministre d'Etat, allez-vous rendre efficace, rapide et donc moins intellectuelle une véritable politique de la ville grâce à des moyens suffisants ? *(Très bien ! sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La mission de M. Dauge n'est pas une mission de gestion. C'est une mission de coordination et d'animation. Il ne dispose pas dans son budget, en dehors de crédits sur le fonds spécial urbain, des crédits suffisants pour aller au-devant de tous les besoins que vous venez d'évoquer et pour la satisfaction desquels existent deux procédures.

J'ai déjà répondu à l'un de vos collègues, peut-être même à vous-même...

M. Eric Raoult. En partie !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. En partie ? Eh bien, je ne peux guère répondre davantage aujourd'hui ! J'ai donc déjà répondu avec une certaine précision, je crois, à la question que vous avez posée. Ce qui est sûr, c'est que, pour l'ensemble du pays, nous avons à notre disposition pour le développement social des quartiers 600 millions de francs au titre des P.A.L.U.L.O.S. et 300 millions à celui des crédits sociaux d'urbanisme et d'aménagement. A l'évidence, c'est soit dans le cadre des contrats Etat-région, soit dans le cadre du contrat Ile-de-France qu'il faut trouver la solution. Mais cela relève exactement de la délégation interministérielle de M. Dauge, dont je ne suis que l'un des bras séculiers, puisque, je le répète - je l'ai dit ce matin à la tribune - je ne suis que l'un des ministres qui alimentera en crédits la politique qu'il coordonne et à laquelle nous sommes évidemment partie prenante.

M. le président. La parole est à M. Eric Raoult pour une nouvelle question.

M. Jean-Pierre Brard. Il s'intéresse au logement social ? C'est bien la première fois !

M. Eric Raoult. Monsieur le président, je souhaite poser cette question au nom de mon collègue Jean-Yves Chamard qui est, comme on le sait, premier vice-président du conseil général de la Vienne, et qui est retenu dans sa circonscription.

Monsieur le ministre d'Etat, dans le projet de loi de finances pour 1989, la dotation en P.A.P., ne permet d'assurer le versement de ces prêts sociaux au logement que pendant le premier semestre de l'année prochaine.

Une réforme du financement de l'aide à l'accession à la propriété est en cours d'étude, qui semblerait conduire vers l'abandon du système actuel, fondé sur une bonification des taux d'intérêt, et son remplacement par une dotation forfaitaire permettant - du moins en principe - de réduire le montant total du prêt souscrit.

La question ne porte pas sur ce projet de réforme en lui-même, bien qu'il y aurait beaucoup à dire à ce sujet, mais sur l'une de ses conséquences.

Comme vous le savez, des organismes spécialisés en accession sociale à la propriété fonctionnent depuis des années à la satisfaction générale : ce sont les crédits immobiliers. Ils rendent de très grands services, notamment en matière de conseil et d'aide à la gestion en faveur des familles modestes.

Les ressources des crédits immobiliers venant pour l'essentiel de la distribution et de la gestion des prêts aidés, la suppression des P.A.P. risque de leur porter un coup fatal, au moment même où ils doivent faire face aux renégociations des emprunts souscrits dans les années 81 à 83, et où la crise économique entraîne des pertes sévères.

Ce sont donc des milliers d'emplois qui sont en jeu. Je ne doute pas que vous ne vous préoccupiez de cette branche de la famille H.L.M. dont le rôle social est reconnu de tous.

C'est pourquoi je voudrais savoir comment vous envisagez l'avenir des sociétés de crédit immobilier.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Il existe sur notre territoire 164 sociétés anonymes de crédit immobilier qui gèrent plus d'un million de prêts et ont construit plus de 100 000 logements. C'est dire leur importance.

Différents types d'activités les concernent : accorder des prêts pour l'accession sociale - ce sont les P.A.P. -, construire pour l'accession sociale, réaliser des hébergements de loisirs.

En réalité, encore qu'il soit impossible de dire aujourd'hui quel sera le contenu de la réforme de demain - je m'en suis expliqué ce matin, je crois, à la tribune -, je pense qu'elle pourrait jouer un double rôle : participer à ce que j'appellerais le « filet de sécurité » auquel j'associais le Crédit foncier et le Comptoir des entrepreneurs en faveur des plus défavorisés des accédants à la propriété ; intervenir dans l'expertise de l'habitat ancien.

Il faut éviter en effet que l'extension à ce secteur du versement d'une prime n'ait comme répercussion l'augmentation automatique du prix de l'ancien à due concurrence. Il faudra donc prendre des dispositions, les moins bureaucratiques possibles - car je ne crois pas beaucoup à leur efficacité - mais qui, grâce à une expertise sommaire, éviteront de s'exposer à ce danger. Bref, ces sociétés pourraient trouver dans l'exercice de ce double rôle une possibilité de survie.

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Jean Laborde.

M. Jean Laborde. Monsieur le ministre d'Etat, ma question porte sur l'urbanisme en milieu rural. On en a peu parlé dans ce débat, au profit de l'urbanisme en milieu urbain.

La décentralisation est censée avoir accru les pouvoirs des maires. Il est pourtant un domaine où ces derniers - du moins en est-il ainsi des maires des petites communes rurales - ne se sentent pas très libres de leurs décisions, c'est le domaine de l'urbanisme.

Je sais que votre longue expérience d'élu local vous permet de bien connaître ce problème.

Il est peu de communes rurales qui soient en mesure de se doter d'un plan d'occupation des sols. Et les demandes de certificats d'urbanisme dans celles qui n'en ont pas sont souvent l'objet d'un différend entre les maires et les services de la direction départementale de l'équipement. C'est notamment le cas dans des régions d'habitat dispersé où ces derniers, pour des raisons au demeurant fort louables, cherchent à regrouper les constructions dans des zones vers lesquelles ne se dirige pas toujours la demande.

Chacun comprend que la réhabilitation de nos bourgs, des centres anciens de nos villages, est une priorité. Chacun connaît aussi les inconvénients de la dispersion de l'habitat, du mitage, de l'allongement des réseaux, des surcoûts qui en résultent, et les maires les premiers. Mais la demande provient souvent de personnes qui veulent habiter à la campagne pour y trouver le calme, s'isoler et non pour vivre dans le lotissement qu'on cherche à leur imposer. Alors, quand ces personnes acceptent de payer le surcoût qui en résulte - et que n'a pas, bien sûr, à supporter la collectivité -, quand le maire, en toute connaissance de cause, accepte les conséquences d'une urbanisation qui n'en est pas une, j'en conviens - mais vous savez bien, monsieur le ministre, qu'il est des régions où l'habitat n'a jamais été groupé -, pourquoi ne pas lui laisser prendre ses responsabilités ?

Ne pensez-vous pas qu'il faille laisser un peu plus de liberté aux maires, hommes ou femmes de bon sens, conscients de leurs responsabilités, soucieux de ne pas laisser faire n'importe quoi, et qu'il y aurait intérêt à assouplir les règles d'urbanisme ou du moins l'attitude des directions départementales de l'équipement en milieu rural ?

Bien que nous sortions ici quelque peu des préoccupations budgétaires, pouvez-vous me faire connaître votre sentiment dans ce domaine ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Ce que vous suggérez, monsieur le député, supposerait une modification de la loi.

Mais rien n'interdit à une commune, la plus rurale soit-elle, de se doter d'un P.O.S. ou d'une carte communale, et il est bien évident que si elle ne le fait pas, elle tombe sur ce qu'on appelle le règlement national d'urbanisme.

Ce dernier ne peut pas être une négation de toute contrainte et de toute réglementation, ou alors il n'existerait plus. Je connais, comme vous, des communes dans lesquelles il se construit une maison tous les dix ans, que l'intéressé a choisie parce qu'il a trouvé un terrain isolé au milieu d'un bosquet, au sommet d'une colline et qui se voit interdire de bâtir par la direction départementale de l'équipement. C'est pour éviter un mitage excessif, qui, incontestablement, gaspille les viabilités, les routes, les téléphones, les adductions d'eau, l'électricité, et pour respecter un minimum de règles de rentabilité de ces équipements publics que ce règlement national d'urbanisme impose des contraintes de ce genre.

Une commune qui veut y échapper doit se doter, c'est évident, d'un plan d'occupation des sols communal, auquel cas, elle sera pratiquement maîtresse de le régler comme elle le voudra, avec ce que cela supposera pour elle aussi d'engagements financiers, c'est-à-dire de contraintes budgétaires.

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais appeler votre attention sur la situation des familles les plus modestes, je ne parle pas des familles en situation de précarité concernées par le revenu minimum d'insertion, par exemple, mais de foyers à revenus stables, avec un emploi ou un revenu stable autour de 5 000 francs pour une personne isolée et de 7 000 francs pour une famille avec un ou deux enfants.

Actuellement, ces ménages peuvent se loger en général dans un logement social ancien construit avant 1977, dont les loyers sont assez faibles. Ils ne peuvent pas entrer dans des logements H.L.M. neufs ou tout récents dont les loyers sont bien plus élevés. Aujourd'hui, en région parisienne, un studio coûte au minimum, charges comprises, 1 500 francs par mois et un quatre pièces, 3 000 francs par mois. Les sociétés d'H.L.M. demandent un revenu égal à au moins trois fois et demie le montant du loyer, A.P.L. déduite, bien sûr, pour accorder l'accès au logement. Dans ces conditions, de nombreuses personnes isolées et des familles qui ont des enfants dépassant l'âge de seize ans échappent au système de l'aide

sociale et ne peuvent pas entrer dans ces logements, sauf à supporter des coûts qui atteignent, voire dépassent les 30 p. 100 du revenu.

Je vous invite dans ma commune où tout est neuf à voir ces centaines de ménages dont les taux d'effort réel pour leur logement locatif social dépasse ce pourcentage, et je crains que cette situation ne se développe, car nous assistons en ce moment, soit par le biais des conventions pour travaux, soit au moment des changements de locataires, à de fortes augmentations de loyer dans le patrimoine ancien.

Dans le cadre de la réflexion de la commission Bloch-Lainé, quelle direction envisagez-vous pour ces quelques millions de Français qui risquent de ne plus pouvoir accéder à un logement neuf ou rénové ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La réponse que je peux vous faire aujourd'hui n'est qu'une indication.

L'aide à l'ancien coûte, malgré tout, meilleur marché en moyenne que l'accession dans le neuf. On a pu le chiffrer mais, comme tous les chiffres, ils sont tout à fait approximatifs ! (*Sourires.*) L'aide à l'ancien tourne autour de 350 000 francs pour le trois-pièces. Encore cela dépend-il des lieux puisque la variation peut aller du simple au quintuple, selon qu'il s'agit d'un fond de campagne ou de la banlieue parisienne. L'accession dans le neuf, à superficie égale, est 50 p. 100 plus cher.

Deuxième réponse, dans les cas les plus extrêmes de difficultés sociales, le taux d'aide du P.L.A. peut varier de 12 à 20 p. 100.

Je profite de la circonstance pour dire qu'à mon avis l'aide à la personne fait partie définitivement de notre civilisation, quels que soient les efforts pour essayer de l'aménager et de la rendre plus juste - chacun trouvant généralement juste ce qui l'avantage au détriment du voisin. (*Sourires.*) Elle ne peut être remise fondamentalement en cause. Telle est la réponse de principe que je pouvais faire.

On peut moduler les taux et aller plus loin pour ceux qui sont au plus bas niveau, quitte peut-être, comme ce que nous avons commencé à faire cette année, non sans nous exposer à des critiques, d'ailleurs, à diminuer l'aide à ceux qui sont au sommet des revenus.

On a souvent dénoncé les excès de l'A.P.L. et déploré que certains bénéficiaires perçoivent plus d'aide qu'ils ne payent de loyer, en oubliant d'ailleurs d'intégrer les charges dans cette réflexion. Or, lorsqu'on le fait, l'affirmation n'est pas vraie ; en tout cas, elle ne l'est plus ! En toute hypothèse, l'aide à la personne reste un des éléments fondamentaux de l'aide sociale au logement dans notre pays.

M. le président. La parole est à M. Bernard Carton.

M. Bernard Carton. Monsieur le ministre d'Etat, ma question concerne la délégation interministérielle à la ville et en particulier les « contrats de villes », très heureusement appelés ainsi par M. Yves Dauge, le délégué interministériel.

Ces contrats permettent de pérenniser les efforts communs des collectivités locales de l'Etat et des régions en faveur de modifications structurelles et fondamentales dans la ville.

Parlementaire issu d'une ville fortement marquée par les traces industrielles, Roubaix, je sais que la notion de pluriannualité des engagements est fondamentale.

Monsieur le ministre d'Etat, des contrats des villes pourront-ils mettre en œuvre des politiques coordonnées dans le domaine du logement, de l'économie et du social ? Pourront-ils être pluriannuels, à l'image des contrats de Plan ? Enfin, peut-on concevoir que ces contrats concernent les P.L.A., les P.A.L.U.L.O.S., les P.A.H. et l'A.N.A.H. mais surtout leur fongibilité, comme c'est le cas maintenant pour les départements ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous posez une question tout à fait fondamentale à laquelle je veux répondre de façon simple.

Le Gouvernement a renoncé dès l'abord à la notion de loi programme pour la bonne raison qu'il aurait fallu quinze ou vingt mois de procédure législative avant d'arriver à son adoption !

En outre, j'y ai fait référence ce matin, croyez-en ma vieille expérience : je n'en ai vu aucune respectée !

Par conséquent, il est préférable de privilégier le fait par rapport au droit. Or, à l'évidence, une politique contractuelle entre l'Etat et la ville peut s'étendre sur plusieurs années pour arriver au terme de l'entreprise. Même sans engagement juridique pour l'année qui suit, joue incontestablement une continuité de fait dont je vois mal comment elle pourrait être interrompue, dans la mesure où demeure l'accord entre l'Etat et la collectivité en question pour atteindre l'objectif fixé.

Le rôle du comité interministériel pour la politique de la ville est précisément d'y veiller, et de faire en sorte que chacun des ministères appelés à contribuer au financement de l'opération fasse chaque année l'effort qui lui est imparti, pour aboutir au résultat qui est ainsi programmé.

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Je reviens sur une réponse que vous avez fournie ce matin à propos des contrats de modération concernant les bailleurs de droit privé. La réponse était importante parce qu'elle concerne, ainsi que vous l'avez indiqué, 240 000 logements pour lesquels les bailleurs se sont engagés à ne pas augmenter de plus de 5,5 p. 100 les loyers sur deux ans.

Il reste, en particulier en région parisienne, à Paris et dans la petite couronne, des milliers de logements concernés par des hausses souvent très fortes et qui appartiennent soit à des organismes non concernés par ces accords de modération, soit à des propriétaires individuels.

Pour ceux-là, depuis deux ans en particulier, s'est lancée une mécanique de hausses que personne ne contient plus. C'est grave, car cette tendance provoque à Paris une ségrégation sociale de plus en plus dramatique pour l'équilibre de la ville.

On peut donc s'interroger sur l'efficacité du travail que vous avez confié à M. Dauge, à partir du moment où une ville se voit privée d'une bonne partie de sa population populaire et devient un lieu de concentration pour les cadres supérieurs et les membres des professions libérales. C'est pourquoi, pour ces bailleurs, ceux qui ne sont pas concernés par ces accords de modération, et qui sont souvent trop dispersés pour les signer aisément, pensez-vous d'une part, comme nous le souhaitons, rendre aux associations ou locataires un pouvoir réel d'information et de négociation sur le loyer et sur les charges et, d'autre part, pensez-vous rendre aux préfets le pouvoir de bloquer, après négociation, bien sûr, les hausses injustifiées, en particulier lors des renouvellements de baux, sur la base d'une observation objective de l'évolution de l'ensemble des loyers voisins, ce qui suppose la mise en place d'un observatoire là où il n'existe pas ?

Voilà une question précise à laquelle vous avez déjà largement répondu ce matin, mais qu'il faut, je le pense, compléter.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Pour le moment, nous n'avons qu'un observatoire en région parisienne, car ces observatoires coûtent très cher, vous le savez.

Je reconnais que les renseignements que l'on peut en tirer ne sont pas suffisamment diffusés auprès des intéressés. Dans chaque préfecture ou sous-préfecture par exemple, devrait être mis en place un système d'accès à ces renseignements : dans une certaine mesure, quelqu'un de renseigné est déjà quelqu'un d'armé.

Quant aux associations de locataires, elles doivent jouer leur rôle - elles le font d'ailleurs. Un homme seul est toujours un homme faible, tandis qu'une organisation est infiniment plus puissante pour se défendre.

Cette volonté de concertation peut aussi bien s'organiser au sein du Conseil national de l'habitat qu'au niveau du conseil des comités départementaux de l'habitat, qui devrait jouer un rôle dans ce sens.

Enfin, la prolongation, que j'ai rappelée ce matin, des mesures d'exonération fiscale concernant le locatif privé au-delà du 31 décembre 1989 constitue incontestablement une mesure destinée à favoriser la construction dans ce domaine. Il est vrai que nous ne sommes plus dans le secteur du logement social, mais ceci s'ajoute à cela, ce qui permet de maintenir un taux élevé d'activité dans l'industrie du bâtiment et de résoudre partiellement la crise du logement à laquelle vous venez de faire allusion.

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

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre d'Etat, je veux appeler votre attention et celle du Gouvernement sur deux points. Je ferai ainsi d'une pierre deux coups. Ma première question concerne les pauvres et leur logement et la seconde portera sur l'accession à la propriété pour les familles de condition modeste.

En ce qui concerne d'abord le logement des pauvres, je dispose, monsieur le ministre d'Etat, des chiffres du rapport officiel de la Caisse nationale d'allocations familiales. J'y ai relevé qu'en dix ans, le taux d'effort d'une famille de deux enfants avec un revenu à peine égal au S.M.I.C. est passé de 14 à 20 p. 100, ce qui représente une augmentation de plus de 25 p. 100. Je ne méconnais pas les efforts entrepris récemment par le Gouvernement, en particulier dans le cadre du revenu minimum d'insertion. Pour autant, nous ne pouvons pas ne pas être inquiets de cet accroissement du taux d'effort.

Comment, monsieur le ministre d'Etat, permettre aujourd'hui aux personnes et aux familles sans argent ou presque, ou tout simplement pauvres, d'exercer, comme tout le monde, leur droit au logement, lorsque le montant du loyer et le poids des charges représentent des sommes inaccessibles pour elles, même s'il ne s'agit que d'un H.L.M., réhabilité ou neuf ? Dans nombre de cas, les candidatures de ces personnes ne sont même plus examinées, donc pas retenues par les organismes d'H.L.M., dont la mission sociale est pourtant de loger décemment même les moins riches.

Quel déchirement, oui, monsieur le ministre d'Etat, quel déchirement pour les responsables et administrateurs d'H.L.M. qui sont tous des femmes et des hommes de cœur...

M. Jean-Guy Branger. Bravo !

M. Albert Denvers. ... d'avoir à opposer, presque toujours, une fin de non-recevoir aux sollicitations de celles et ceux pour lesquels le taux d'effort demandé pour être logé, ou l'être mieux, dépasse les limites du possible ! Jamais, monsieur le ministre d'Etat, je n'ai connu une situation si paradoxale par rapport à ce droit au logement reconnu pour tous et à tous.

Monsieur le ministre d'Etat, je vous demande d'agir vite pour ne pas laisser, chaque jour, davantage de nos compatriotes dans leur taudis, sous les ponts, derrière une haie ou un bosquet. Nous sommes tous prêts, dans cette enceinte, à vous seconder et à vous aider pour essayer de trouver des solutions afin d'aider les petites gens à sortir de leurs difficultés d'habitat. Leur cri d'alarme doit aussi être le nôtre et je sais qu'il est le vôtre. Des solutions sont possibles et il ne faut pas désespérer.

J'en viens à ma seconde question.

M. Jean-Guy Branger. Il faut lui couper le micro, monsieur le président !

M. Albert Denvers. Le budget du logement comporte cette année une particularité qui n'est pas sans poser de questions : en effet, aucune nouvelle autorisation de programme n'est inscrite pour les prêts d'accession sociale à la propriété. Or chacun connaît l'importance que revêt cette forme de logement, au côté du locatif, pour le développement d'une politique sociale de l'habitat.

Je n'ignore pas que le Gouvernement envisage de réformer le système d'accession sociale à la propriété. Pour autant, comme toute modification, celle-ci demandera un certain temps. Dans ces conditions, je souhaiterais, monsieur le ministre d'Etat, connaître l'importance des crédits P.A.P. pour 1989 et les conditions de leur mise en œuvre.

Il conviendrait en effet que leur consommation puisse être réellement assurée, que les quotités de ces prêts soient alignées sur celles des prêts conventionnés, soit 90 p. 100, et que le plafond de ressources soit, autant que possible, aligné sur celui retenu dans le domaine locatif.

Etes-vous capable, monsieur le ministre d'Etat, de nous dire aujourd'hui quelle est votre volonté quant au maintien du secteur social de l'accession à la propriété ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Guy Branger. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat pour répondre à ces deux questions.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous avez soulevé, monsieur Denvers, deux problèmes que vous connaissez bien. Je ne suis pas sûr d'ailleurs que, pendant la longue période durant laquelle vous avez présidé aux destinées des organismes d'H.L.M. de notre pays, des situations comme celles que vous venez d'évoquer ne se soient pas produites. Elles n'existent pas seulement depuis que j'ai la charge de ce secteur, c'est-à-dire depuis six mois.

M. Jean-Pierre Brard. C'est très juste !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Il est incontestable, vous le savez aussi bien que moi, qu'il n'est pas possible de y remédier du jour au lendemain.

Je peux néanmoins vous indiquer que nous voulons inclure dans les contrats que nous proposons aux communes - contrats mis en œuvre dans le cadre de cette politique de la ville, sur laquelle je ne reviens pas, car j'en ai parlé souvent depuis ce matin - une clause imposant qu'un pourcentage de ces logements soit systématiquement réservé aux plus pauvres. En effet, l'un des problèmes auxquels on se heurte tient au fait que les organismes d'H.L.M. qui se portent le mieux sont ceux qui trient le plus parmi les candidats à la location, privilégiant les plus solvables ; ils ont ainsi le moins d'impayés et, par là même, les budgets les plus confortables. Nous souhaitons donc imposer un tel pourcentage et faire en sorte que, sous l'autorité du préfet, il soit vérifié que cette mesure est respectée.

Quant au problème des P.A.P., je vous indique que, personnellement, je suis tout à fait convaincu que l'on n'a pas fait le bonheur de tous ceux que l'on a poussés vers l'accession à la propriété.

M. Jean-Guy Branger. Tout à fait, c'était une politique scandaleuse !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Pour autant je n'envisage pas de prendre une mesure réglementaire excluant ceux qui ne disposeraient pas de tel ou tel niveau de revenus de la possibilité de revendiquer le bénéfice de l'accession sociale, au moins, parce que la France est diverse et parce que les conditions d'accession à la propriété ne se présentent pas dans les mêmes conditions selon que l'on est dans une région rurale ou dans une grande ville. Par conséquent, il me semble impossible de prendre une disposition générale en la matière.

Il conviendrait cependant que les organismes de crédit jouent vraiment un rôle de conseil et, dans une certaine mesure, soient capables de dire à certains qu'ils sont encore dans la phase de leur vie où, eu égard à leur situation sociale et à leurs revenus, ils relèvent plutôt du secteur locatif, en attendant d'être en mesure de se lancer dans l'accession.

Si nous sommes venus au secours des sinistrés des P.A.P., ce n'est pas pour multiplier, demain, de nouveaux sinistrés, mais pour essayer d'éviter que cela ne se reproduise.

Telles sont les réponses que je pouvais fournir aux deux questions que vous venez de me poser. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Monsieur le ministre d'Etat, je tiens d'abord à souligner l'importance de la première réponse que vous venez de donner à M. Denvers quant à la part réservée, dans chaque organisme, aux plus modestes dans les logements H.L.M. Je vous suggère d'ailleurs de subordonner l'octroi des crédits d'allègement de la dette relative aux P.L.A. au respect de cet engagement par les organismes d'H.L.M., afin qu'il y ait un échange de bons procédés, car beaucoup de gens en ont besoin dans ce pays.

Pour prolonger cette orientation, je voulais vous demander si, compte tenu des directions de travail de la commission Bloch-Lainé et, plus largement, du Gouvernement, vous pensez qu'il est possible de construire un logement vraiment social avec un crédit dont le taux moyen tourne aujourd'hui autour de 8 p. 100, tous financements confondus ?

A ce taux, pour un logement de quatre pièces, dont la construction coûte aux alentours de 350 000 francs, l'annuité à rembourser par l'organisme s'élève à 25 000 francs et le loyer est obligatoirement supérieur, pour le loyer de base, à 2 000 francs ; avec les charges, le loyer payé par l'occupant atteint 3 000 francs. A ce prix, inévitablement, l'A.P.L. est extrêmement coûteuse et les gens ont du mal à se loger.

C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, je voulais vous demander quelles actions vous comptiez engager avec l'ensemble du Gouvernement, car cela concerne plus le ministère des finances encore que vous-même, en faveur de la baisse des taux de financement du logement social, de la baisse du prix du foncier et, plus largement, si vous ne pensez pas que, plus encore que la loi Méhaignerie, la loi qui nous pose problème aujourd'hui - vous avez dit qu'il fallait changer tous les dix à douze ans le système de financement du logement - n'est pas celle de 1977 qui nous apparaît à tous comme un terrible mécanisme d'inflation des coûts.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je suis encore dans l'incapacité de répondre à la première partie de votre question, vous ne l'ignorez pas.

Je peux cependant vous indiquer que je suis totalement d'accord avec vous sur votre conclusion : c'est bien la loi de 1977 - même si elle a sans doute eu sa raison d'être à l'époque où elle a été promulguée - qui, eu égard au fait que les circonstances économiques et sociales ont complètement changé, mérite d'être révisée de fond en comble.

C'est très exactement l'objectif que nous poursuivons au cours de 1989.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions.

Les crédits concernant l'urbanisme, le logement et les services communs inscrits à la ligne « Equipement et logement » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits des routes.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, j'appelle maintenant les articles 63, 64 et 65 rattachés au budget de l'équipement et du logement.

Article 63

M. le président. Je donne lecture de l'article 63 :

ÉQUIPEMENT ET LOGEMENT

Urbanisme, logement et services communs

« Art. 63. - L'article L. 351-3 du code de la construction et de l'habitation est modifié comme suit :

« Au quatrième alinéa, les mots « et, en ce qui concerne les logements améliorés » sont remplacés par « et conventionnés après le 31 décembre 1988 ».

« Le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Toutefois, le plafond mensuel de loyer pris en compte pour le calcul de l'aide accordée aux occupants de logements à usage locatif, conventionnés après le 31 décembre 1988 en application des 3^e et 4^e du même article, peut être fixé de manière spécifique par décret. »

Je suis saisi de trois amendements identiques nos 24, 59 et 77.

L'amendement n° 24 est présenté par M. Alain Richard, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et M. Anciant ; l'amendement n° 59 est présenté par M. Oehler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; l'amendement n° 77 est présenté par M. Duroméa et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 63. »

La parole est à M. Jean Anciant pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Jean Anciant, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Ainsi que chacun le sait, l'article 63 tend à instaurer un nouveau barème de l'aide personnalisée au logement pour les occupants de logements neufs construits à partir de 1989, identique à celui de l'allocation logement.

Comme je l'ai rappelé ce matin, il existe actuellement trois barèmes applicables dans le parc des H.L.M. : un barème A.P.L. 1, un barème A.P.L. 2 B et un barème A.P.L. 2 A. Venant remplacer l'A.P.L. 1 pour les logements neufs, le nouveau barème serait nettement moins « solvabilisateur ». Les simulations montrent, en effet, que le taux d'effort consenti

pour le loyer d'un H.L.M. neuf pour un couple avec deux enfants ne dépasserait que de revenus inférieurs à un S.M.I.C. et demi dépasserait nettement 20 p. 100.

La mise en place de cette nouvelle A.P.L. 2C conduirait, en pratique, à exclure les personnes ayant des revenus très faibles du parc locatif neuf d'H.L.M., ce qui serait tout à fait regrettable sur le plan des principes. C'est pourquoi, afin de maintenir la vocation sociale des P.L.A. -H.L.M., il est proposé de supprimer cet article.

L'enjeu budgétaire reste d'ailleurs limité pour l'instant.

Par ailleurs si cet article était retenu, l'A.P.L. superposerait, à l'édifice déjà complexe des aides, un nouveau barème, ce qui peut paraître contradictoire avec le fait que la commission Bloch-Lainé n'a pas encore rendu ses conclusions.

C'est pourquoi j'invite l'Assemblée à adopter l'amendement proposé qui tend à supprimer l'article 63.

M. le président. La parole est à M. Jean Oehler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour soutenir l'amendement n° 59.

M. Jean Oehler, rapporteur pour avis. En adoptant cet amendement, la commission de la production et des échanges a entendu signifier sa méfiance envers une nouvelle modification partielle du régime de l'A.P.L. qui nous est proposée, alors même que s'engage une réflexion qui doit aboutir à une réforme d'ensemble.

La commission n'a pas cru devoir accepter non plus le fond de la mesure prévue à l'article 63 ; elle a considéré, en effet, que cette disposition risquait de rendre plus difficile l'accès des ménages les plus modestes aux logements sociaux locatifs neufs. C'est pourquoi elle a adopté cet amendement.

M. le président. La parole est à M. André Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 77.

M. André Duroméa. Avec l'article 63, monsieur le ministre, nous assistons à une nouvelle tentative de réduction de l'A.P.L. servie aux familles. Il constitue une nouvelle démonstration de la perversion du système du logement social mis en œuvre en 1977 et que le Président de la République s'était engagé à abroger, sans malheureusement tenir parole.

En 1977 et depuis lors, les ministres du logement successifs ont tenté de rassurer les locataires en expliquant qu'en contrepartie du désengagement de l'Etat des prêts à la construction - donc des loyers extrêmement chers pratiqués dans les programmes locatifs sociaux construits ou réhabilités depuis dix ans -, l'Etat verserait aux locataires modestes une aide à la personne - l'A.P.L. -, nettement plus solvabilisatrice que l'allocation logement.

Depuis l'origine, en 1977, les parlementaires communistes ont toujours combattu vigoureusement les effets déséquilibrés de cette loi qui se traduit, pour les locataires n'ayant pas droit à l'A.P.L. par des quittances le plus souvent deux à trois fois supérieures, à logements comparables, à celles des logements construits avant 1977.

L'histoire montre que nous avons raison : de 1977 à 1988, le pouvoir d'achat de l'A.P.L. a commencé par chuter inexorablement, alors même, monsieur le ministre, je le rappelle, que la loi de 1977 prévoyait une indexation de celle-ci sur l'évolution de l'inflation. Il n'en a rien été et aujourd'hui les familles ont perdu en quatre ans, c'est-à-dire depuis 1984, année où le ministre de l'époque a commencé à manipuler les barèmes, environ 20 p. 100 de pouvoir d'achat sur l'A.P.L.

La droite, venue au pouvoir en 1986, a poursuivi cette politique en l'aggravant. Non seulement les modalités de calcul ont été encore modifiées de façon défavorable pour les allocataires, mais, en outre, M. Méhaignerie a entrepris, sous prétexte de bouclage, d'abaisser en quatre ans l'A.P.L. pour la ramener au niveau infiniment moins solvabilisateur de l'allocation logement et sans abaisser pour autant, bien au contraire, le niveau des loyers des logements conventionnés. C'est ainsi que, d'ores et déjà, à partir du 1^{er} janvier 1988 les locataires de logements H.L.M. nouvellement réhabilités bénéficient d'une A.P.L. moins importante qu'auparavant.

Votre article 63 procède de la même logique : il s'agirait pour les logements locatifs sociaux qui vont être construits d'instaurer, une fois de plus, un barème d'A.P.L. au rabais, aligné sur l'allocation logement, donc nettement moins avantageux pour le locataire qui, pourtant, devra continuer à supporter les loyers beaucoup trop élevés issus des financements actuels de la construction.

Monsieur le ministre, votre gouvernement s'honorerait, non seulement en abandonnant cet article 63 du projet de loi, mais en revenant immédiatement au barème le plus avantageux de l'A.P.L. pour tous les logements assujettis à ce régime et en ravalorisant d'au moins 20 p. 100 le montant versé à chaque famille. Je dis immédiatement et provisoirement, car ce qu'il faut, c'est en finir avec la loi de 1977 et sa logique antisociale.

Nous avons démontré que les loyers des logements qui ont été construits ou réhabilités depuis 1977 pourraient être considérablement diminués et ne devraient en aucun cas dépasser un demi-S.M.I.C. net, charges comprises, pour un 4-5 pièces.

Dans ces conditions, monsieur le ministre d'Etat, il serait possible de maîtriser la progression budgétaire explosive de l'A.P.L., sans le faire, comme c'est le cas actuellement, sur le dos des locataires.

Pour l'heure, notre groupe demande, par cet amendement, la suppression de l'article 63.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements de suppression ?

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Très favorable, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 24, 59 et 77.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'article 63 est supprimé.

J'appelle l'article 64 rattaché à ce budget.

Article 64

M. le président. « Art. 64. - I. - Le taux de 0,72 p. 100 figurant dans le premier alinéa de l'article L. 313-1 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par le taux de 0,62 p. 100.

« Cette disposition s'applique pour la première fois aux investissements qui doivent être réalisés en 1989 à raison des salaires payés en 1988.

« II. - Le taux de 0,13 p. 100 figurant au 2^e du deuxième alinéa de l'article L. 834-1 du code de la sécurité sociale est remplacé par le taux de 0,23 p. 100.

« Cette disposition est applicable aux rémunérations et gains versés à partir du 1^{er} janvier 1989. »

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, avant d'aborder la discussion de l'article 64, le Gouvernement vous informe qu'il demandera la réserve du vote sur les amendements à cet article et du vote sur l'article lui-même.

M. le président. Sur l'article 64, je suis saisi de trois amendements identiques nos 72, 76 et 78.

L'amendement n° 72 est présenté par M. Bruno Durieux et les membres du groupe de l'Union du centre ; l'amendement n° 76 est présenté par M. Borotra et les membres du groupe du Rassemblement pour la République ; l'amendement n° 78 est présenté par M. Duroméa et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 64. »

La parole est à M. Bruno Durieux, pour soutenir l'amendement n° 72.

M. Bruno Durieux. Nous avons déposé cet amendement de suppression pour un ensemble de raisons, et notamment pour des raisons de méthode.

Pourquoi sommes-nous opposés à la mesure proposée ? D'abord parce qu'il n'y a pas eu de concertation. Je rappelle que parmi les principes qui ont conduit à la création de l'Agence pour la participation des entreprises à l'effort de construction figurait la concertation entre l'Etat, les partenaires sociaux et les comités interprofessionnels du logement.

De plus, la loi du 31 décembre 1987, qui instituait cet établissement public, a obtenu, je le rappelle, un très large accord de la part des formations politiques comme des partenaires sociaux de sorte que le projet de loi de finances, par cet article 64, met en quelque sorte tout le monde devant le fait accompli.

Par ailleurs, l'une des missions de cette agence était précisément de prévoir l'évolution du taux de cotisation. Or dans le cas particulier, une décision est prise sans études préalables et sans en mesurer les conséquences.

N'est-ce donc pas l'Etat finalement qui, par son comportement, met en cause l'utilité de cette agence alors que c'est lui-même qui en a été l'instigateur !

J'ajoute que la mesure préconisée ne va pas dans le sens de la politique économique et sociale qu'entend conduire le Gouvernement à l'égard des entreprises. En effet, ce que le Gouvernement propose - je l'ai entendu de la bouche même du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget - c'est une diminution des charges des entreprises, notamment pour ce qui regarde la solidarité nationale. C'est, par exemple, le sens des mesures qui ont été prises en matière de cotisations pour les caisses d'allocations familiales. Or la diminution du « 1 p. 100 » patronal en fait pour but de faire prendre en charge par les entreprises un accroissement de l'A.P.L. Il s'agit donc au fond d'un détournement d'objet.

Cette diminution aura par ailleurs des conséquences concrètes sur l'activité du logement, notamment en matière sociale, et, d'abord, sur la satisfaction des besoins des salariés.

Il est probable en effet qu'il faudra diminuer le nombre des prêts, leur importance, et le financement de nouveaux logements locatifs ou de réhabilitations. Elle aura aussi des conséquences sur les constructeurs, notamment les constructeurs sociaux et en particulier les H.L.M. qui seront probablement les premiers à voir certains de leurs programmes ne plus recevoir les financements complémentaires que leur apporte ce fameux 1 p. 100. L'équilibre financier de telles opérations risque alors de ne pouvoir être réalisé. Je ne donnerai d'ailleurs qu'un exemple concret : sur Lille et sa métropole cette diminution représente environ 20 millions de francs, soit l'équivalent de 400 prêts à l'accession ou de 1 500 logements réhabilités par an.

Enfin, cette mesure pose le problème de la cohérence de la politique gouvernementale pour le financement du logement. Le Gouvernement a confié à M. Bloch-Lainé une mission - vous l'avez évoquée ce matin, monsieur le ministre d'Etat - visant à proposer une réforme globale du financement du logement social en France. L'objet d'une telle mission est en soi indiscutable.

Au-delà des questions relatives aux P.A.P. et surtout au financement de l'A.P.L., c'est en effet une réflexion d'ensemble qui s'engage sur l'équilibre entre les ressources et les emplois. Cette réflexion urgente doit déboucher sur des mesures concrètes dont le Parlement aura, compte tenu de leur importance sur la vie quotidienne des Français, à débattre en son temps. A titre d'exemple - la question a été évoquée ce matin - on étudie actuellement la possibilité d'élargir l'emploi du « 0,72 p. 100 logement » - je le mets entre guillemets car on ne sait plus s'il faut l'appeler 1 p. 100 ou 0,72 p. 100 -, au financement de l'acquisition d'un logement ancien sans qu'un quota minimum de travaux ne soit exigé, comme c'est actuellement le cas. La mesure que nous propose aujourd'hui le Gouvernement vise à réduire les ressources au titre de ce même 0,72 p. 100 logement. Augmentation des emplois, diminution des ressources : n'y a-t-il pas là une certaine incohérence ?

Que suggérons-nous ?

Premièrement, que l'Agence nationale pour la participation des employeurs à l'effort de la construction soit associée à la mission confiée à M. Bloch-Lainé pour les questions qui relèvent de sa compétence.

Deuxièmement, que la question de la cohérence entre l'emploi et les ressources pour la participation des employeurs à l'effort de construction soit étudiée sur le fond.

En conséquence, il nous paraît logique que le Gouvernement attende le budget de 1990 pour ajuster le taux de participation des employeurs à l'effort de construction.

Toutes ces raisons nous conduisent à estimer que la diminution de la contribution des employeurs à l'effort de logement de 0,72 p. 100 à 0,62 p. 100 est inopportune. Encore une fois, nous ne contestons pas la nécessité d'ajuster ce taux en fonction des ressources des organismes et en fonction des besoins et de la demande, mais nous pensons que telle qu'elle est prévue dans le projet de loi de finances, cette mesure ne se justifie ni en logique ni sur les plans économique et social.

M. le président. La parole est à M. Eric Raoult, pour soutenir l'amendement n° 76.

M. Eric Raoult. Je défendrai cet amendement au nom de mon collègue Franck Borotra retenu dans son département.

Le groupe du R.P.R. pense que cet article est un mauvais coup porté au 1 p. 100. Cette opinion est partagée par la plupart des membres de cette assemblée et, au fond, par vous-même, monsieur le ministre d'Etat. D'où votre gêne, d'où votre attente, d'où une ambiance - vous me pardonnerez, monsieur le ministre, mais je suis un très jeune élu - digne des Républiques passées !

Nous avons deux motifs pour nous élever contre cette mesure, même si pour les entreprises elle est sans portée financière.

D'abord une diminution importante du 1 p. 100 romprait l'équilibre institué par la loi du 31 décembre 1987 et aurait des conséquences graves pour le secteur du bâtiment. Ensuite, notre opposition se fonde sur une question de principe : le F.N.A.L. est alimenté par l'Etat qui économise ainsi un milliard sur le dos du 1 p. 100 logement.

Devant l'unanimité de la réprobation sur ces bancs, du moins je le souhaite, nous ne doutons pas que l'Assemblée adoptera cet amendement sur lequel notre groupe demande un scrutin public.

M. le président. La parole est à M. André Duroméa, pour soutenir l'amendement n° 78.

M. André Duroméa. Après les réductions de 1986 et 1988, la loi de finances pour 1989 prévoit de ramener la contribution du 1 p. 100 logement de 0,72 à 0,62 p. 100 et de transférer les 0,10 p. 100 ainsi dégagés au Fonds national d'aide au logement.

Cette mesure aura des répercussions sur le montant des prêts accordés aux salariés des entreprises, sur la réalisation de l'équilibre financier des organismes constructeurs de logements sociaux, sur la baisse des emplois dans le bâtiment. Si l'on chiffre ces conséquences, cela donne un milliard de francs de collecte en moins, soit 15 000 logements en moins, 10 000 emplois en moins dans le bâtiment et environ 3 milliards de travaux en moins.

Nous serons donc contre tous les amendements qui, d'une façon ou d'une autre, réduisent la contribution du 1 p. 100 logement à l'effort de construction.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que l'article 64 soit supprimé.

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

M. Jean Anclant, rapporteur spécial. Monsieur le président, cet amendement n'ayant pas été examiné par la commission des finances, je ne peux m'exprimer qu'à titre personnel.

Sur le bilan financier du 1 p. 100, on dit beaucoup de choses inexactes. Je renvoie à mon rapport. Il y aurait également beaucoup à dire sur la destination sociale des fonds énormes collectés au titre du 1 p. 100. Même si on peut discuter du meilleur taux possible pour la contribution des employeurs à l'effort de construction, je ne crois pas que la suppression de l'article 64 soit une bonne méthode. En effet, elle aurait comme conséquence immédiate la suppression de l'augmentation de la contribution des employeurs au F.N.A.L. Or vous savez qu'il s'agit d'un dispositif global puisque cette augmentation de la contribution des employeurs était compensée par une diminution de la contribution de l'Etat au même F.N.A.L. Supprimer l'article 64 aboutirait à diminuer les recettes du F.N.A.L. consacrées au financement de l'allocation au logement social d'environ un milliard de francs, ce qui serait, de mon point de vue, inacceptable.

S'agissant du taux de la participation des employeurs, nous aurons l'occasion, je crois, d'y revenir lors de l'examen des amendements qui traitent de cette question.

A titre personnel, je suis donc défavorable aux amendements de suppression.

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

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Réserve !

M. le président. La parole est à M. Guy Malandain.

M. Guy Malandain. Je dirai simplement quelques mots pour essayer de resituer le problème.

Je notais ce matin au nom de mon groupe que les débats s'étaient cristallisés sur ce taux de collecte du 1 p. 100 alors que l'ensemble du budget est extrêmement favorable au logement, tant sur le plan social que sur celui de la construction. Donc pas d'obsession sur ce point ! Rappelons-nous tout de même que, il y a deux ans, avec l'accord de la majorité de l'époque, l'opposition de maintenant, le taux de collecte est passé de 0,77 à 0,72 p. 100.

C'était non plus un transfert d'un poste à un autre mais une diminution totale des ressources, et ceci pour toujours.

M. Gilbert Gantier. On y reviendra !

M. Guy Malandain. Ce qu'il y a d'un peu ennuyeux dans cette affaire, c'est que des sommes consacrées normalement à l'investissement serviront à financer l'aide à la personne. Cela peut poser problème mais essayons d'aller plus au fond des choses.

En versant approximativement un milliard au F.N.A.L., on vient bien toujours en aide au logement des salariés, et les gens qui touchent l'A.P.L. sont autant des salariés que ceux à qui l'entreprise fait un prêt. Et en regardant la structure des cotisations à ce 1 p. 100 que ne versent que les entreprises de plus de dix employés, et la structure de ceux qui peuvent effectivement en bénéficier, je me demande si, par le transfert vers le F.N.A.L. d'une partie de ce 1 p. 100 - il ne faudrait pas exagérer ni aller trop loin - on ne met pas en place une solidarité de l'ensemble des salariés que ne permettait pas l'action des C.I.L. ou des sociétés de H.L.M. C'est donc une sorte de redistribution en faveur de tous les salariés, y compris ceux des petites entreprises et les plus démunis, ceux à qui on ne fait pas un prêt.

M. Bruno Durieux. C'est tiré par les cheveux !

M. Guy Malandain. Dernier argument, nul doute que l'Agence mise en place en décembre 1987 par M. Méhaignerie - je disais tout à l'heure que c'était une bonne chose car on y voyait plus clair - avait permis de mettre un peu de rigueur dans la gestion parfois un peu étrange de ce 1 p. 100, et je sais de quoi je parle, même si je le fais avec mesure. Qui sait si l'action de l'Agence, ainsi que toutes les dispositions de contrôle budgétaire et comptable que nous avons mises en place, dont certaines sur ma proposition d'ailleurs, dans la loi de 1987, n'auront pas en 1990 des résultats tels qu'une grande partie de ce qu'on transfère sera récupérée ?

Enfin, du point de vue de la logique, on ne peut pas à la fois demander que l'on aide davantage les personnes en difficulté pour leur logement, supprimer l'article 63, être d'accord pour l'aide de 600 millions apportée par le Gouvernement aux bénéficiaires de P.A.P. qui sont en difficulté, être d'accord pour ajouter 200 millions dans le cadre du R.M.I. etc., et puis n'accepter qu'avec mauvaise grâce que l'Etat dégage des ressources pour financer toutes ces charges. L'une d'entre elles c'est le milliard du F.N.A.L. Il n'y a rien là de scandaleux. Au cours du débat, surtout si l'on vous annonce un petit effort supplémentaire - on pourrait peut-être ne pas descendre jusqu'à 0,62 p. 100, on le saura tout à l'heure...

M. Jean Tibert. C'est le grand suspense !

M. Guy Malandain ... on devrait parvenir à se mettre d'accord sans faire une fixation sur ce point.

M. le président. Le vote sur les amendements nos 72, 76 et 78 est réservé.

Je suis saisi de neuf amendements, nos 9, 79, 62, 87, 88, 84, 86, 73 et 89, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 9, présenté par MM. Thiémé, Tardito, Brard et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 64, substituer au taux de " 0,62 p. 100 ", le taux de : " 1 p. 100 ". »

L'amendement n° 79, présenté par M. Duroméa et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« 1. - A la fin du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 64, substituer au pourcentage : " 0,62 p. 100 ", le pourcentage : " 0,90 p. 100 ". »

« II. - Substituer au deuxième alinéa du paragraphe I et au paragraphe II de cet article l'alinéa suivant :

« Un an après la promulgation de la présente loi ce taux est porté à 1 p. 100. »

L'amendement n° 62, présenté par M. Beaumont, est ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa du paragraphe I de l'article 64, substituer au taux : " 0,62 ", le taux : " 0,69 ". »

Les deux amendements n°s 87 et 88, sont identiques.

L'amendement n°s 87 est présenté par M. Jacquemin.

L'amendement n°s 88 est présenté par M. Beaumont.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« A la fin du premier alinéa du paragraphe I de l'article 64, substituer au taux : " 0,62 p.100 ", le taux : " 0,69 p.100 ". »

« II - A la fin du premier alinéa du paragraphe II de cet article, substituer au taux : " 0,23 p.100 ", le taux : " 0,19 p.100 ". »

Les amendements n°s 84 et 86 sont identiques.

L'amendement n° 84 est présenté par M. Gilbert Gantier ;

L'amendement n° 86 est présenté par M. Jacquemin.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« I. - A la fin du premier alinéa du paragraphe I de l'article 64, substituer au taux : " 0,62 p. 100 ", le taux : " 0,69 p. 100 ". »

« II. - Supprimer le paragraphe II de cet article ».

L'amendement n° 73, présenté par M. Bruno Durieux et les membres du groupe de l'Union du centre, est ainsi rédigé :

« I. - A la fin du premier alinéa du paragraphe I de l'article 64, substituer au taux : " 0,62 p. 100 ", le taux : " 0,67 p. 100 ". »

« II. - A la fin du premier alinéa du paragraphe II de cet article, substituer au taux : " 0,23 p. 100 ", le taux : " 0,18 p. 100 ". »

L'amendement n° 89, présenté par MM. Oehler, Anciant, Malandain, Guyard et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« I. - A la fin du premier alinéa du paragraphe I de l'article 64, substituer au taux : " 0,62 p. 100 ", le taux : " 0,65 p. 100 ". »

« II. - A la fin du premier alinéa du paragraphe II de cet article, substituer au taux : " 0,23 p. 100 ", le taux : " 0,20 p. 100 ". »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, je trouve tout à fait affligeantes les arguties que nous venons d'entendre et qui sont si éloignées des préoccupations des locataires du logement social.

La contribution du 1 p. 100 logement à l'effort de construction acquittée par les entreprises de plus de dix salariés est destinée à favoriser le logement de ceux-ci. Elle doit être analysée comme une sorte de salaire différé et assimilée à de l'aide à la construction locative ou à l'accession à la propriété. Or cette contribution a été littéralement monopolisée par les employeurs et par les gouvernements. On le voit bien d'ailleurs avec la mesure qui est proposée aujourd'hui.

Les comités d'entreprise, ainsi que l'indique le code du travail, ne sont que consultés, alors qu'il faudrait qu'ils décident de l'affectation du 1 p. 100 et qu'ils contrôlent l'utilisation de cette contribution. Ainsi, le 1 p. 100 logement ne bénéficie pas, comme il le devrait, aux salariés.

Nous pensons, pour notre part, qu'il faut le préserver et le rendre plus efficace, au service des salariés. A cet effet, nous proposons de rétablir le taux réel de la contribution à 1 p. 100 avant de parvenir à court terme à 2 p. 100.

M. le président. La parole est à M. André Duroméa pour soutenir l'amendement n° 79.

M. André Duroméa. Il s'agit de revenir d'abord aux 0,9 p. 100 pour aller ensuite vers le 1 p. 100.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, pour défendre l'amendement n° 62.

M. Charles Fèvre. Cet amendement tend à porter le taux de la contribution de 0,62 à 0,69 p. 100.

Je ne reviendrai pas sur tous les arguments qui ont été développés par M. Raoult et M. Durieux. Mais nous pensons que le maintien de la capacité d'investissement du 1 p. 100 logement est un objectif nécessaire, compte tenu des besoins importants qui restent à satisfaire pour le logement des salariés et pour la construction sociale.

Cet objectif ne peut être atteint avec un taux de participation des entreprises réduit à 0,62 p. 100. En effet, toutes les analyses économiques montrent que l'équilibre du système est compromis lorsque le taux est inférieur à 0,69 p. 100.

De plus, il me semble qu'on ne peut mélanger les aides à la personne et les fonds destinés aux investissements. La différence est de nature, et non de degré, comme le laissait entendre il y a un instant M. Malandain.

M. le président. La parole est à M. Bruno Durieux pour soutenir l'amendement n° 87.

M. Bruno Durieux. Mon collègue et ami Michel Jacquemin n'a pu se libérer pour défendre lui-même cet amendement, et il m'a demandé de le faire à sa place.

Cet amendement a pour objet de relever le taux de 0,62 p. 100 à 0,69 p. 100.

Je pense que les indications que j'ai fournies tout à l'heure expliquent l'esprit dans lequel cet amendement a été présenté. Je n'ai pas d'autre commentaire à ajouter, si ce n'est que mon collègue y est naturellement très attaché.

M. le président. Pour défendre l'amendement n° 88, la parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je ne reviendrai pas sur ce que je viens de dire, car cet amendement comporte une première partie qui a le même objet que l'amendement que j'ai soutenu il y a un instant au nom de M. Beaumont.

La seconde partie de l'amendement vise à démontrer qu'il n'est pas souhaitable de détourner une partie du 1 p. 100, indispensable à l'investissement, vers le financement d'aides personnelles. Ces dernières sont des dépenses de solidarité nationale qui relèvent incontestablement du budget de l'Etat. Et, je le répète, il faut éviter la confusion entre les aides personnelles, d'une part, et ce qui relève des aides à l'investissement ou au logement, de l'autre.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier pour soutenir son amendement n° 84.

M. Gilbert Gantier. Je crois qu'à ce point de la discussion les données du problème sont simples.

D'un côté, l'Etat est engagé de façon croissante par le dispositif d'aide personnalisée au logement ; les ressources exigées par l'A.P.L. avoisinent désormais les 20 milliards de francs. Et rien n'indique que nous allions vers une décreue, au contraire, puisque l'attribution automatique de l'A.P.L. aux bénéficiaires du R.M.I. ne peut qu'alourdir encore la charge de l'A.P.L.

Et, de l'autre côté, existe un trésor - ou un prétendu trésor - constitué par la participation obligatoire des employeurs au logement qui, elle aussi, procure environ 20 milliards. Il était tentant de réaliser une opération de vases communicants et de brancher l'A.P.L. sur le 1 p. 100. C'est ce qui a été fait une première fois en 1985 pour 0,13 p. 100. Et les intentions profondes de l'opération se révèlent à la lumière de la loi de finances pour 1989 que nous examinons. En fait, il s'agit de la première étape d'un véritable plan de fiscalisation du 1 p. 100. Les services de la Rue de Rivoli, jamais en panne d'imagination, comme vous le savez, ont pensé qu'il y avait là le moyen, d'ailleurs avoué dans l'exposé des motifs, de récupérer un milliard de francs.

Mais c'est oublier qu'entre 1985 et 1988 un fait nouveau est intervenu, à savoir la création de l'Agence nationale pour le 1 p. 100 dont la mission est double : proposer des améliorations de la gestion du 1 p. 100 et indiquer chaque année quel taux de la participation des employeurs permettrait de ne pas porter atteinte à l'effort de construction.

Mes chers collègues, ce deuxième aspect est tout à fait fondamental, puisqu'il tend à sauvegarder les moyens disponibles. Mais il laisse aussi la voie ouverte à une réduction

programmée du 1 p. 100 qui représente une de ces charges associées au salaire dont M. le Premier ministre dénonce à l'occasion les effets déprimants sur l'embauche.

Des allègements de charges devaient être décidés au fur et à mesure des améliorations constatées dans la gestion du 1 p. 100.

Or, avec l'article 64, notamment son paragraphe II, on assiste au contraire à un nouveau renversement de l'orientation des pouvoirs publics. Sans attendre l'avis éventuel de l'Agence, on reprend la fiscalisation du 1 p. 100.

Cela a deux conséquences : d'une part on porte atteinte à l'effort de construction, que l'action de l'Agence devait permettre de sauvegarder, d'autre part on sursoit à l'allègement des charges correspondant à une révision en baisse du taux, ce que vient précisément de suggérer l'Agence.

Je me suis procuré, mes chers collègues, la délibération qui a été adoptée le 19 octobre dernier - il y a donc fort peu de jours - par le conseil d'administration de l'Agence. Après un certain nombre de considérants, on peut lire : « En conséquence de quoi, et après examen des résultats de simulations sur l'évolution des ressources stables en fonction de différents paramètres, tels que l'inflation ou la masse salariale, le conseil d'administration a estimé qu'un taux situé entre 0,69 et 0,72 p. 100 permettrait de répondre de façon satisfaisante aux besoins actuellement pris en charge, dans la quasi-totalité des hypothèses macro-économiques. »

De plus, monsieur le ministre d'Etat : « Le conseil appelle l'attention des pouvoirs publics sur l'importance des risques que ferait courir à la capacité d'investissement du système la fixation d'un taux inférieur à 0,67 p. 100 pour 1989. »

Vous nous proposez un taux de 0,62 p. 100, ce qui est donc tout à fait inadmissible. Pour ma part, monsieur le ministre d'Etat, avec le souci de rester raisonnable, je propose que l'on s'en tienne à 0,69 p. 100.

M. le président. La parole est à M. Bruno Durieux, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Bruno Durieux. Il est défendu, monsieur le président !

M. le président. Vous avez la parole pour soutenir l'amendement n° 73.

M. Bruno Durieux. Veuillez considérer que je ne souhaite pas le soumettre à la discussion.

M. le président. Autrement dit, l'amendement n° 73 est retiré. (Sourires.)

La parole est à M. Jean Oehler, pour soutenir l'amendement n° 89.

M. Jean Oehler, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre d'Etat, tout a été dit sur le 1 p. 100 depuis ce matin. Nous essayons de rester cohérents en intervenant en faveur de l'aide personnalisée au logement tout en soutenant l'aide à la pierre. Nous considérons, en effet, que le 1 p. 100 est une aide à la pierre.

Comme toutes les simulations, et mon collègue Jean Anciant l'a rappelé ce matin, permettent de penser que la collecte est supérieure à 1 milliard de francs, nous souhaitons, monsieur le ministre d'Etat, que le Gouvernement prenne en considération cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur ces neuf amendements ?

M. Jean Anciant, rapporteur spécial. Ces amendements n'ayant pas été examinés par la commission des finances, je m'exprime à titre personnel.

La proposition du Gouvernement visant à réduire le taux de la participation des employeurs à l'effort de construction, qui soulève beaucoup d'interrogations, s'accompagne d'une augmentation corrélative de la participation des employeurs au financement de l'allocation de logement social qui profite aux salariés, ce qui revient à maintenir globalement la participation des employeurs au financement du logement. Le débat se situe donc entre les dépenses d'investissement, d'une part, et les aides à la personne, d'autre part.

En ce qui concerne la participation au 1 p. 100 *stricto sensu*, la proposition du Gouvernement de réduire le taux ne me semble pas de nature à remettre en cause de manière catastrophique l'équilibre du système actuel.

Je rappelle que, dans les recettes totales du 1 p. 100, il faut inclure les retours de prêts qui se sont accélérés ces dernières années, passant de 42 p. 100 des ressources totales du 1 p. 100, en 1983, à près de 51 p. 100 des ressources en 1987. Je pense, par ailleurs, qu'il est nécessaire de tenir compte de la croissance de la masse salariale qui a été assez rapide ces derniers mois et qui devrait se poursuivre, du moins nous l'espérons.

Il est vrai que certaines simulations réalisées par l'Agence nationale du 1 p. 100 - j'en ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt et d'attention - ont mis en évidence que la mesure proposée par le Gouvernement se traduirait par une dégradation de la capacité d'investissement en francs constants pendant quatre ans.

L'Agence estime qu'un taux de 0,69 p. 100 assurerait un niveau équivalent en 1990 à celui de 1989 et qu'un taux de 0,67 p. 100 se traduirait par une légère dégradation en 1990.

Evidemment, ces simulations sont intéressantes, mais elles doivent tenir compte du fait que les hypothèses économiques sur lesquelles elles reposent sont aléatoires, puisqu'elles supposent un maintien de l'inflation à 3 p. 100 et un maintien de la croissance salariale qui ne dépasse pas ce taux. C'est pourquoi je crois qu'il faut être très prudent, et je pencherais plutôt pour une solution raisonnable, en sachant que nous avons la possibilité, annuellement, de moduler le taux de la participation des employeurs.

J'observerai en outre que, si l'on majore la participation des employeurs à l'effort de construction sans toucher à leur contribution au F.N.A.L., cela revient à accroître les charges des entreprises par rapport à la proposition gouvernementale. Je pourrais dire que cette proposition, venant de la part de M. Beaumont, est quelque peu étonnante.

Pour conclure, je crois qu'une légère augmentation du taux permettrait de tenir compte des inquiétudes relatives au niveau des ressources, sans pénaliser le F.N.A.L. qui est essentiel pour l'aide à la personne.

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

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Il y a quelque chose d'assez déconcertant dans le fait que tous les amendements et toute la discussion ont porté uniquement sur un seul point de ce budget.

Je n'ai rien entendu sur le réaménagement de la dette des organismes H.L.M. Je n'ai rien entendu sur les 600 millions débouqués le 8 juin 1988...

M. Jean-Pierre Brard. Une poignée de cerises !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je n'ai rien entendu sur le fait que les crédits A.P.L....

M. André Duroméa. Vous avez mal écouté !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... d'aide à la personne, augmentés de l'aide aux sinistrés des P.A.P., augmentés des 200 millions pour l'association de l'A.P.L. au R.M.I., des 200 millions pour améliorer le barème de l'A.P.L.

M. Guy Malandain. Venant de nous, si !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. C'est vrai !

Je n'ai rien entendu sur le fait que les crédits P.L.A.-P.A.L.U.L.O.S. ont été augmentés de 9 p. 100. Je n'ai rien entendu sur le fait qu'il reste quand même 2,5 milliards en faveur des P.A.P. avant que la réforme ne soit adoptée. Dans la mesure où, cette année, on en a consommé à peu près 65 000, 50 000 sont encore à ma disposition pour plusieurs mois - j'espère plutôt moins que plus, parce que cela signifiera que la consommation aura été plus grande.

Ce concert de lamentations, incontestablement, ne contribue pas à clarifier le débat. Ce budget, même s'il comporte un point faible, celui qui a été soulevé...

M. Jean Tiberi. Il y en a d'autres !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... se présente, dans son ensemble, monsieur Tiberi, que ce soit pour l'aide à la personne ou l'aide à l'investissement, d'une manière très positive.

M. Jean Tiberi. Non ! Je ne peux pas vous laisser dire cela !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Néanmoins, le Gouvernement est décidé, sur ce point, à faire un geste.

M. Eric Reault. Ah !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. A la fin de la première lecture du budget, il proposera de relever le taux de cotisation de 0,62 à 0,65 p. 100, avec la traduction législative et budgétaire que cet amendement comporte, donnant ainsi satisfaction à l'amendement qui a été déposé par M. Oehler et ses collègues. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Brard. C'est un geste de paralytique !

M. Eric Reault et M. Jean Tiberi. C'est insuffisant !

M. le président. Le vote sur les amendements nos 9, 79, 62, 87, 88, 84, 86 et 89 est réservé.

M. Oehler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 64 par le paragraphe suivant :

« III. - Après le premier alinéa de l'article L. 313-1 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés les deux alinéas suivants :

« Au vu du rapport établi par l'Agence nationale pour la participation des employeurs à l'effort de construction en application du dernier alinéa de l'article L. 313-7, la loi de finances détermine pour chaque année le taux de la contribution visée à l'alinéa précédent, de manière que l'ensemble des sommes investies au titre de la participation des employeurs à l'effort de construction ne soit pas inférieur au montant constaté au cours de l'année précédant la publication de ladite loi de finances, majoré de l'évolution de l'indice national mesurant le coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

« Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliqueront pour la première fois aux investissements qui devront être réalisés en 1990 à raison des salaires payés en 1988. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean Oehler, rapporteur pour avis. Cet amendement, présenté au nom de la commission de la production et des échanges, a une portée générale, puisqu'il tend à ce que soit mis en place un mécanisme de fixation du taux de la participation des employeurs à l'effort de construction, garantissant que le montant de l'ensemble des sommes investies au titre de cette participation serait au moins maintenu en volume.

Conformément aux compétences reconnues à l'Agence nationale pour la participation des employeurs à l'effort de construction par la loi du 31 décembre 1987, il est proposé que le Parlement se prononce chaque année si le besoin d'une modification du taux apparaît au vu du rapport établi par cette agence, en application de l'article L. 313-7 du code de la construction et de l'habitation et portant sur l'évolution de l'ensemble des sommes investies au titre du 1 p. 100 logement.

Cet amendement, monsieur le ministre d'Etat, traduit une recherche de l'Assemblée pour ne plus raisonner à partir d'un pourcentage, mais plutôt à partir de la masse salariale de l'année précédente.

Je précise qu'il convient de rectifier cet amendement et de lire, dans le dernier paragraphe, « 1991 » au lieu de « 1990 », et « 1989 » au lieu de « 1988 ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur cet amendement ainsi rectifié ?

M. Jean Ancient, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

Je souhaite, tout en soulignant l'intérêt de la démarche de mon collègue Oehler, vous faire part de quelques interrogations.

Cet amendement constitue une clause de sauvegarde, en quelque sorte, puisqu'il prévoit que, chaque année, la loi de finances détermine le taux de la contribution, en faisant en sorte que le produit ainsi dégagé maintienne, si je puis dire, le pouvoir d'achat du produit constaté l'année précédente.

Ma première observation serait d'ordre juridique, puisque, en effet, on peut s'interroger sur la portée d'un tel dispositif, une loi pouvant toujours défaire ce qui a été fait par une autre loi.

Par ailleurs, je me demande si l'obligation de faire référence à une loi de finances est tout à fait conforme à la loi organique.

Ma deuxième observation serait une observation de forme sur le dernier alinéa de cet amendement puisque, en effet, celui-ci vise les investissements réalisés en 1990 - mais on vient d'en parler - à raison des salaires payés en 1988. Or la masse salariale de l'année 1988 constitue l'assiette du versement constaté en 1989, qui sera utilisable en investissement en 1990. Mais le versement 1989 est déterminé par le taux voté dans la loi de finances initiale, normalement, en 1989.

Cela obligerait, en tout état de cause, à appliquer dès cette année les principes proposés par cet amendement. C'est pourquoi je crois qu'il faudrait en effet mentionner les investissements réalisés en 1991 à raison des salaires payés en 1989.

Je reconnais que le texte du code de la construction régi par le présent article est quelque peu ambigu, puisqu'il fait référence aux investissements réalisés une année n , à raison des salaires versés l'année $n-1$. En fait, par investissement, il faut, bien sûr, entendre versement dont la taxe est, je le rappelle, déterminée par la loi de finances pour cette même année $n+1$.

Je ferai une troisième observation : comment, pratiquement, déterminer le taux applicable l'année $n+1$ permettant de réaliser des investissements équivalant à ceux réalisés l'année n ? Cela supposerait des simulations complexes, qui peuvent s'avérer difficiles.

Que je présente ces observations ne me fait pas méconnaître l'intérêt du problème. Je me demande toutefois s'il ne pourrait pas être revu dans le cadre des responsabilités de l'Agence, qui a dans ses compétences celle de faire des propositions d'affectation des ressources collectées au titre du « 1 p. 100 construction ».

M. le président. Je rappelle que M. le rapporteur pour avis a rectifié l'amendement n° 60 en substituant, dans le dernier alinéa, au chiffre « 1990 » le chiffre « 1991 » et au chiffre « 1988 » le chiffre « 1989 ».

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement ainsi rectifié ?

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Le Gouvernement s'en rapporte aux remarques de la commission des finances.

M. le président. Je rappelle que le Gouvernement a demandé la réserve du vote sur les amendements à l'article 64 et du vote sur l'article 64 lui-même.

Il appartiendra au Gouvernement de fixer la date à laquelle interviendront ces votes.

J'appelle maintenant l'article 65.

Article 65

M. le président. « Art. 65. - Au 3^e de l'article 33 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles, au lieu de "cinq ans", lire "dix ans". »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 65.

(L'article 65 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Puis-je, monsieur le président, suggérer une suspension de séance de quelques minutes avant d'aborder l'examen des crédits du ministère de l'équipement et du logement concernant les routes ?

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue. Elle reprendra vers dix-sept heures trente.

(La séance, suspendue à dix-sept heures vingt, est reprise à dix-sept heures trente-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Routes

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

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

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, votre projet de budget des routes pour 1989 est bon. Il est marqué par un gros effort en matière d'investissements - plus 27 p. 100 - par une accélération du programme autoroutier non concédé, parallèlement, d'ailleurs, à un accroissement des opérations concédées, enfin par un effort soutenu pour l'aménagement qualitatif d'itinéraires de manière à renforcer la sécurité et le confort des usagers. Aussi, autant le dire tout de suite, la commission des finances a-t-elle émis un avis favorable à l'adoption de ces crédits dont le total, en ce qui concerne les engagements, progresse de 6,6 p. 100.

Ce vote positif s'explique par une conviction, celle que nous nous trouvons au début d'une action persévérante et planifiée. Je veux en voir pour signe, d'abord, la confirmation que le schéma routier d'avril 1987 sera maintenu, ce qui est bien, et sera financé, ce qui est mieux, ensuite, au moment où se discute le contenu des contrats de Plan État-régions, la très forte demande des régions en matière d'infrastructures.

Certains, je le sais, ont dit que la part consacrée aux routes était trop grande. Mais si on l'additionne - vous le savez mieux que personne, monsieur le ministre - les demandes qui émanent des élus, on aboutit à une sorte de contradiction : on pourrait, reprenant l'adage d'un humoriste à propos de l'argent, dire, à voir l'avidité, la boulimie des régions et de leurs élus en matière d'équipements routiers et autoroutiers, que « les routes ne font pas le bonheur de ceux qui n'en ont pas ».

Si ce besoin est tellement ressenti, c'est qu'il répond à plusieurs exigences.

C'est une condition pour le développement économique, commercial, industriel, touristique des régions, et cela est unanimement ressenti. C'est le moyen le plus efficace de lutter contre l'insécurité routière, dont nous avons beaucoup parlé avant-hier. A la modernité accrue des routes, répond une plus grande sécurité pour les usagers. Il n'est que de comparer le bilan, toujours trop lourd, des accidents, des blessés et des morts sur les autoroutes et les routes à deux fois deux voies, d'une part, et sur le reste du réseau, d'autre part, c'est-à-dire, en général, les routes secondaires qui sont les plus meurtrières et dont je disais que leur profil, leur calibre, leur agencement étaient souvent trop défectueux. C'est aussi une réponse à l'augmentation du trafic, qui apparaît inéluctable : de plus en plus de voitures sont utilisées de plus en plus fréquemment, sur des itinéraires de plus en plus longs.

Enfin, c'est le souci d'être prêt pour les grandes échéances, et notamment celles de 1993. Monsieur le ministre d'Etat, vous avez été un des grands charpentiers de l'Europe. Or, 1993, ce sera à la fois l'ouverture du marché unique et celle du lien fixe transmanche, du tunnel sous la Manche.

Cela dit, je présenterai deux observations et formulerai deux souhaits.

Ma première observation concernera la consommation des crédits.

Les crédits votés ne sont pas consommés de façon satisfaisante. Les causes, multiples, ne sont pas seulement climatiques : la diversité des sources de financement, la procédure des contrats Etat-régions sont à l'origine de certains dysfonctionnements. Je souhaiterais qu'une étude fût engagée non seulement sur les procédures d'utilisation des crédits, mais aussi sur les sources de financement des routes.

Comme le temps presse, il faut en finir avec ce qu'on pourrait appeler les « coups d'accordéon ». Je ne connais pas de solutions simples. Probablement, il n'en existe pas. Peut-être convient-il d'assurer - mais c'est un objectif général dont j'ai déjà parlé - la régularité des ressources, au besoin en faisant appel à des ressources extra-budgétaires.

Je suis de ceux qui considèrent que, compte tenu de la très grande amplitude des prix de vente de l'essence à la pompe, compte tenu du faible prix moyen - il est revenu, en francs constants, à son niveau de 1973 - un prélèvement sur cette énergie avec comme seul objectif des financements supplémentaires pour assurer le rendez-vous que nous aurons dans moins de cinq ans, serait en tout cas à étudier.

Ma seconde observation portera sur le caractère très inégalitaire des engagements de l'Etat. Pour illustrer ce fait, j'ai fait figurer dans mon rapport un tableau montrant le niveau de ces engagements depuis dix ans, selon les diverses régions françaises. Même si l'on fait la part des différences d'étendue, de populations, de relief et des conditions climatiques, on s'aperçoit qu'il y a eu de graves inégalités.

La politique routière et autoroutière devrait devenir un des éléments principaux de la politique d'aménagement du territoire. Or, je m'aperçois que ce qui a été apporté aux régions les plus riches n'a ni ralenti leur zèle ni diminué leur appétit. Si la répartition des crédits prolonge les inégalités anciennes, nous risquons d'aboutir à des résultats profondément néfastes pour certaines régions.

Dans le prolongement de cette remarque, je formulerai le souhait qu'un effort soit accompli pour la construction des grandes voies méridiennes, en particulier à l'ouest du territoire.

Monsieur le ministre d'Etat, vous connaissez le rôle naturel de la France en tant que carrefour européen. Il est évident, mais il reste à le consacrer, et cela relève du politique.

Je lisais hier quelques lignes de Fernand Braudel : « La netteté de la division physique de l'Europe entre un Nord plat et un Sud montagneux n'a pu empêcher la naissance d'une Europe occidentale fondée sur des lignes directrices Nord-Sud ... La France est un exemple plus fort, parce que vivant, de la prédominance en Europe occidentale de la direction Nord-Sud sur la structure Est-Ouest ... Que la France soit la manifestation la plus évidente d'une tendance méridienne perpendiculaire à la tendance latitudinale est évident, mais ce qui apparaît aussi, c'est qu'elle résulte d'une histoire compliquée, non d'une géographie physique qui aurait le privilège de la simplicité.

Autant dire que c'est plus encore la volonté organisatrice des hommes s'appuyant sur les réalités économiques, notamment commerciales, ainsi que sur les capacités financières des pays, qui commande l'orientation des réseaux.

A partir de là, je suis bien obligé d'observer qu'il y a pour notre pays deux risques.

Le premier risque est celui d'une lente dérive orientale des grandes voies de trafic Nord-Sud reliant le nord de l'Europe, les pays scandinaves, les pays du Benelux et les îles britanniques à la péninsule ibérique, d'une part, et à la péninsule italienne, d'autre part.

Monsieur le ministre d'Etat, dans une vie antérieure, nous apprimes beaucoup d'histoire et nous l'enseignâmes un peu. Nous avons donc enseigné que les tentatives de construire des réalités politiques durables sur les grands axes commerciaux, souvent naturels, entre les plaines du Nord et la Lombardie, notamment par le sillon rhodanien et les Alpes, furent vouées à l'échec depuis la Lotharingie du fils aîné de Louis le Pieux jusqu'au rêve fracassé de Charles le Téméraire sous les murs de Nancy.

Je me demande parfois si l'on ne va pas assister à une sorte de revanche « lotharingienne ». (*Sourires.*)

M. Alain Rodet. Très bien !

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Mais encore faut-il savoir de quelle Lotharingie il s'agit.

Je crains que l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, même si celle-ci ne fait pas partie de la Communauté, ne fassent, dans les prochaines années, un effort considérable pour détourner l'essentiel du trafic méridien, du trafic Nord-Sud, sur leur territoire. A partir de là, s'il existe encore une chance pour le sillon rhodanien traditionnel, pour la liaison entre Paris et le nord de l'Europe, et même si l'on peut penser - je lis aussi les rapports (*Sourires*) - que ce que l'on a appelé le désenclavement du Massif central - ça va vite ! Salbris, Vallon-en-Sully, Montmarault, Clermont-Ferrand, Béziers : tout le bastion central est en train d'être « crevé » vers le Midi ! - est proche, je me demande ce qu'il restera pour l'ouest de la France si les pouvoirs publics, dans un souci d'égalité, ne consentent pas un effort considérable. D'une certaine façon,

cela vous regarde aussi, monsieur le ministre d'Etat - je vois M. Rodet sourire - : le Limousin est également concerné. *(Sourires.)*

M. Daniel Goulet. Très bien !

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Mexandeau.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. J'en ai presque terminé, monsieur le président.

Un effort considérable doit être fait pour que ces axes, qu'il s'agisse de la route Calais-Bayonne ou de la route des estuaires, soient réalisés très rapidement.

M. Daniel Goulet. Très bien !

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Sinon, nos régions courraient le risque de devenir des sortes d'Irlande continentale, des régions oubliées. Oubliés, nous le sommes déjà d'autres manières.

M. le président. Je vous prie de nouveau de conclure, monsieur Mexandeau.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Monsieur le ministre d'Etat, n'y voyez pas le souci égoïste d'un élu normand, mais je souhaite que soit prise en compte une politique d'aménagement du territoire bien conçue, assortie de moyens concrets, notamment dans le domaine de responsabilité qui est le vôtre. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre d'Etat, votre budget marque une orientation globalement satisfaisante et prévoit des moyens renforcés qui devraient permettre de la traduire en réalisations concrètes.

Il n'est pas inutile, en effet, de souligner que si, à l'occasion du C.I.A.T. du 13 avril 1987, une belle carte de projets d'autoroutes ou de voies rapides avait été proposée, cette grande ambition n'était assortie ni des moyens de financement nécessaires ni d'ailleurs de calendrier.

Vous avez donc décidé de vous donner les moyens d'accélérer les investissements routiers en voies rapides et de mettre ainsi en œuvre une politique qui est destinée à rattraper le retard accumulé au long des décennies, retard qui constitue un handicap certain pour le développement de nos régions et la capacité française d'entrer convenablement dans la compétition européenne.

Cela se traduira d'abord par l'accélération du programme autoroutier. Vous avez reconnu que c'est le plus facile car il s'agit d'un réseau concédé dans lequel le budget n'interviendra plus. Les sociétés autoroutières ont en effet dégagé un excédent d'exploitation de trois milliards de francs qui les aidera à accélérer le rythme de leurs réalisations et qui permettra d'échelonner le versement prévu et maintenu de la dotation en capital, en contrepartie de la suppression du système des avances.

Il reste 2 800 kilomètres d'autoroutes à réaliser et, en 1989, on prévoit le lancement de 320 kilomètres contre 298 qui auront dû être réalisés en 1988. Les grandes liaisons prévues en 9^e Plan seront achevées au cours de l'année prochaine.

Pour accélérer la réalisation du réseau de voies rapides, dont nous avons besoin - et, ainsi que le soulignait mon collègue Louis Mexandeau, la forte demande des régions à l'occasion de la négociation des contrats de Plan prouve combien ce besoin est pressant -, vous souhaitez concéder 500 à 600 kilomètres supplémentaires. Je ne peux qu'approuver une telle démarche si toutefois aucune autre solution ne peut être raisonnablement envisagée pour accélérer le programme. Nous avons, en effet, je le répète, à faire face à des échéances.

Je ne peux cependant ici cacher mon inquiétude et mon regret de constater que certaines régions, comme la mienne, la Picardie, parce que le traitement de leur problème arrive avec un retard, dont vous n'êtes évidemment pas responsable, ne bénéficieront pas, contrairement à d'autres, d'un réseau de voies rapides, gratuites et d'accès facile.

En matière d'aménagement du territoire, chacun sait que la logique commerciale des sociétés d'autoroute est éloignée des préoccupations des élus. Il est très difficile dans ces condi-

tions d'obtenir des sorties d'autoroute ailleurs que dans les villes relativement importantes. L'autoroute nsque alors de devenir une barrière sans retombée économique pour le tissu des petits bourgs qui pouvaient en espérer autre chose.

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre d'Etat, que des solutions soient activement recherchées avec les sociétés concessionnaires et je suis certain que vous obtiendriez l'appui de nombre de mes collègues dans une telle démarche. Je m'associerai d'ailleurs volontiers aux propositions que mon collègue Louis Mexandeau vient de faire quant aux sources de financement possibles.

Cependant, je comprends bien le sens de votre politique. D'ailleurs, pour montrer ma propre impatience devant la réalisation d'autoroutes, je me permets, à titre personnel et pour éviter de vous poser la question tout à l'heure, de vous demander dès à présent dans quels délais, que je souhaite évidemment très brefs, sont prévues la réalisation de l'A 16 entre Paris et Amiens et de l'A 29 entre Le Havre et Amiens. Pour que les souhaits de M. Mexandeau soient satisfaits, il faut d'abord que l'on puisse passer dans le nord de la France, notamment par la Picardie.

J'en viens maintenant à ce qui reste à la charge directe de l'Etat, pour constater l'effort considérable consenti, puisque votre volonté est que cet effort passe de 4 106 millions en moyenne au 9^e Plan à 5 667 millions au 10^e Plan.

En 1989, le réseau routier bénéficiera d'environ 5,4 milliards en crédits de paiement et de 7,2 milliards en autorisations de programme.

Sur cette enveloppe, il faudra consacrer, et cela pendant huit ans, 1 220 millions pour la nationale 20 et pour la nationale 9. Il faudra également financer le plan transmanche et la Tarentaise.

Au total, les investissements routiers progressent de 26,7 p. 100 pour les moyens d'engagement, dont près des trois quarts iront aux contrats de Plan Etat-régions, l'argent disponible pour ces contrats devant augmenter d'année en année tout au long du 10^e Plan, au fur et à mesure que s'achèveront la réalisation de la Tarentaise et du plan transmanche.

Le principe des contrats devraient être un financement à égalité Etat-régions, mais je sais que vous êtes sensible au fait qu'un tel principe pourrait nuire au rattrapage des régions les plus défavorisées. C'est d'ailleurs le cas de la Picardie *(Sourires)*, région que j'ai l'honneur de représenter, et c'est mon collègue rapporteur spécial de la commission des finances qui le dit. C'est donc vrai. Je sais, monsieur le ministre d'Etat, que vous y êtes attentif.

Pour conclure, je constate que le budget qui nous est présenté met l'accent sur ce qui est l'essentiel de nos préoccupations dans le domaine de votre compétence, monsieur le ministre d'Etat. La commission de la production et des échanges vous demande donc, mes chers collègues, de l'adopter. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Alain Rodet.

M. Alain Rodet. Monsieur le ministre d'Etat, le budget des routes pour 1989 que vous nous présentez est un bon budget, un budget tonique, ainsi que les deux rapporteurs, MM. Mexandeau et Fleury, viennent d'ailleurs de le souligner très justement.

Ce budget, avec 5,4 milliards de francs en crédits de paiement et 7,2 milliards de francs en autorisations de programme, représente un effort important par rapport à ce qui avait été inscrit et voté l'an dernier pour le budget de 1988, qui était pourtant présenté par ceux qui le proposaient comme excellent. Cet effort, pour satisfaisant qu'il soit, n'en était pas moins nécessaire et même indispensable car nous devons bien garder présents à l'esprit des retards accumulés dans certaines parties de notre territoire national.

Le rattrapage de tels retards exigeait une augmentation sensible et régulière des moyens budgétaires.

A cet égard, qu'il me soit permis de me féliciter de la priorité nettement affichée en faveur de deux axes routiers : la RN 9 entre Clermont-Ferrand et Béziers et la RN 20 entre Vierzion et Brive. Si je m'en tiens à cette dernière liaison, qui intéresse directement le Limousin, mais également les régions Centre et Midi-Pyrénées, j'apprécie à sa juste valeur l'effort que dessine votre budget qui, à l'évidence, monsieur le ministre d'Etat, porte votre marque personnelle. En effet, vous connaissez bien l'état du dossier de la RN 20.

Quand, en avril 1987, votre prédécesseur, M. Méhaignerie, à l'occasion d'un comité interministériel d'aménagement du territoire, annonçait le lancement d'un programme de 2 700 kilomètres d'autoroutes concédées, les élus du Limousin, plus particulièrement ceux de Limoges et de la Haute-Vienne, auraient préféré, dans leur grande majorité, la réalisation du tronçon Vierzon-Limoges selon cette procédure. Cela se comprenait aisément : la formule de l'autoroute concédée est généralement plus rapide que celle de l'aménagement classique sur crédits d'Etat ; elle est, en général, insensible aux aléas budgétaires ; elle pose moins de problèmes de coordination entre chantiers, puisqu'il s'agit d'une voie entièrement nouvelle. Au surplus, si la route expressée à deux fois deux voies à caractéristiques autoroutières, est beaucoup plus sûre qu'une voie ordinaire à deux voies, elle l'est moins qu'une autoroute.

Le Gouvernement précédent n'en confirmait pas moins le traitement à deux fois deux voies du tronçon Vierzon-Brive, qui devait naturellement se présenter à son achèvement comme une autoroute hors péage intégrant les sections déjà modernisées. Le Premier ministre d'alors précisait, au mois de mars 1988, que ces travaux devraient être achevés dans un délai inférieur à huit ans. Pour les élus et pour les responsables régionaux, de tels engagements comportaient encore de nombreuses incertitudes tenant, pour l'essentiel, aux aléas inhérents au mode de financement par voie budgétaire, en un mot à la règle de l'annualité budgétaire et peut-être aussi au fait que toutes ces annonces étaient faites quelques semaines avant le premier tour de l'élection présidentielle.

Aujourd'hui, vous apportez, monsieur le ministre d'Etat, une réponse réconfortante et prometteuse par l'inscription de dotations significatives susceptibles de répondre aux besoins de financement d'un tel projet. Permettez-nous cependant de manifester une grande vigilance dans la conduite des opérations. L'expérience nous montre d'ailleurs que, pour les aménagements à deux fois deux voies et à caractéristiques autoroutières, il arrive, en dépit de la bonne volonté des services de l'équipement, que, pour des raisons d'économie ou d'insuffisance de crédits, on supprime, par rapport au projet initial, une bretelle d'échangeurs ou un passage dénivelé, moyennant quoi on se retrouve avec des équipements moins performants, moins sûrs et ne répondant plus tout à fait aux exigences techniques qu'intégrait le projet présenté initialement.

Il nous paraît donc utile, monsieur le ministre d'Etat, de vous demander de rappeler à vos services territoriaux que la mise en œuvre de ces crédits nouveaux et importants pour les axes routiers concernés doit se faire à la bonne cadence. Certes, des procédures existent, qui doivent être évidemment respectées, mais il faut malgré tout faire vite. Il ne faut tolérer aucune lenteur administrative. Il importe que les directions départementales de l'équipement concernées puissent être mobilisées rapidement sur ces grands chantiers. L'économie moderne, nous le savons, est placée sous le signe des impératifs exigeants de la géographie de la circulation et l'existence d'un réseau routier moderne est une pré-condition à tout développement économique durable.

La modernisation de la route nationale n° 20 entre Vierzon et Brive - je devrais dire entre Vierzon et Montauban pour mettre le Quercy dans le coup, et il l'est - peut être un exercice exemplaire de géographie volontaire : le Berry, la Marche, le Limousin, le Quercy peuvent en attendre beaucoup. C'est pour cela, monsieur le ministre d'Etat, que votre budget des routes pour 1989 non seulement redonnera espoir à un vaste secteur géographique mais contribuera aussi à réduire l'un des principaux déséquilibres intrarégionaux que connaît encore notre pays. Il me plaît de vous voir doublement associé, et de près, à cette grande entreprise. Comptez sur les élus de Limoges et de la Haute-Vienne pour vous apporter leur concours dans ce beau challenge ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Patrick Devedjian.

M. Patrick Devedjian. J'ai bien aimé les deux axes de réflexion de M. Mexandeau : la sécurité routière et la géographie européenne. Malheureusement, je crois que nous n'en tirons pas tous les deux les mêmes conséquences logiques.

Le Gouvernement a entrepris un vaste programme pour réduire les accidents de la route, avec raison car ils sont la cause de 2 p. 100 des décès en France. Pour traiter sérieusement de la sécurité routière, il faut distinguer trois origines

aux causes d'accidents : celles qui tiennent aux conducteurs, celles qui tiennent aux véhicules et celles qui tiennent aux infrastructures, qu'on aurait tort de considérer comme négligeables.

Ainsi que l'a souligné M. Mexandeau, il y a, toutes choses égales par ailleurs, quatre fois moins de morts sur une autoroute que sur une route : onze morts pour un milliard de kilomètres parcourus sur autoroute contre cinquante sur route.

Ce sont certainement les dépenses d'infrastructures qui sont les plus rentables pour la réduction de la mortalité, mais ce sont malheureusement les plus coûteuses. Il ne faudrait pas que le Gouvernement, parce qu'il a entrepris une action sur les causes les moins lourdes financièrement, se croie dispensé d'agir sur les causes profondes des accidents.

Les autoroutes sont les infrastructures qui procurent le plus de sécurité. Ainsi que l'a souligné avec raison M. Mexandeau dans son rapport, elles écoulent 48 p. 100 du trafic routier mais ne donnent lieu qu'à 16,9 p. 100 des tués par accidents. Les investissements autoroutiers sont donc les plus utiles.

La réduction des accidents de la route est non seulement rentable sur le plan de la vie - ce serait une priorité suffisante en soi -, mais elle est aussi hautement rentable sur le plan financier. Qui ne voit les effets qu'elle a sur les prestations de la sécurité sociale et sur son déficit structurel ? Qui ne voit ses effets sur notre économie elle-même ? En 1987, les assurances ont ainsi versé 19 milliards de francs d'indemnités, et l'on estime généralement que le coût économique des accidents est de 80 milliards par an. Il convient donc de comparer l'investissement routier avec ces enjeux.

Au-delà des accidents, il y a également le coût économique des embouteillages et des bouchons. En région parisienne, par exemple, la durée des trajets a quintuplé en dix ans. Le volume des bouchons augmente chaque année de 15 p. 100. C'est en Ile-de-France que le coût des embouteillages est le plus élevé et le nombre des tués le plus important : 10 p. 100 du total.

Ces données statistiques ne sont pas contestées. L'investissement autoroutier est donc le plus rentable, je le répète, et c'est en Ile-de-France qu'il a le plus de retombées. J'aurais pu conséquemment espéré qu'il constitue une priorité de votre budget. Est-il normal, est-il logique qu'un camion qui va de Rotterdam à Lisbonne soit contraint de passer par le périphérique parisien ? Au rythme où nous allons, cette aberration durera trente ans encore jusqu'à ce que l'autoroute A 86 soit bouclée.

Non seulement votre budget ne fait pas la place nécessaire aux investissements autoroutiers indispensables à la région Ile-de-France, mais M. Mexandeau a même l'air de considérer cela comme normal. Il écrit dans son rapport : « La région Ile-de-France, la plus riche de France, est déjà très largement équipée en dépit de certaines insuffisances, et elle bénéficie, d'autre part, d'une aide si considérable de l'Etat en matière de transports collectifs qu'on ne peut la considérer comme défavorisée en ce domaine ».

Par conséquent, votre politique consiste à retarder les investissements et à pénaliser la région Ile-de-France. Sans céder à la polémique, je dirai que, d'une certaine manière, vous voulez créer un I.S.F. sur les autoroutes pénalisant l'Ile-de-France au profit des régions pauvres !

M. Alain Rodet. Vous exagérez !

M. Patrick Devedjian. En 1988, le Gouvernement précédent avait lancé 298 kilomètres d'autoroutes...

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Avec un budget de 5 milliards de francs !

M. Patrick Devedjian. ... contre 206 kilomètres en 1987, soit une progression de 50 p. 100. Il est vrai que vous prévoyez 22 kilomètres supplémentaires en 1989. Mais cela n'équivaut pas à l'effort consenti en 1988, loin de là !

Si l'on s'attache au programme de la région Ile-de-France, on trouve bien peu de choses nouvelles : 16,5 kilomètres seulement pour la liaison de la A.14 entre Orgeval et La Défense. On peut se demander s'il fallait vraiment lancer cette opération avant d'avoir bouclé la A.86, car cela dilue l'effort, alors qu'il doit être concentré. S'il s'agit de désenclaver La Défense, la A.86 le fait tout aussi bien que la A.14.

Je déplore donc, monsieur le ministre d'Etat, que l'on ne concentre pas les investissements routiers sur les axes les plus utilisés, ce qui serait tout de même logique.

M. Alain Rodet. C'est une insulte au Limousin ! C'est une agression caractérisée !

M. Patrick Devedjian. Je ne donnerai aucun exemple pour ne faire de peine à personne, mais il est sûr que certains choix dans la réalisation des autoroutes s'expliquent, et depuis longtemps, depuis dix ans au moins - je ne jette pas la pierre à l'un plutôt qu'à l'autre - par des considérations qui n'ont rien à voir avec la rentabilité de l'investissement mais qui sont plutôt politiques ou politiciennes, voire électoralistes. Sous la III^e République, on faisait des gares électorales. Sous la V^e, on fait des autoroutes électorales (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*) et c'est beaucoup plus cher !

La géographie a donné à la France un rôle de plaque tournante que M. Mexandeau a souligné à juste titre en citant Fernand Braudel, mais en oubliant que, dans la perspective européenne, l'Ouest constitue malheureusement un cul-de-sac. Cette chance que représente notre position, nous la sabotons, et depuis très longtemps, faute de vouloir hiérarchiser les priorités, et en diluant nos efforts. Le rapporteur spécial a souligné le risque de détournement du trafic par-delà la Lotharingie, risque bien réel. D'autres pays ont un réseau routier à la hauteur de l'enjeu : la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse, les Etats-Unis. Mais ces pays ont effectivement affecté une partie des recettes prélevées sur le carburant à l'investissement routier, et je suis d'accord avec M. Mexandeau sur ce point.

M. Alain Rodet. Il ne fallait pas supprimer le F.S.G.T. !

M. Patrick Devedjian. La route, et c'est cela qui doit être souligné, rapporte beaucoup plus à l'Etat qu'elle ne lui coûte. Nous avons donc le devoir de hiérarchiser les priorités, ce que ce budget ne fait malheureusement pas. Il est pourtant urgent de nous décider puisque l'échéance de 1993 créera une concurrence inévitable sur le plan routier. Nous paierons certainement le prix de la dilution de notre effort. C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, à mon grand regret, je ne voterai pas votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Pascal Clément.

M. Pascal Clément. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le réseau routier d'un pays est un investissement productif essentiel et, comme tel, doit répondre aux besoins des utilisateurs. Je rappelle que 70 p. 100 des marchandises et 90 p. 100 des voyageurs sont transportés par la route. La discussion de ce budget doit être l'occasion d'une réflexion sur les finalités de la route et sur les modes de financement appropriés. La France ne doit pas être le dernier pays d'Europe à mettre en place le financement de sa politique routière.

Je propose que notre réflexion s'inspire des pratiques des pays voisins les plus efficaces en ce domaine. La réussite routière de l'Allemagne fédérale, des Pays-Bas, mais aussi de la Suisse, de l'Autriche et des Etats-Unis, tient d'abord à leur système de financement. Depuis vingt ans, ces pays lui affectent une quote-part de la taxe sur les carburants. Cette pratique est institutionnalisée. Elle assure les moyens d'une politique à long terme ; elle permet la cohérence du réseau. Par une votation populaire de 1958, les Suisses l'ont même inscrite dans leur Constitution.

Pendant que nous autres Français faisons subir à l'investissement routier les à-coups et les incertitudes de notre politique budgétaire globale, les services des routes de ces pays travaillent continuellement à compléter et à parfaire leur réseau. Aujourd'hui c'est un enjeu européen pour la France, que la règle budgétaire de non-affectation des ressources, qui n'existe nulle part ailleurs, ne doit pas entraver. Il faut que nous aussi pensions la route en termes d'outil de production. Ayant pris conscience de l'importance des communications dans la vie économique, nous ne pouvons pas négliger plus longtemps le plus important moyen d'échange des marchandises et de déplacement des personnes. Cette négligence porte atteinte à notre vie quotidienne et aggrave les coûts de production de nos entreprises.

Il est trop tard pour l'année 1989, mais j'aimerais que nous envisagions, l'année prochaine ou ultérieurement, une affectation de la T.I.P.P. au financement de nos routes. Mieux vaut

commencer dès maintenant à y réfléchir. La France mérite un système routier moderne. C'est une exigence de l'intégration européenne.

M. Philippe Aubergier. Très bien !

M. Pascal Clément. Quant au budget de 1989, il a l'apparence d'un bon budget puisqu'il présente une augmentation globale de l'investissement routier. Mais cette apparence cache une réalité beaucoup plus nuancée.

Ainsi, l'augmentation de 27 p. 100 de l'investissement routier est financée non par l'Etat, dont l'effort n'augmente que de 2 p. 100 en francs courants - et recule donc en francs constants - mais par les fonds de concours des collectivités locales et par l'augmentation des autorisations d'emprunts des sociétés autoroutières.

M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. C'est inexact !

M. Pascal Clément. Tant mieux, monsieur le ministre d'Etat, et vous allez m'expliquer en quoi !

L'Etat se désengage fortement des autoroutes de liaison : moins 70 p. 100 en autorisations de programme et moins 60 p. 100 en crédits de paiement.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Mieux vaudrait lire le rapport plus attentivement !

M. Pascal Clément. Cette situation me conduit à vous interroger, monsieur le ministre d'Etat, sur les déclarations en capital sur fonds de privatisations. Que sont-elles devenues ? Quand seront-elles versées ?

Les sociétés autoroutières, qui ont vu leur endettement augmenter de 9,4 à 10,2 milliards de francs, auraient bien besoin de ces dotations pour équilibrer leurs comptes.

Quant aux collectivités locales, sollicitées notamment dans le cadre des contrats de Plan Etat-région, elles s'inquiètent du financement de la part de l'Etat dans ces programmes. Est-il vrai, à ce propos, qu'il manque un milliard de francs de la part de l'Etat ?

Enfin, l'entretien routier est le parent pauvre de ce budget. Avec moins 10 p. 100 en autorisations de programme et moins 2 p. 100 en crédits de paiement, cela se traduit dans certains chapitres par des baisses de plus de 20 p. 100 pour l'amélioration des tracés et la mise hors gel. J'ai cru comprendre que vous aviez donné la priorité aux autoroutes et je vous en félicite, monsieur le ministre d'Etat. Mais il est sans doute dommage pour la sécurité routière, sur laquelle a insisté mon collègue Devedjian, d'avoir pris du retard pour la mise hors gel de la fin de notre réseau.

Au total, l'Etat finance sa voirie nationale avec une grande part de l'argent des collectivités locales et laisse les sociétés autoroutières s'endetter beaucoup plus gravement qu'auparavant. Vous privilégiez l'investissement, ce qui est bien, mais vous réduisez les dépenses d'entretien, ce qui est moins bien.

Mes collègues du groupe Union pour la démocratie française et moi-même aurions préféré des efforts plus soutenus en faveur du réseau routier national, dont chacun sait qu'il devra s'améliorer largement pour aborder l'échéance de 1993 dans les meilleurs conditions.

Je profite de l'occasion, monsieur le ministre d'Etat, pour évoquer un problème qui concerne mon département. L'antenne de Balbigny est devenue l'année dernière, suite aux décisions du C.I.A.T., partie intégrante de l'autoroute Bordeaux-Genève. Auparavant, le financement de l'antenne devait être assuré par les collectivités locales, et pour un tiers par l'Etat. Aujourd'hui, cette charge revient à la société concessionnaire. La déclaration d'utilité publique est intervenue, le dossier est bouclé et il s'agit de désenclaver toute une région, le Roannais, qui intéresse l'un de vos amis, M. Auroux, et moi-même. Les travaux peuvent démarrer mais la société d'autoroute doit bien comprendre que l'antenne est partie intégrante de l'autoroute.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Pascal Clément. Je termine, monsieur le président.

Sa position géographique devrait faire de la France le pôle central des transports routiers européens. Mais son retard relatif, notamment en autoroutes, peut laisser craindre, pour l'avenir, un engorgement, voire un détournement de trafic fort préjudiciable. Je sais que vous êtes d'accord sur cette

analyse, monsieur le ministre d'Etat, et c'est la raison pour laquelle vous avez maintenu l'engagement du C.I.A.T. décidé par M. Méhaignerie et le gouvernement de l'époque.

Vous avez cependant voulu désengager l'Etat par une relative débudgétisation. Alors que l'argent des privatisations devait être largement engagé dans le plan autoroutier, on s'oriente aujourd'hui vers un endettement des sociétés d'autoroutes. Tant que nous n'aurons pas de réponse sur ce point, le groupe Union pour la démocratie française ne pourra pas voter votre budget. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le réseau routier d'un pays est un investissement productif essentiel et, comme tel, doit répondre aux besoins des utilisateurs.

En effet, comme l'a rappelé mon collègue Pascal Clément, 70 p. 100 des marchandises et 90 p. 100 des voyageurs sont transportés par la route.

Nous prenons acte de votre volonté, monsieur le ministre d'Etat, qui va dans le sens de la continuité puisque le plan autoroutier mis en place en 1987 par Pierre Méhaignerie, alors ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'aménagement du territoire, n'a pas été remis en cause. Je me plais même à reconnaître une accentuation dans certains secteurs.

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. François Rochebloine. Vous avez bien voulu accepter de maintenir le niveau des péages en francs constants, permettant ainsi le financement du lancement de 2 800 kilomètres d'autoroutes en dix ans, ce qui prouve que le bon sens finit toujours par l'emporter.

Cependant, il est nécessaire, voire indispensable, que nous recherchions d'autres moyens de financement permettant d'accroître nos efforts en ce domaine. Aussi serait-il souhaitable, à l'aube de l'échéance européenne de 1992, qu'une réflexion s'engage afin que notre investissement routier ne subisse plus les à-coups et les incertitudes de la politique budgétaire globale.

Par ailleurs, il nous faut regretter la diminution sensible des crédits consacrés à l'entretien et à la mise hors gel. Cette orientation budgétaire pourrait laisser supposer que l'on sacrifie ces crédits et elle soulève le problème du maintien de l'état du patrimoine alors même que la qualité des réseaux routiers est une exigence essentielle au moment où l'on relance différentes campagnes pour la sécurité routière.

De plus, notre pays doit se doter d'un système routier moderne, adapté aux nécessités de l'intégration européenne.

Nous constatons également que l'effort en faveur de l'aménagement du territoire n'est sans doute pas encore à la hauteur des besoins ressentis. Pierre Méhaignerie avait fort heureusement réamorcé une dynamique en ce domaine après quatre ans de hausse et de renoncement.

M. Alain Rodet. N'exagérons rien !

M. François Rochebloine. Cette politique, vous devez la poursuivre et l'accroître.

Cependant, les difficultés dues à l'établissement des contrats de Plan Etat-région sont à cet égard source d'inquiétudes.

Je profiterai moi aussi de l'occasion pour évoquer un problème qui me tient tout particulièrement à cœur. Je suis l'étu d'une commune dont la traversée constitue actuellement un véritable goulet d'étranglement, aux conséquences de plus en plus insupportables. Le bouchon de Saint-Chamond est devenu célèbre au-delà des frontières et bloque totalement le trafic à certaines heures.

M. Alain Rodet. Il a remplacé le chapeau de M. Pinay !

M. François Rochebloine. La situation ne peut que s'aggraver car, avec le temps, la circulation s'accroît rapidement, du fait, entre autres, de l'ouverture de l'autoroute Saint-Etienne-Clermont-Ferrand. L'autopont vient une nouvelle fois d'être déclaré impropre à son utilisation par les poids lourds et les aménagements de substitution réalisés se révèlent d'une piètre efficacité.

Vous comprendrez, monsieur le ministre d'Etat, l'urgence de la réalisation du contournement de Saint-Chamond, mais il est lié au déblocage financier de ce programme.

Certaines contretemps illustre bien la situation préoccupante de certaines portions de notre réseau routier et autoroutier.

Si l'utilisation des crédits consacrés aux investissements doit être largement fonction des contrats de Plan, on peut s'interroger quant à leur efficacité pour corriger les inégalités et les distorsions importantes existant entre régions ou entre grands secteurs du territoire français.

De même que l'effet redistributif a joué, par le passé, dans le sens du renforcement des régions les plus riches, la définition de certaines priorités nationales peut masquer aujourd'hui une répartition très contrastée des crédits.

Aussi, espérons-nous que les opérations concernant la Tarentaise, à l'occasion des jeux Olympiques et du projet transmanche, ne pénaliseront pas outre mesure d'autres projets qui seraient relégués au second plan.

Nous souhaitons que la politique engagée par M. Pierre Méhaignerie soit poursuivie et permette à notre pays de rivaliser avec ses partenaires européens.

Le groupe de l'U.D.C. qui juge le budget globalement positif, l'aurait voté, monsieur le ministre d'Etat, si nous avions eu la possibilité de nous prononcer séparément à son égard. *(Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.C. l'Union du centre.)*

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

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Nous voici parvenus presque au terme de la route, si j'ose employer cette expression *(Sourires) ...*

M. Philippe Auburger. Pas encore !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... avec la deuxième partie du budget que j'ai l'honneur de présenter devant l'Assemblée nationale et qui semble accueillie d'une manière moins contentieuse et moins agressive que la première.

M. François Grussenmeyer. C'est vrai !

M. Philippe Auburger. C'est qu'elle est meilleure !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Entre nous, il y a une première raison : les problèmes routiers n'exigent pas une capacité intellectuelle hors pair. *(Rires.)*

M. Eric Raoult. C'est gentil pour nous !

M. Philippe Auburger. Merci !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Ce sont des questions relativement simples.

M. Philippe Auburger. Pourquoi donc avoir des ingénieurs des ponts et chaussées ?

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. On a beaucoup d'argent, on fait beaucoup de routes ; on a moins d'argent, on fait moins de routes ; on n'a pas du tout d'argent et on ne fait pas du tout de routes !

M. Pascal Clément. On fait des autoroutes !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Il reste, bien sûr, un autre problème à résoudre, celui du tri entre celles que l'on fait d'abord, celles que l'on fait plus tard et celles que l'on fait... après. *(Sourires.)*

M. Eric Raoult. Et celles que l'on ne fait jamais !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je dois vous indiquer que mon antichambre ne désemplit pas de collègues de toutes régions...

M. François Grussenmeyer. Et de toutes tendances politiques !

M. Philippe Auburger. Et de tous les partis !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... et de tous départements, venant m'expliquer que leur région est en retard par rapport aux autres...

M. François Rochebloine. Malheureusement !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... qu'elle est plus pauvre et qu'elle doit bénéficier d'une modulation du taux de subvention en sa faveur. Ils croient sans doute que je dois avoir un trésor caché pour pouvoir donner satisfaction à toutes leurs demandes.

Il se trouve qu'une bonne fée s'est penchée sur ce budget et je suis effectivement en mesure de vous dire que l'essentiel de ce qui m'est demandé pourra probablement, à 10 p. 100 près, être accordé.

M. Eric Raoult. Ah !

M. Edmond Alphandéry. A 10 p. 100 près !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Comment et pourquoi ? Permettez-moi de vous donner des explications car j'imagine que vous les attendez. *(Oui ! Oui ! sur les bancs du groupe de l'Union du centre).*

M. Philippe Auberger. Avec impatience !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous les avez même sollicités. *(Oui ! Oui ! sur les bancs de l'Union du centre.)* Je remercie d'ailleurs les rapporteurs et tous les intervenants, dont j'ai particulièrement apprécié le talent, l'humour, la culture et l'objectivité. *(Rires et exclamations)*

M. Edmond Alphandéry. C'est trop ! *(Sourires.)*

M. Philippe Auberger. Que de fleurs ! Il faut des épines !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Quoi qu'il en soit, il est vrai que les crédits d'investissements de l'Etat pour 1989 sont en augmentation si l'on prend un chiffre moyen constant pour les cinq années qui viennent et je ne prends pas en considération la participation des régions. Ils représenteront en effet 5,7 milliards de francs par an - je globalise - contre 4,1 milliards pendant le 9^e Plan, soit une augmentation de 27 p. 100.

Sur cette somme j'ai reçu, dans la lettre de cadrage budgétaire, mandat, mission - cela veut dire ordre - d'affecter, chaque année, pendant les cinq années du Plan 1 220 millions de francs à la R.N. 20...

M. Alain Rodet. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... et à la R.N. 9, c'est-à-dire à Vierzon-Brive et à Clermont-Ferrand-Lodève, afin de tenir des engagements pris par le précédent gouvernement, actés par des bleus de Matignon et que ce gouvernement s'honore de respecter.

M. Philippe Auberger. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Quelles que soient les plaisanteries qui fusent de divers bancs, mon chiffre ne peut pas être contesté.

Il y a une arithmétique du niveau du certificat d'études.

M. Edmond Alphandéry. C'est donc à notre portée ! *(Sourires.)*

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous êtes au-dessus monsieur Alphandéry !

Permettez-moi de reprendre.

Je suis donc obligé de retirer 1 220 millions par an des 5 700 millions dont je dispose ; il reste donc à ma disposition environ 4 500 millions de francs sur lesquels les circonstances font que je suis obligé de prélever en priorité les crédits pour la Tarentaise et pour transmanche.

Lequel d'entre vous oserait contester qu'il n'y a pas une priorité à réaliser l'autoroute de la Tarentaise à la veille des jeux Olympiques ? Que dirait en effet le monde de la France si nous n'étions pas prêts à l'hiver 1991 ?

Quant au projet transmanche, lorsque le tunnel sera percé et qu'il débouchera sur les rives du Pas-de-Calais...

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... que dirait-on de notre pays si nous n'avions pas alors réalisé la liaison avec l'ensemble du réseau autoroutier national du nord de la France ?

M. Bruno Durieux. C'est indispensable !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en prie, permettez-moi de m'expliquer. Je parle de choses sérieuses et je ne plaisante pas.

M. François Grussenmeyer. Absolument !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Ces dépenses, qui vont être lourdes au début, iront, par la force des choses, en s'amenuisant, puisque lorsque l'aménagement de la Tarentaise sera terminé à la fin de 1991, il ne pèsera plus sur le budget dès 1992. De même lorsque transmanche sera, pour l'essentiel, terminé en 1993, il ne pèsera plus les années suivantes.

Sans donner les chiffres année par année, puisqu'ils seront plus faibles au début, plus forts à la fin, mais en m'en tenant à la moyenne de ce qui sera à ma disposition pour financer les contrats Etat-région, je puis indiquer que nous aurons 3 650 millions de francs par an.

Parlons maintenant des demandes des régions, car il y a là un grand phénomène nouveau. En effet, certaines régions ont multiplié par deux, par trois, voire par cinq pour l'une d'entre elles, leur contribution, c'est-à-dire la base de ce qu'elles demandent à l'Etat de prendre en compte pour l'établissement du contrat Etat-région ; il s'agit d'ailleurs d'une attitude particulièrement responsable de leur part, puisqu'elles ne se contentent pas de demander, mais qu'elles apportent exactement l'équivalent de ce qu'elles sollicitent. Ces demandes doivent donc être considérées avec sérieux.

La difficulté pour le moment tient au fait que, pour répondre à ces demandes des régions qui représentent 4,6 milliards de francs par an, je ne dispose que de 3,6 milliards de francs. Or il est une chose que je ne peux pas faire, c'est dépenser plus que je n'ai.

Pour savoir ce que nous avons décidé, il n'est pas non plus nécessaire d'effectuer un très grand effort intellectuel. Nous avons recherché un moyen de trouver ce milliard de francs qui nous manquera chaque année ; c'est même un peu moins, car la direction des routes de mon ministère estime que 4,4 milliards au lieu de 4,7 feront parfaitement l'affaire.

Pour cela j'ai décidé de concéder un certain nombre de kilomètres d'autoroutes supplémentaires.

J'ai trouvé, en prenant mes fonctions, un plan dit plan Méhaignerie, élaboré depuis un très grand nombre d'années par les experts de ce ministère, mais qui a porté le nom de celui qui était ministre quand il est sorti. Ne revenons pas là-dessus, d'autant que je ne conteste nullement cette appellation.

M. François Rochebloine. Merci !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. J'ai d'ailleurs souligné, dès mon arrivée au Gouvernement, qu'il n'y avait pas de plan routier de droite ou de gauche. Il faut prendre la France telle qu'elle est, les villes où elles sont et les relier entre elles.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. Léonce Deprez. Très juste !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous vous sentez concernés !

M. Bruno Durieux. Nous approuvons !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. J'ai donc conservé ce plan en lui apportant cependant quelques modifications.

Ainsi il comprenait 3 000 kilomètres d'autoroutes concédés et 2 700 kilomètres de voies rapides qui devaient, peu à peu, être mises à caractéristiques autoroutières et sans péage. Mais les chiffres parlent clairement. Pour réaliser la première tranche, les 3 000 kilomètres d'autoroutes concédés, il aurait fallu une dizaine d'années et pour construire, au rythme des crédits antérieurs et même - avec l'augmentation dont je viens de vous parler - au rythme des crédits actuels 2 700 kilomètres de ce que l'on appelle, dans les termes techniques de mon ministère, des liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier, les L.A.C.R.A., il aurait fallu une trentaine d'années. C'est la raison pour laquelle j'ai agi dans deux directions différentes.

J'ai d'abord décidé de concéder environ 600 kilomètres supplémentaires aux sociétés autoroutières. Contrairement à ce que vous pensez, j'ai trouvé beaucoup de volontaires pour accepter ce changement. En effet, je ne pouvais pas traverser les couloirs sans trouver des collègues qui, me mettant la main sur l'épaule, me demandaient de leur donner une autoroute à la place de la route dont ils ne voulaient pas terminer la réalisation. Je vais soumettre cette concession de 600 kilo-

mètres d'autoroute au C.I.A.T. du 17 novembre prochain. Sur le plan du principe, la chose est à peu près réglée, à peu près acceptée.

Cette décision va allonger de deux ans la durée du plan autoroutier, mais elle permettra de réduire d'une dizaine d'années le délai nécessaire pour les kilomètres de voies express sans péage qui resteront à réaliser. Vingt ans, c'est encore beaucoup et, d'ici là, bien de l'eau aura coulé sous les ponts.

J'espère que les gouvernements futurs auront des moyens supplémentaires à leur disposition et qu'ils pourront aller plus vite. Personnellement, je ne peux vous parler de des données d'aujourd'hui, mais celles-ci sont suffisamment encourageantes pour que l'on puisse les évoquer.

J'ai été très frappé le jour où l'on m'a apporté dans mon bureau la carte des autoroutes et des voies rapides de l'Europe occidentale. Il s'y dessine, en effet, comme un croissant fertile qui part du bassin de Londres, traverse le Benelux, l'Allemagne fédérale, la Suisse, une partie de l'Autriche et s'avance rapidement en Italie vers Rome, en tout cas jusqu'à la Toscane et jusqu'à Bologne. Or, encore aujourd'hui, il n'y a dans notre pays que deux voies rapides nord-sud qui répondent à ces caractéristiques : celle qui suit la vallée du Rhône avec une partie venant de Paris et une autre de la vallée du Rhin et Paris-Bordeaux. Il est clair que nous avons un vide extraordinaire dans ce domaine et un retard considérable à rattraper.

Alors, appelez cela aménagement du territoire, évoquez l'échéance, dans quatre ans, de la Communauté européenne devenue le marché unique, mais n'oubliez pas que, d'une manière ou d'une autre, la France - comme Fernand Braudel l'a fait remarquer - est au carrefour de l'X européen entre l'Angleterre et l'Italie, entre l'Allemagne et l'Espagne. Nous sommes la grande place que doivent traverser pratiquement tous les flux de l'Europe occidentale. Or il est incontestable que nous ne sommes pas aujourd'hui en mesure de les accueillir dignement.

Il faut donc s'y mettre, et vite. Cela ne sera pas l'œuvre d'un jour, c'est vrai, mais nous avons pris une bonne direction et nous tenons un plan parfaitement cohérent.

Il convient cependant de souligner que nous disposons d'un réseau de voies secondaires tout à fait remarquable, tellement remarquable qu'aucun autre pays de la Communauté européenne n'en a un comparable. Mais l'économie d'aujourd'hui est beaucoup moins commandée par les voies de caractère secondaire, quelle que soit leur qualité, que par les voies de grande circulation et les voies autoroutières.

Il faut d'ailleurs rappeler que ces dernières ne sont pas faites pour la desserte locale. J'entends parfois demander davantage de sorties sur les autoroutes. On mettra peut-être au point un jour un système de cartes perforées qui permettra de sortir ou d'entrer beaucoup plus facilement sur les autoroutes. Si une telle technique est mise au point, nous l'utiliserons.

De même, nous prenons en compte les gros progrès accomplis dans le domaine des dispositifs destinés à lutter contre le bruit, lequel est particulièrement incommode dans les agglomérations. C'est un point acquis et nous veillerons à ce que les sociétés autoroutières y consacrent le maximum d'efforts, parce qu'il faut reconnaître que le bruit est très incommode pour les habitants des zones traversées.

En tout cas, il est évident que c'est pour les grandes voies de communication que ces schémas sont réalisés.

J'espère d'ailleurs que nous obtiendrons, au C.I.A.T. du 17 novembre, un complément extrabudgétaire par l'intermédiaire des sociétés autoroutières. Il faudra néanmoins veiller à leur équilibre budgétaire, car les tronçons qui vont leur être concédés sont les moins rentables. Paris-Lille et Paris-Lyon-Marseille-Nice ont déjà été donnés et il est bien évident que les prochains tronçons concédés, même dans la Normandie chère à notre rapporteur, ou, à plus forte raison, dans la région de Saint-Chamond, seront moins rentables que ne le sont les deux grands itinéraires que je viens de citer.

Cela pourra peut-être être assumé par le biais d'une mise en commun des ressources des sociétés, car les autoroutes de France forment un tout. L'essentiel est de ne pas compromettre l'équilibre global et de veiller à ne concéder que des itinéraires qui ont au moins une fréquentation de dix mille voitures par jour, car l'expérience prouve que, sur les dix mille, sept mille seulement l'empruntent au début.

J'espère donc, je crois avoir été clair, par cette double démarche - la concession de 600 kilomètres aux sociétés autoroutières avec l'accord des collectivités locales et l'obtention d'un crédit extrabudgétaire d'environ 2 milliards -, pouvoir honorer, à peu de choses près - j'ai dit 10 p. 100 j'espère moins -, les demandes des régions dans le cadre des contrats Etat-région.

Il est évident qu'une région au sein de laquelle on aura transformé une L.A.C.R.A. en autoroute ne sera pas pénalisée pour autant.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. C'est important !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La réalisation de la liaison coûtera moins à l'Etat puisque l'autoroute ne sera pas à la charge du budget. On déduira donc, de la somme qu'elle demandait dans le cadre du contrat Etat-région, celle que la société autoroutière prendra à sa charge. Cependant, ce qui restera sera évidemment à sa disposition, selon la règle 50-50 ou, dans les agglomérations 27,5-27,5-45, voire parfois, dans les régions les plus pauvres de France - mais je vous supplie de ne pas tous lever la main (*Sourires*) - une modulation de 60-40. Je précise d'ailleurs que nous n'irons jamais au-delà, même si le Limousin demandait une répartition à 70-30. Compte tenu d'ailleurs de la route à caractéristiques autoroutières sans péage dont cette région va être gratifiée, ses représentants peuvent s'estimer heureux ! (*Sourires*.)

Je terminerai par deux considérations.

Je connais toutes les associations qui s'organisent en France, sous le prétexte qu'elles sont sur un très grand axe routier. Cela me rappelle les petits prospectus des syndicats d'initiatives où chacun explique que son village est au sud de ce qui est au nord, au nord de ce qui est au sud, à l'est de ce qui est à l'ouest et à l'ouest de ce qui est à l'est, qu'il est à un carrefour, qu'il est plein de charme... Il est évident que chacun estime que les grands axes doivent passer par sa ville, voire par son village.

Dans le Sud-Ouest, une mode est même née : chacun est sur la route de Saint-Jacques-de-Compostelle.

M. François Gruaenmeyer. C'est une vérité de La Palice !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Cela est certes indéniable puisque l'on peut aller à Saint-Jacques-de-Compostelle de partout ; mais cela est vrai tant au nord de la France qu'au sud. Revenons donc aux choses sérieuses, car il faudra bien finir par trancher.

Le schéma directeur national a, malgré tout, quelques lacunes. Nous avons en effet quelques difficultés à faire admettre, je le dis tout net, au ministère des finances que certaines des routes qui n'apparaissent ni en rouge, ni en ocre, ni en orange sur la fameuse carte que vous connaissez et qui est devenue mon livre de chevet (*Sourires*), doivent être néanmoins retenues dans les plans autoroutiers, à condition que ce soit dans une faible proportion.

D'abord, si tel n'était pas le cas, deux départements au moins seraient complètement exclus de notre action. Il y en a peut-être d'autres, mais ce sont ceux que je connais le mieux. Il s'agit du Gers - et je crois deviner la présence très assidue du député-maire d'Auch qui se prépare sans doute à me poser une question sur ce sujet (*Sourires*) et du Cantal dont j'ai vu tout à l'heure le député, le docteur Raynal. Or il est évident que l'on ne peut pas laisser le Gers et le Cantal en dehors d'une politique de désenclavement.

M. Jean Laborda. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Par ailleurs mon budget est moins bon que celui de l'année dernière sur un point particulier. Il s'agit non pas des crédits d'entretien qui, contrairement à ce qui a été dit par l'un des intervenants, sont augmentés de 4,5 p. 100, mais de ceux relatifs à ce que l'on appelle la mise hors gel. Leur réduction est d'environ 20 p. 100.

Cela tient au fait que j'ai été contraint, moi aussi, de participer à l'effort de réduction du déficit. En effet, il n'existe pas d'effort de réduction de déficit qui n'atteigne que les autres. Si l'on en comprend la nécessité, il faut savoir en prendre sa part. L'essentiel est de bien choisir et j'ai pensé que 85 p. 100 des mises hors gel étant déjà réalisés sur notre territoire, c'était probablement le secteur sur lequel il était le moins gênant de faire porter cet effort d'économie, effort

dont j'aurais, bien évidemment, préféré qu'il ne touche aucun chapitre de mon budget. Mais la question étant posée, je l'ai tranchée de cette manière.

J'espère donc avoir rassuré la plupart d'entre vous sur l'ensemble de ce programme routier que je juge, je vous le répète, tout à fait satisfaisant et plein de promesses pour l'avenir. Nous devrions d'ici à dix ans avoir accompli des progrès considérables. Certes l'an 2000 peut apparaître comme une échéance relativement lointaine, mais comment aller plus vite ? Nous devrions alors avoir vraiment modernisé l'essentiel de notre réseau.

Pour les contrats Etat-région à propos desquels les régions feront valoir leur point de vue - *a priori* nous le retiendrons - il est possible que, sur tel ou tel sujet, l'Etat ait également à mettre en avant des considérations qui le concernent. Quand nous contractons, nous sommes deux à discuter, deux à décider, deux à payer, et il est normal que chacun puisse faire entendre sa voix.

Sous le bénéfice de ces considérations, je puis sereinement vous demander, mesdames, messieurs, d'approuver le budget que j'ai eu ce soir l'honneur de vous soumettre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Merci, monsieur le ministre d'Etat.

Nous arrivons aux questions.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Alain Rodet.

M. Alain Rodet. Monsieur le ministre d'Etat, cette soirée est une bonne soirée pour le Limousin, mais, et je vous prie de m'en excuser, j'en demanderai un peu plus ! (*Sourires.*)

Le C.I.A.T. du mois d'avril 1987 a inscrit dans le schéma directeur autoroutier la liaison Clermont-Ferrand - Bordeaux, en doublement de la route nationale 89. Le croisement de cette future voie avec la route nationale 20 doit, selon nous, faire l'objet d'un examen attentif et de décisions appropriées. A cet égard, il nous paraît important, en Limousin, que cette intersection soit réalisée le plus près possible de Limoges et, par exemple, le site d'Uzerche, au nord de la Corrèze pourrait sans doute convenir. Cette solution de croisement A 89 - R.N. 20 au sud de Limoges rendrait la future autoroute A 89 moins déficitaire car ce serait l'occasion d'avoir une liaison rapide entre les deux capitales régionales du Massif central, Clermont-Ferrand et Limoges, qui, jusqu'à ce jour, sont mal reliées.

Pouvez-vous, monsieur le ministre d'Etat, sans nous répondre avec précision dans l'instant, m'indiquer si vous êtes disposé à peser dans ce sens ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je vous ai donné satisfaction tout à l'heure. Je ne peux pas le faire jusqu'au bout ! (*Sourires.*)

Une autoroute ne peut pas être une sinusoïde. La liaison Clermont-Ferrand - Bordeaux, je l'ai trouvée dans ce projet de schéma routier directeur national sous forme d'une autoroute de Clermont-Ferrand à Périgueux et, sans que l'on sache pourquoi, d'une L.A.C.R.A. de Périgueux à Bordeaux - ce qui était une interruption à mi-parcours. Avec l'accord des conseils généraux de la Dordogne et de la Gironde ainsi que du conseil régional de la région Aquitaine, j'ai entendu la transformer de bout en bout en autoroute.

Certes, une autoroute peut bien parfois s'infléchir un peu. Mais je ne puis pas vous assurer que pour aller de Clermont-Ferrand à Bordeaux, on passera à Limoges. On passera à Tulle, à Brive et à Périgueux. En plus, avec votre projet, vous éloigneriez l'autoroute de chez moi ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Je pose une question pour le compte de mon collègue M. Jean-Pierre Bouquet qui s'excuse, retenu qu'il est par une manifestation.

La question porte sur le contrat de Plan en cours d'élaboration en région Champagne-Ardenne, région que mon collègue juge particulièrement en retard sur le plan routier.

En effet, le retard pris sur les investissements est devenu si criant en Champagne-Ardenne que le projet actuel de contrat de Plan prévoit un triplement des crédits. C'est une bonne chose, dont mon collègue M. Bouquet vous donne acte, mais qui ne suffit pas pour adapter le réseau aux impératifs de l'ouverture européenne. Il se pose donc, monsieur le ministre d'Etat, des problèmes de choix dans cette région.

En l'état actuel, le contrat de Plan prévoit la mise à deux fois deux voies complètes de la liaison Reims-Charleville. C'est une opération attendue.

Il prévoit aussi la réalisation d'opérations significatives sur la nationale 44 et sur la nationale 67 entre Châlons-sur-Marne et Chaumont. Des opérations « significatives » : le terme est pudique, et nous en connaissons généralement la portée. Il n'est pas très encourageant !

Concentrer, pour cinq ans, l'essentiel des crédits, sur une seule opération pose incontestablement un problème pour les autres. Il convient de ne pas se tromper pour le reste et d'être très exigeant sur la programmation. C'est pourquoi M. Bouquet vous demande, dans le cadre de la programmation des opérations significatives, de tenir compte de l'importance des trafics routiers. En toute logique, une telle approche objective se doit, pour être complète, d'intégrer les évactions de trafic liées à la réalisation prochaine de l'autoroute A 26 entre Châlons-sur-Marne et Troyes.

Enfin, le projet actuel, à l'initiative du conseil régional, semble écarter de ses priorités la nationale 4, alors qu'il s'agit du seul axe transversal d'importance européenne en Champagne-Ardenne.

Au nom de quelle fatalité y a-t-il, monsieur le ministre d'Etat, demande notre collègue Bouquet, des crédits d'Etat importants engagés en Lorraine et en Ile-de-France et jamais en Champagne-Ardenne ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je ne suis pas sûr de pouvoir continuer à répondre à toutes les questions ponctuelles que vous allez me poser, mesdames et messieurs les députés. Si je n'ai pas la réponse, je vous demanderai d'accepter que je vous l'adresse le plus rapidement possible par écrit.

Dans le cas particulier, je peux dire ceci : la région Champagne-Ardenne est effectivement la région de France la plus en retard. Au rythme du 9^e Plan, et compte tenu du schéma en question, il faudrait quatre-vingt-dix ans pour moderniser son réseau routier de voies rapides.

Pourquoi ? En partie par sa faute, en ce sens que c'est la région qui, il y a cinq ans, lorsque ont été conclus les premiers contrats de Plan Etat-région, a voté le crédit le plus faible et s'est donc engagée à verser la somme la plus réduite. Comme l'Etat avait pris l'engagement de doubler cette somme, il est évident que l'addition de deux sommes faibles ne fait pas une somme forte.

La Lorraine, par ailleurs, très frappée par la crise économique - chacun de nous se souvient du délabrement de certains départements de la Lorraine touchés de plein fouet, comme la Wallonie, par la crise sidérurgique et minière...

M. Gérard Longuet. Tout à fait !

M. le ministre d'Etat, de l'équipement et du logement. ... a reçu de la part de l'Etat un traitement particulier, comme la Bretagne et, dans une moindre mesure, le Midi-Pyrénées. Ainsi ce que disait tout à l'heure le rapporteur, M. Mexandeau, n'est pas inexact : les régions françaises sont, dans une certaine mesure, traitées assez inégalement. Mais ce n'est pas du jour au lendemain que vous pouvez rétablir une égalité parfaite.

Néanmoins, je vous assure que dans le projet de contrat Etat-région qui sera publié, vous pourrez vous rendre compte que ces divergences ont été, dans une certaine mesure, aplaniées.

Je confirme que pour la région Champagne-Ardenne, nous envisageons de tripler au moins l'effort du plan précédent et peut-être de le quadrupler. Toutes les routes dont vous avez parlé sont effectivement retenues dans le programme Etat-région, et des travaux importants sont envisagés sur la nationale 4. J'ajoute un dernier mot : les contrats Etat-région doivent être signés avant la fin de l'année. Je vous parle donc uniquement sur la base des demandes qui ont émané des régions, mais ces demandes ne pourront peut-être pas être satisfaites à 100 p. 100 - j'ai parlé de 10 p. 100. Pour le moment, donc, ce n'est là que le langage des régions.

Il n'y a pas de raison *a priori* pour que l'Etat les remette en cause, mais je répète que, dans certains cas, il peut avoir à faire valoir son point de vue. Je prends un exemple, pour que les choses soient claires, Paris est relié à Bordeaux par une autoroute, mais, par suite de certaines influences à l'époque où on en a tracé le dessin, elle dessine un « ventre »

comme celui que souhaitait votre collègue de Limoges et qu'au lieu d'aller droit de Poitiers, Angoulême à Bordeaux, elle passe par Saintes et Niort. Ceux qui connaissent la région voient ce que je veux dire. Tant est si bien que beaucoup de camions, et Dieu sait si le trafic en provenance d'Espagne et du Portugal est considérable, montant, comme on dit chez moi, à Paris, ne prennent pas l'autoroute parce que le tracé est considéré comme beaucoup trop long et continué à emprunter la nationale 10. Cette nationale, entre Angoulême et Bordeaux, est la plus encombrée et la plus meurtrière de France. Or elle n'intéresse que moyennement la région Aquitaine. Elle en est tout à fait le Nord. Et la région Aquitaine considère qu'après tout l'autoroute est faite pour assurer ce dégageant. L'Etat fera valoir la nécessité dans le contrat avec l'Aquitaine d'inscrire des crédits en faveur de la nationale 10. D'ailleurs, le bureau du conseil régional d'Aquitaine a parfaitement compris ce point de vue. De même que nous lui avons fait valoir que, même s'il n'est pas sur le schéma directeur, le tracé Dax - Mont-de-Marsan doit être pris en considération, étant donné le trafic qui emprunte cet axe qui est un des prioritaires. Dans quelques coins du côté du Gers, enfin, nous demandons le contournement de L'Isle-Jourdain, et des études pour le contournement d'Auch. Je ne voudrais pas que M. Laborde soit resté pour rien ! (Sourires.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Desein.

M. Jean-Claude Desein. Le choix du gouvernement de M. Chirac, malheureusement confirmé par le gouvernement actuel, du tracé du T.G.V.-Nord a provoqué une grande déception dans la population du département de la Somme et d'Amiens, capitale régionale de la Picardie, ainsi que dans celle de la partie ouest des départements du Pas-de-Calais et de la Seine-Maritime.

Nous ne désespérons pas de voir le Gouvernement revenir à une plus sage conception de l'aménagement du territoire conforme aux déclarations publiques de Michel Rocard avant qu'il ne devienne Premier ministre.

En effet, notre région, coincée entre Paris et l'agglomération lilloise, se refuse à la régression, voire à la désertification économique qui la menace. C'est dire avec quelle anxiété, mais aussi avec quel espoir nous attendons la mise en œuvre des deux équipements autoroutiers prévus au plan. Le choix du tracé de l'autoroute A 1 passant à quarante kilomètres d'Amiens fut, à l'époque, une erreur dont nous ne finissons pas de mesurer les conséquences. Aujourd'hui, la construction de l'autoroute A 16 Paris-Beauvais-Amiens...

M. Léonce Deprez. Boulogne !

M. Jean-Claude Desein. ... est une nécessité absolue dont l'extrême urgence s'impose encore davantage avec le percement du tunnel sous la Manche.

Autre priorité, la construction de l'autoroute A 29, qui doit relier Rouen, Amiens, Saint-Quentin, Laon et Reims. Cet équipement concerne au plus haut point les intérêts vitaux non seulement de toute la région Picardie mais aussi du département de la Seine-Maritime et de ses métropoles de la basse-Seine, ainsi que les départements de la Champagne.

Monsieur le ministre d'Etat, pourriez-vous faire le point sur ces deux dossiers d'importance et, en particulier, nous en indiquer les échéanciers ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La moyenne de réalisation du programme d'autoroutes tournera autour de 300 kilomètres par an. Certains prétendent que nos grandes entreprises techniques pourront difficilement soutenir ce rythme. Personnellement, je ne le crois pas. D'autres prétendent que les sociétés autoroutières verront leurs budgets mis à mal par un tel rythme. J'espère que non. Mais je suis un homme pratique et, chaque année, dans la mesure où je demeurerai au poste qui est aujourd'hui le mien - vous savez que rien n'est plus précaire que la fonction ministérielle, heureusement, parce qu'elle vous rend à la liberté - ...

M. Gérard Longuet. Vous êtes éternel !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous en êtes un exemple, monsieur Longuet.

M. Gérard Longuet. Vous êtes un exemple de longévité !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Rassurez-vous ! Vous reviendrez et puis vous repartirez ! (Sourires.)

M. Gérard Longuet. Vous l'avez fait avant moi !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Exactement. C'est comme les fleurs. Elles s'épanouissent, puis elles se fanent, au printemps suivant, elles reviennent. (Nouveaux sourires.)

Bref, on a fait près de 300 kilomètres cette année. Il n'en reste donc plus que 2 700 d'après l'ancien plan. Avec 600 de plus, ça fait 3 300, c'est-à-dire onze ou douze ans. Il m'est très difficile de vous dire que celle-ci sera terminée en 1988, celle-là en 1989.

L'enquête publique pour l'autoroute A 29 sera lancée à la fin de 1989 ou au début de 1990. C'est donc immédiat. Mais il semble qu'il y ait encore un problème au sud d'Amiens, et je vous assure que ce ne sont pas des problèmes faciles à résoudre. Des délégations viennent vous dire qu'il faut que l'autoroute passe là et, le lendemain, une autre veut qu'elle passe de l'autre côté. Mais le propre du ministre, c'est de trancher. Je le ferai, en mon âme et conscience, puisque rien n'est pire que l'indécision.

M. Gérard Longuet. Très bien !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Le véritable problème pour l'A 16, dont l'importance est considérable puisque ce sera Londres-Paris...

M. Léonce Deprez. C'est vrai !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. ... c'est l'entrée dans Paris.

M. Léonce Deprez. Tout à fait !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Depuis trente ans, un tracé est prévu au schéma routier de la région parisienne, mais il suscite des oppositions de la part des agglomérations traversées, parce que tout a changé depuis trente ans. Ce qui était banlieue est devenu banlieue, ce qui était ville est devenu ville et, incontestablement, aujourd'hui, nous devons nous demander si l'on maintient le tracé prévu ou si l'on fait passer l'autoroute à côté ; cependant les intéressés feraient bien de réfléchir au fait qu'on pourrait peut-être maintenir le tracé ancien, mais avec de très nombreuses sorties, ce qui permettrait d'irriguer vraiment le quartier. C'est du côté de Sarcelles, Garches-lès-Gonnesse, etc. Je m'en entretiendrai avec les intéressés. Je ne tranche rien ce soir. Je vous parle des difficultés qui se posent et qui, effectivement, ne sont pas minces.

Quant au T.G.V., cela ne relève pas de moi, mais de M. Delebarre ! Moi, j'ai eu « ma part » pour aujourd'hui ! (Sourires.)

M. le président. Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. François Grussenmeyer.

M. François Grussenmeyer. Monsieur le ministre d'Etat, afin de préparer la libre circulation des biens et des personnes dans l'Europe de 1993, le conseil général du Bas-Rhin, en liaison avec le conseil régional d'Alsace, consent un très gros effort pour l'amélioration du réseau routier du département.

Pour assurer à l'Alsace son rôle de zone de transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, il convient d'offrir dans les meilleurs délais aux utilisateurs des liaisons autoroutières de qualité permettant de relier correctement le réseau français au réseau allemand.

A l'heure actuelle, il manque trois maillons pour assurer la continuité de la chaîne autoroutière reliant les réseaux français et allemand : la transformation du C.D. 300 en autoroute, où des travaux sont en cours ; la construction de la rocade sud de Strasbourg, avec le deuxième pont sur le Rhin ; enfin, la réalisation de la liaison autoroutière entre Strasbourg et Sélestat, dite voie rapide du piémont des Vosges.

En complément de ces trois opérations, il est également nécessaire d'évoquer l'intérêt qui doit être porté très rapidement à l'amélioration de certaines liaisons pour permettre de relier les zones d'activité alsaciennes et vosgiennes aux zones de consommation qui se développeront dans le cadre du marché unique européen. Il s'agit essentiellement des opérations visant à dévier l'agglomération de Schirmeck sur la R.N. 420 et celle de Haguenau sur la R.N. 63.

Il est utile de préciser que l'ensemble de ces opérations a fait l'objet d'une proposition de contractualisation approuvée par le conseil général dans le cadre de la préparation du 10^e Plan Etat-région. La réalisation de ces objectifs suppose un gros effort des collectivités locales. Le département et la région sont disposés à porter leurs dotations pour les opérations contractualisées de 79 millions pour 1989 à 93 millions en 1993.

Ma question est très simple : l'Etat est-il disposé à faire le même effort pour porter sa contribution de 71,5 millions de francs attendus pour 1989, à 81,5 millions de francs en 1993, et ce sans tenir compte, bien sûr, du retard de 40 millions de francs pris par l'Etat pour le C.D. 300 ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, je crois que je peux répondre positivement à votre requête.

L'autre jour, au Sénat, monsieur Hoefel m'a entretenu de cette question, et je l'avais déjà rassuré. J'imagine qu'il vous a fait part de cette conversation.

M. François Grussenmeyer. Oui !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Mais enfin, une conversation de couloir est une chose, une déclaration figurant au *Journal officiel* en est une autre. Et je précise que la liaison Strasbourg-Lauterbourg sera effectivement l'objet prioritaire du prochain contrat Etat-région pour la région d'Alsace.

Je ne vous cache pas d'ailleurs que le fait que l'autoroute ne commence qu'à Sélestat et que, de Sélestat à Strasbourg, jusqu'à la frontière allemande, on « tombe » dans une « deux fois deux voies » sans péage, constitue une des anomalies de notre plan autoroutier français. Mais c'est ainsi et il est trop tard pour revenir là-dessus. Si c'était à refaire, il en irait différemment. Mais vous êtes passé à travers ; tant mieux pour vous !

M. François Grussenmeyer. Mais nous avons assuré le préfinancement !

M. le président. La parole est à M. Philippe Auberger.

M. Philippe Auberger. Monsieur le ministre d'Etat, je supplée mon collègue Raynal, qui a dû s'absenter.

Vous avez montré tout à l'heure que vous connaissiez parfaitement la géographie du Cantal et ses problèmes routiers. Donc, je serai bref.

M. Raynal souligne que le Cantal est un département très enclavé, à l'écart de toutes les grandes voies autoroutières, notamment de la A 71 et de l'axe Clermont-Ferrand - Béziers et Clermont-Ferrand - Périgueux - Bordeaux.

Il propose qu'un effort spécifique soit fait en faveur des routes nationales 122 et 120.

Il regrette que ces voies n'aient pas été considérées comme des voies à grande circulation.

Il pense que le relief montagneux en est l'une des raisons, mais qu'un véritable aménagement du territoire et une juste solidarité exigent qu'il soit remédié à cette situation.

Sa question porte sur deux points.

Le premier est d'ordre immédiat. Des programmes ont été engagés sur la R.N. 122 : déviation de Laveissière, poursuite de la rectification de la côte des Estresses, qui conduit vers le département du Lot et vers Toulouse. Il demande si les 74 millions de francs nécessaires seront effectivement dégagés sur l'exercice 1989.

Sa seconde question porte sur l'avenir. Il indique que le conseil général du Cantal a décidé, dans le cadre du contrat Etat-région, d'engager 20 millions de francs sur cinq ans, pour rompre l'isolement de son département. Il voudrait savoir si les moyens nécessaires à une véritable ouverture du département du Cantal seront mis en œuvre, notamment au bénéfice de son chef-lieu, Aurillac. Il propose à cet effet l'aménagement de la R.N. 122, avec déviations, créniaux de dépassement, mise hors gel, et ce par tranches successives annuelles. Par ailleurs, il souhaiterait que soient envisagés pour un avenir assez proche la mise à deux fois deux voies de la R.N. 120 à partir d'Aurillac et son raccordement à l'autoroute Clermont-Ferrand-Bordeaux.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je crois avoir prouvé dans mon intervention à la tribune que je n'ignorais pas ce problème du Cantal, pas plus que celui du Gers.

Il est bien évident que cela vaut engagement, mais engagement de caractère général.

Ponctuellement, je ne peux pas vous indiquer exactement aujourd'hui quel sera le calendrier, de telle ou telle réalisation, puisque cela dépendra d'un accord entre l'Etat et la région d'Auvergne, lequel ne sera conclu qu'à la fin de l'année.

Mais ce que nous proposons - et qui semble se dessiner - c'est que, pour la côte des Estresses, les travaux interviendraient dès 1989. Cela étant, l'essentiel pour Aurillac est effectivement la liaison Aurillac-Massiac, qui assurerait la jonction avec l'autoroute Clermont-Ferrand-Lodève, laquelle traverse le Cantal dans sa partie Est. Le bon réseau de routes départementales secondaires que possède le département permettra ainsi, quand l'autoroute sera achevée, un « branchement » sur un réseau autoroutier national de première valeur.

M. le président. La parole est à M. François Grussenmeyer.

M. François Grussenmeyer. Monsieur le ministre d'Etat, depuis de nombreuses années, le département du Bas-Rhin a mis en œuvre une politique de construction de routes modernes doublant les routes nationales existantes, par exemple la route express de la vallée de la Bruche, doublant la R.N. 420 entre Molsheim et Schirmeck, ou le C.D. 300, dont on a parlé tout à l'heure, entre Strasbourg et Lauterbourg.

De son côté, l'Etat a également mis en place des infrastructures nouvelles de caractéristiques autoroutières, l'autoroute A 35, la déviation de Sélestat, l'autoroute A 352 entre Entzheim et Molsheim.

Un programme complet de reclassement dans la voirie nationale des routes neuves correspondant au schéma directeur du réseau routier national et de déclassement dans la voirie départementale des anciennes routes nationales ne répondant plus à leur vocation d'origine a été mis sur pied.

Ce programme de classement et de déclassement a pour préalable que les routes à transférer soient dans un état d'entretien normal. Le département, pour sa part, a déjà effectué les travaux nécessaires. Le programme de remise en état des routes nationales avant déclassement est évalué à 20 millions de francs environ pour la R.N. 63 au nord de Soufflenheim, la R.N. 420 entre Molsheim et Schirmeck, les R.N. 422, 59 et 83 dans le secteur de Sélestat. Quatre millions de francs ont été obtenus en 1988 pour ce programme.

Compte tenu de l'importance de cette opération - et pour la clarification des réseaux national et départemental - et de la nécessité de le « boucler » dans un délai rapide, de un ou deux ans, qu'est-il prévu en 1989 pour effectuer ces travaux de classement ou de déclassement ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Très franchement, monsieur Grussenmeyer, je l'ignore ! Mais je répondrai par écrit à la question que vous me posez.

Vous avez évoqué le sort d'un grand nombre de routes nationales, me semble-t-il.

M. François Grussenmeyer. Il y a des nationales et des départementales. La seule chose que nous demandons, c'est d'obtenir les crédits nécessaires. Le département a déjà assuré la réfection des routes départementales qui deviendront nationales. Nous demandons à l'Etat de faire de même pour les routes nationales qui seront déclassées en départementales.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. J'aimerais mieux qu'on ne le fasse pas et qu'on se contente de la situation telle qu'elle est aujourd'hui au moment des échanges. Mais enfin !

De toute façon, je vous ferai adresser une réponse écrite, monsieur Grussenmeyer, car vous avez cité des numéros de routes que je ne connais pas.

M. François Grussenmeyer. J'avais communiqué ma question à votre cabinet, monsieur le ministre d'Etat. Je pensais qu'elle vous était parvenue.

M. le président. La parole est à M. Alain Jonemann.

M. Alain Jonemann. Monsieur le ministre d'Etat, dans *Le Moniteur des travaux publics* du 23 septembre dernier, vous avez déclaré : « Pour les autoroutes urbaines, le financement privé, à lui seul, ne suffira pas et le financement public ne suffira pas non plus. Il s'agit donc d'un problème difficile. A la veille des élections municipales, les élus sont mal à l'aise pour parler d'une telle question. Je souhaiterais donc renouer le dialogue après le scrutin. »

Monsieur le ministre d'Etat, nous sommes bien volontiers à votre disposition sur ce sujet.

Ma question concerne l'autoroute A 14 - problème que vous connaissez bien - dont la mise à l'enquête publique commencera dans quelques jours.

Vous savez que les caractéristiques techniques du tracé de cette autoroute sont très critiquables pour ce qui concerne la traversée de la plaine de Montesson et qu'il faudra trouver, pour le concessionnaire, la société de l'autoroute Paris-Normandie, une rallonge substantielle, de façon à mettre en débat au maximum l'autoroute dans sa traversée de la plaine de Montesson et à augmenter les surfaces couvertes dans la traversée de la commune de Carrières-sur-Seine. Vous-même, monsieur le ministre d'Etat, en avez convenu.

Si le financement privé ne suffit pas, si le financement public, c'est-à-dire le financement d'Etat, ne suffit pas non plus, il faut donc trouver autre chose. Et vous pensez aux collectivités locales, qu'il est toujours tentant de solliciter.

Le conseil général des Yvelines, par la voix de son président, vient de déclarer qu'il serait prêt à faire quelque chose, ce quelque chose pouvant atteindre une centaine de millions de francs - ce qui n'est pas négligeable - et ce au nom de la défense de l'environnement, sous réserve que l'Etat fasse de son côté un effort financier de même niveau. On comprendrait mal, en effet, qu'il n'y ait pas un parallélisme entre l'effort éventuel du département et l'effort de l'Etat, de même qu'un parallélisme existe dans les contrats de Plan Etat-région que vous venez d'évoquer.

Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre d'Etat ? Votre budget vous permet-il d'accompagner l'effort éventuel du département des Yvelines.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. L'enquête de déclaration d'utilité publique de l'autoroute A 14 va commencer incessamment. Il est bon d'abord d'attendre ses conclusions.

Je partage votre souci de bien faire les choses. Vous avez pu voir que, si le dossier initial s'élevait à 1 200 millions, nous atteignons maintenant 2 200 millions, le milliard supplémentaire étant essentiellement consacré à des travaux d'environnement, particulièrement opportuns dans cette partie de la région parisienne - je n'en disconviens pas.

Mais il est évident que nous ne pourrions guère demander à la société autoroutière à laquelle sera concédé ce tronçon d'aller beaucoup plus loin. M. Devedjian a déclaré tout à l'heure que, sans son branchement sur l'A 86, il n'avait pas d'intérêt. C'est, à mon avis, une erreur. Parce que, au moins, il est branché sur l'A 13, à l'endroit où elle commence à ne plus être aussi encombrée que pendant les quinze premiers kilomètres qui suivent le tunnel de Saint-Cloud.

Il est bien évident qu'il prendra toute sa raison d'être quand l'A 86 sera réalisée à partir de Poissy pour se diriger vers le nord.

Tout cela est programmé et se réalisera partiellement à l'occasion du contrat de Plan.

J'ai précisé à M. Fourcade, quand il m'a rendu visite au nom du conseil régional de l'Ile-de-France, que, même si je lui demandais d'accepter que, pendant les deux premières années, l'Etat ne verse pas la totalité de sa contribution moyenne, en prenant l'engagement en contrepartie de verser davantage la quatrième et la cinquième année - ce qu'il a accepté - nous remplirions notre engagement de verser 670 millions de francs par an pour l'Ile-de-France. Cela représente 20 p. 100 des sommes qui seront consacrées à l'ensemble du territoire national - soit 3 600 millions de francs. Cette proportion correspond à la proportion démographique. La région parisienne n'est donc pas, de ce point de vue, sacrifiée - et j'aurais souhaité que M. Devedjian soit encore présent, afin que je puisse le lui faire observer.

Cela dit, j'ignorais, monsieur le député, le vote du conseil général des Yvelines.

M. Alain Jonemann. C'est une intention ! Ce n'est pas un vote !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Alors comment voulez-vous que je connaisse les intentions ? (*Sourires.*)

M. Alain Jonemann. Je vous en fais part !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je vous en remercie. Mais souffrez que je ne puisse, dans l'instant, vous répondre de façon précise. Vous me faites part de votre intention et vous me demandez quelle est la mienne ! Donnez-moi au moins le temps d'y penser avant de vous répondre !

M. le président. Pour le groupe Union pour la démocratie française, la parole est à M. Gérard Longuet.

M. Gérard Longuet. Monsieur le ministre d'Etat, vous ne vous étonnez pas que je vous parle de la région de Lorraine. Je le fais avec un peu d'égoïsme régional, mais aussi et surtout parce que, pour accéder au cœur le plus dense de l'Europe, il faut souvent passer par la Lorraine et qu'il convient par conséquent que les axes routiers, qui ont fait l'objet d'efforts poursuivis par le précédent gouvernement, puissent faire l'objet, sous votre autorité, d'efforts maintenus à un niveau d'autorisations de programme de l'Etat de l'ordre de 250 millions de francs qui avait été constaté.

Cela permet de travailler sur un axe nord-sud, l'autoroute A 31, sur des routes nationales - je pense à la R.N. 57, qui dessert Epinal et Remiremont, et à la R.N. 59, qui dessert Saint-Dié - et aussi de poursuivre un effort spectaculaire en Champagne-Ardenne, qui a été évoqué par l'un de mes collègues, en faveur des axes est-ouest, c'est-à-dire la R.N. 4, pour laquelle je n'ai pas à le plaindre en ce qui concerne la traversée du département de la Meuse, et la R.N. 43, qui permet d'accéder à l'ensemble transmanche, lequel est un élément important du futur dispositif européen.

Vous êtes un homme de tolérance et d'ouverture. Je m'efforcerai de l'être tout autant en concluant à propos de la Meuse. Dans ma circonscription, tout va bien, ou presque. Je m'y étais employé l'année précédente. Mais, dans la circonscription de Verdun, qui est représentée par un excellent collègue socialiste, M. Dumont, je trouve que cela ne va pas assez bien et que vous devriez garder quelques crédits pour mettre à l'étude le désenclavement du pôle européen de développement de Longwy par la R.N. 18 - ce qui était prévu, mais n'est apparemment pas financé - ainsi d'ailleurs que des travaux d'aménagement sur la R.N. 3 à la sortie d'Etain, consistant à créer une voie pour les poids lourds, et sur la R.N. 43.

En faisant cela, vous illustreriez le dicton selon lequel l'union fait la force, dans la mesure où un député U.D.F. défendant une circonscription socialiste aurait permis à des Français, qui sont, comme tous les autres, des contribuables, d'être enfin desservis par un réseau routier de qualité.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Une fois n'est pas coutume, monsieur Longuet : votre collègue vous sera certainement reconnaissant pour l'intervention que vous avez faite en son nom. (*Sourires.*)

Comme vous, nous sommes tout à fait conscients de la nécessité d'améliorer les relations de cette région de l'Est avec le reste de l'Europe, et surtout avec l'Europe lotharingienne dont parlait notre ami Mexandau.

Mais il y a deux régions beaucoup plus en retard que l'Alsace et la Lorraine : ce sont la Franche-Comté et Champagne-Ardenne.

Pour la Lorraine, nous envisageons le maintien au niveau actuel de la contribution de l'Etat chaque année aux contrats Etat-région, qui est d'environ 250 millions de francs - ce qui représente déjà une somme ! J'indique ce chiffre, comme toujours, à 10 p. 100 près, car la décision dépendra du C.I.A.T. du 17 novembre prochain. J'espère ne pas être trop loin de la réalité.

Je sais qu'en Lorraine un département est plus en retard que les autres, monsieur Longuet - ce sont les Vosges. J'ai l'impression que la liaison vers Saint-Dié et le contournement d'Epinal et un tronçon entre Epinal et Nancy, notamment

juste après la limite du département des Vosges avec la Meurthe-et-Moselle, sur une vingtaine de kilomètres pour que les Vosges soient directement liées à Nancy, mériteraient d'être retenus au Plan. En tout cas, je ferai étudier les suggestions que vous venez de me faire.

M. le président. La parole est à M. Jean Desanlis.

M. Jean Desanlis. Monsieur le ministre, d'importants travaux de renforcements coordonnés ont été réalisés par l'Etat sur la route nationale 157, Orléans - Le Mans. Mais il reste un point noir qui tarde à être éliminé. Il s'agit de la traversée du bourg de Morée en Loir-et-Cher et de la déviation mise en place pour éviter le franchissement par les poids lourds du Loir, à Freteval, sur un pont à charge limitée à 12 tonnes. Votre prédécesseur nous a fait connaître en avril dernier qu'il avait pris la décision de financer sur crédits d'Etat la déviation de Morée-Freteval.

Les habitants de ces deux communes et les usagers de la route nationale 157, dont un grand nombre de conducteurs de véhicules poids lourds, demandent que cette déviation soit réalisée au cours du 10^e Plan 1989-1993.

Pouvez-vous leur donner l'assurance que cette réalisation pourra être inscrite au programme de l'Etat pour le 10^e Plan ?

Les études étant déjà bien avancées par la direction départementale de l'équipement de Loir-et-Cher, les travaux pourraient être entrepris assez rapidement si telle était la décision de votre ministère.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Malheureusement, monsieur le député, votre itinéraire ne figure pas au schéma directeur routier national. Il s'agit donc d'une route nationale ordinaire. Et dans cette région du Centre, le contrat Etat-région n'a pas retenu cette opération. Il a retenu en priorité le tracé Tours - Saint-Patrice, à partir duquel doit commencer l'autoroute entre Saint-Patrice et Angers, ainsi qu'un certain nombre d'autres réalisations dans d'autres départements, notamment le Cher et le Loiret.

Par conséquent, je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelles seront exactement les possibilités de l'Etat pour la R.N. 157. Mais nous pourrions au moins, dans les cinq années qui viennent, financer le pont de Morée. Sur ce point-là, nous pouvons vous donner satisfaction.

M. Jean Desanlis. Merci, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet.

M. Gérard Longuet. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, je vais remplacer notre collègue Yves Coussain, député du Cantal, retenu dans sa circonscription, qui m'a demandé de soulever devant vous le problème du bassin d'Aurillac qui a été évoqué d'ailleurs par notre collègue Raynal, dont le porte-parole talentueux, M. Auberger, s'est exprimé, il y a quelques instants.

M. Coussain rappelle qu'un des facteurs essentiels du retard de développement des zones rurales les plus fragiles est leur éloignement des pôles de croissance et leur isolement lié à la mauvaise qualité des voies de communication, notamment du réseau routier interne.

C'est une citation qui est tirée d'un document du ministère de l'agriculture : « Quel développement pour les zones rurales ? »

Le cas d'Aurillac vient appuyer cette citation puisque, d'après le comité économique et social de la région, c'est la préfecture la plus enclavée de France. Le bassin d'Aurillac, qui compte plus de 50 000 habitants, est à peu près inaccessible.

Il faut faire porter les efforts sur deux itinéraires. D'abord la R.N. 122, que vous connaissez bien, monsieur le ministre d'Etat, puisqu'elle va jusqu'à Cahors. M. Coussain demande que le Gouvernement soutienne et amplifie l'effort de modernisation entrepris sur la nationale 122 afin de permettre une circulation normale des poids lourds, certains camions ne pouvant même pas se croiser dans certaines parties, en particulier à Rouziers et à Saint-Mamet.

Puis il y a la R.N. 120. Il faut surtout faire un effort considérable et immédiat à la sortie d'Aurillac sur le petit tronçon compris entre cette préfecture et les Quatre-Chemins. C'est un tronçon modeste, de 4,3 kilomètres, mais sur lequel circulent chaque jour de 13 000 à 18 000 véhicules. La mise à deux fois

deux voies paraît une nécessité impérieuse, d'autant plus d'ailleurs que le tronçon permettra d'accéder à la future autoroute Clermont-Ferrand - Périgueux et sera en quelque sorte le poumon, en matière de circulation, du bassin d'Aurillac.

Monsieur le ministre d'Etat, nous avons besoin de la solidarité nationale et nous ne comprendrions pas, dit mon collègue, qu'elle nous fasse défaut étant donné l'ampleur de l'enjeu. M. Coussain souhaite également que vous lui indiquiez vos intentions concernant le classement de la route Tulle-Aurillac en grande liaison d'aménagement du territoire avec un plan d'aménagement à long terme à deux fois deux voies. Le sud Cantal attend impatiemment votre réponse.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. J'ai évoqué cette question, monsieur Longuet, lors de ma réponse à votre collègue qui a soulevé le même problème de la R.N. 122 et de la R.N. 120.

Vous pouvez faire savoir à votre collègue, député d'Aurillac, que j'ai promis au maire de cette ville de m'y rendre au début du mois de janvier pour inaugurer un contournement. Il m'a indiqué qu'à cette occasion il me montrerait les fameux quatre kilomètres (*Sourires*) auxquels vous venez de faire allusion. J'ai compris que cette invitation n'était pas totalement désintéressée - elles le sont rarement depuis quelque temps ! (*Sourires*.) Une fois que je me serai rendu compte sur place, j'essaierai évidemment d'aider à résoudre ce problème.

Il est vrai que le schéma directeur national n'a retenu aucun tracé de route dans le Cantal, mais on ne peut pas retenir d'un coup toutes les demandes. Il faut savoir aboutir à des conclusions raisonnables. Le Cantal doit arrêter ses priorités. Je m'en remets démocratiquement au contrat de Plan Etat-région entre l'Etat et l'Auvergne qui, en définitive, tranchera de ces problèmes.

M. le président. Pour le groupe de l'Union du centre, la parole est à M. Bruno Durieux.

M. Bruno Durieux. Monsieur le ministre d'Etat, ma question concerne - cela ne vous surprendra pas - le Nord et plus particulièrement la poursuite et l'achèvement des travaux de la rocade nord-ouest de Lille au cours des cinq années à venir. La partie au demeurant la plus coûteuse de cet équipement a été mise en service en août 1984. La poursuite des travaux est indispensable pour trois raisons.

La première est que, dans son état actuel, la rocade inachevée déverse le trafic routier au creux de la ville de Lambertsart, ce qui provoque de graves nuisances dans cette ville qui n'est évidemment pas faite pour recevoir un tel trafic.

La deuxième est que la réalisation de cette rocade est essentielle pour attirer des entreprises nouvelles. La zone urbaine intéressée par cette rocade est très éprouvée par la crise. Les villes de Saint-André, Marquette, Wambrechies et Pérenchies doivent faire face aux difficultés graves qui résultent de la fermeture d'entreprises importantes dans ce secteur.

La troisième raison est que le croisement à Lille des TGV nord-européens impose de concevoir des infrastructures d'accompagnement en matière de transports et de communication hautement performantes dans la métropole du Nord. La réalisation de la rocade nord-ouest de Lille est, à cet égard, indispensable.

Actuellement, les études et acquisitions foncières sont pratiquement achevées.

Interrogé, il y a deux ans, par mon regretté collègue Georges Delfosse, votre prédécesseur, monsieur le ministre d'Etat, a indiqué qu'il estimait « tout à fait souhaitable que soit envisagée l'inscription de la poursuite des travaux concernant cette rocade dans le contrat de Plan Etat-région du X^e Plan ».

Le projet de contrat, élaboré conjointement par le conseil régional et la préfecture de région, propose la poursuite de la réalisation de cet équipement prioritaire. J'aimerais, monsieur le ministre d'Etat, que vous puissiez nous assurer que le budget de 1989 comporte bien les crédits nécessaires pour l'achèvement des acquisitions foncières, faute de quoi la D.U.P. expirerait. J'aimerais aussi que vous nous indiquiez si vous soutenez l'inscription au 10^e Plan de l'achèvement de cette rocade, et je vous remercie par avance de l'intérêt que vous porterez à cette question.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La question est d'importance et, en l'occurrence, je peux donner une réponse précise.

Je vous confirme que le budget de 1989 comporte bien les crédits nécessaires à l'achèvement des acquisitions foncières de la rocade nord-ouest de votre ville. Pour ce qui est des travaux à réaliser, dont le montant est très élevé, les propositions régionales pour le contrat de Plan entre l'Etat et la région du Nord-Pas-de-Calais les prévoient en totalité. L'Etat acceptera cette proposition et apportera sa contribution selon la règle que vous connaissez car nous sommes en milieu urbain. Je suis personnellement favorable à une réalisation rapide de cette opération vitale pour l'agglomération lilloise. J'ai bon espoir qu'elle puisse intégralement être financée dans le cours du 10^e Plan.

Je fais d'ailleurs une remarque à ce sujet. S'agissant des grandes agglomérations urbaines, rien n'est plus ridicule que de réaliser la moitié d'une opération car c'est pratiquement ne rien réaliser du tout. En rase campagne, cela peut se comprendre. Mais en milieu urbain, ce faisant, je ne dirai pas que l'on gaspille l'argent puisque le travail est fait, mais on ne rend pas le service qui est attendu. Vous me direz que le même problème se pose à Paris. Mais dans la capitale les crédits sont d'un tel niveau que le problème ne se pose pas dans les mêmes termes et nous aurons certainement l'occasion d'en reparler.

M. Bruno Durieux. Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat.

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais d'abord vous demander de bien vouloir excuser mon absence au cours du débat de cet après-midi. Je ne vous ai pas écouté. Vos anciens collègues sénateurs me retenaient en otage, ou presque, dans le cadre d'une commission mixte paritaire sur le revenu minimum d'insertion.

Je viens d'écouter avec beaucoup d'attention la réponse que vous avez fournie à la question de mon collègue M. Durieux car ma préoccupation rejoint celle qu'il vient d'exprimer.

Cela dit, monsieur le ministre d'Etat, je suis préoccupé non pas seulement par l'engorgement de Lambersart mais, d'une façon beaucoup plus générale, par l'engorgement de l'ensemble de la métropole. Car force est de constater, malgré les engagements de M. Méhaignerie qu'on a cités tout à l'heure, que le 9^e Plan a pris des retards que je n'hésite pas à qualifier de considérables. Vous avez pu le constater sur place lors d'une récente visite à laquelle vous vous étiez invité, peut-être pour éviter que l'on vous demande quelque chose. (Sourires.) Nous avons eu beaucoup de plaisir à vous accueillir dans le Nord lors d'une précédente réunion de travail sur le Plan.

Vous connaissez les enjeux considérables que représentent, pour cette région de quatre millions d'habitants, des infrastructures telles que le passage du T.G.V. d'une part, le lien fixe transmanche d'autre part. Il est donc urgent, car c'est dans les deux, trois années à venir que ces infrastructures vont être opérationnelles, d'adapter le réseau routier et partant de là, d'adapter les modalités de fonctionnement des contrats de plan routiers, voire d'élaborer un contrat de plan particulier pour les aménagements de la métropole.

Vous avez parlé des répartitions financières. Je voudrais les rappeler, non pas à votre attention, vous les connaissez, mais parce qu'elles ne sont pas forcément les mêmes partout en France. La participation de l'Etat en zone urbaine est de 27,5 p. 100, celle de la région de 27,5 p. 100, celle du département de 27 p. 100 et celle de la communauté urbaine de 18 p. 100. Vous savez que, par ailleurs, l'Etat récupère la T.V.A. Mon collègue Marcel Dehoux dans un instant reviendra sur cette répartition qui est quelque peu injuste en regard d'autres régions.

La réussite du passage du T.G.V., ses conséquences économiques sur l'ensemble de la métropole et donc sur l'ensemble de la région seront la résultante d'un certain nombre de facteurs convergents, et en particulier de l'efficacité du maillage routier. Or actuellement la circulation dans la métropole pose des problèmes de saturation. Il y avait en 1987 100 000 véhicules-jour pour l'entrée de Lille, 94 800 véhicules-jour pour la sortie vers Dunkerque, 86 000 véhicules-jour sur la rocade Est de Villeneuve-d'Ascq. Tous ces chiffres prou-

vent la nécessité cruciale d'achever les infrastructures commencées au 9^e Plan : la rocade nord-ouest, l'échangeur d'Englos, mais aussi la voie rapide urbaine, qui est cette caricature que vous évoquiez à l'instant, monsieur le ministre d'Etat, de ces routes qui ne sont faites que par tronçons. Alors, lorsqu'on n'en fait qu'un morceau dans le sens de la longueur, cela va encore, lorsqu'on fait une fois deux voies ça va, mais quand on fait un morceau de deux fois deux voies sans déboucher à aucune des deux extrémités, il y a évidemment là une incohérence qu'il convient de dénoncer.

M. le président. Monsieur Derosier, il faut conclure.

M. Bernard Derosier. Je conclus, monsieur le président.

Je considère que la réussite économique de la métropole du Nord ne peut se faire dans les conditions actuelles de circulation et je vous demande, monsieur le ministre d'Etat, si, au titre de la solidarité nationale à laquelle on fait souvent référence en ce moment, un contrat de plan particulier est possible dans une région en redémarrage économique pour réaliser les infrastructures routières indispensables à l'amélioration des conditions de circulation dans la métropole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, c'est une région dans laquelle, je crois, vous avez quelque influence. (Sourires.) Par conséquent vous n'ignorez pas plus que moi quelles sont les conditions d'élaboration du Plan Etat-région.

M. Bernard Derosier. Ce n'est pas un plan !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. C'est un contrat de Plan particulier. Ce n'est pas moi, c'est vous, dans le cadre du conseil régional, qui avez inscrit la rocade nord-ouest parmi les priorités. Vous y avez inscrit aussi, et là, je crois que vous avez très bien fait, l'achèvement de la liaison entre Lille et Roubaix-Tourcoing. Il y a effectivement un bouchon de trois ou quatre kilomètres, je crois, qu'il faut absolument faire sauter. L'achèvement de cette liaison est inscrit dans le contrat de Plan, et du moment que c'est inscrit, c'est qu'il rentre dans l'enveloppe ; et du moment qu'il rentre dans l'enveloppe, avec, c'est vrai, les contributions de la commune, du département, de la communauté urbaine, du conseil général, du conseil régional et de l'Etat, c'est signé qu'il sera fait.

M. Mauroy et vos collègues m'en avaient parlé quand j'étais venu à Lille, vous vous en souvenez. Cela m'avait beaucoup frappé et j'avais dit : « Il faut absolument résoudre ce problème, il est prioritaire. » Mais, d'après ce que je vois, la question est intégrée dans le 10^e Plan pour les cinq ans à venir. Je ne parle pas de toutes les sorties de Lille, je parle de ce projet-là.

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Monsieur le ministre, je reviens à l'Ile-de-France dont je ne sais pas si c'est la région la mieux équipée en autoroutes mais dont je sais, par expérience, que c'est la plus saturée en matière de circulation et celle où l'on perd le plus de temps.

L'un des moyens, le seul véritable d'ailleurs, avancé depuis vingt ans pour alléger la circulation en Ile-de-France est la réalisation de grandes autoroutes périphériques qui permettent aux transits national et international d'éviter de frôler Paris.

On a engagé voilà maintenant plus de vingt ans le tracé de l'autoroute A 86. Elle est complètement insérée en zone urbaine et coûte donc extrêmement cher, comme vous le savez. Nous en sommes actuellement à plus de 500 millions le kilomètre. De ce fait, même en y consacrant la plus grande partie des crédits routiers de l'Etat et de la région Ile-de-France, elle avance au rythme remarquable de deux à trois kilomètres par an.

Il faut, c'est évident, achever ce qui a été commencé. Mais, il faut aussi s'interroger, et je crois que cela fait partie des responsabilités de l'Etat, sur la réalisation totale d'un projet initial devenu, avec le temps et avec l'urbanisation, aussi ruineux. D'autant qu'il existe un second projet d'autoroute périphérique dit de la Francilienne qui contourne Paris à plus grande distance, vingt ou trente kilomètres.

La Francilienne, si l'on prend le tracé le plus éloigné possible de Paris, une trentaine de kilomètres, coûte dix fois moins cher au kilomètre, 50 millions au lieu de 500 millions, car elle passe le plus souvent en rase campagne. On peut, à

ce prix-là, la boucler en quelques années, au moins pour les tracés qui ont déjà été assez bien dessinés, de Saint-Quentin-en-Yvelines à Roissy en contournant par le sud et l'est de Paris, Evry, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée.

Je crois que cela est indispensable pour l'économie de l'Île-de-France mais je crois que c'est également un projet d'intérêt national étant donné l'importance du transit entre régions et du transit international qui passe par là, étant donné aussi le coût pour l'économie française des bouchons que l'on constate en permanence.

J'ai bien entendu ce qui a été dit sur la richesse de l'Île-de-France et le caractère anormal d'une très forte participation de l'Etat dans ce domaine. L'Île-de-France apporte aussi pas mal à l'Etat et j'ai noté qu'elle avait sa part démographique, ce qui nous satisfait totalement.

Pour développer le Plan Etat-région, les 18 milliards qui y sont actuellement prévus ne suffiront à faire tout ce qui est nécessaire pour les transports en commun - ce n'est pas votre problème mais je le cite au passage - et pour les réseaux routiers. Il faut apporter des recettes supplémentaires. Louis Mexandeau a parlé tout à l'heure de la taxe sur les carburants. Pour ma part je mentionnerai la redevance sur les bureaux. On construit actuellement plusieurs millions de mètres carrés de bureaux dans Paris et dans la couronne ouest de Paris qui sont à l'origine d'une bonne partie des dépenses supplémentaires de transports. On doit taxer, dans un souci légitime d'équilibre financier, ces bureaux. Cela permettra d'alléger la charge dont je viens de parler et de réaliser les équipements supplémentaires qui sont absolument indispensables pour la vie quotidienne et pour la bonne marche économique de notre région.

Etes-vous prêt à aller au-delà des crédits actuellement envisagés dans le cadre strict du contrat de Plan, dans la mesure, bien sûr, où nous accepterions de prévoir les recettes supplémentaires indispensables, mais pour lesquelles, je le répète, la discussion est ouverte ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous posez là une grande question.

M. Guy Melandain. Il en fallait bien une !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. A mon avis, la Francilienne, que vous connaissez bien et qui reliera, à la fin de 1990, l'autoroute du Nord à l'autoroute du Sud, l'autoroute du Soleil, devrait jouer un très grand rôle pour soulager le périphérique parisien. Encore faudra-t-il, évidemment, que nous améliorions le fléchage. Mais si, pour le moment, nous n'avons rien fait, c'est parce que le tracé n'est pas complètement terminé.

Il est exact que cet itinéraire va chercher Paris loin vers l'Est. Mais je ne suis pas sûr qu'il rende pour autant inutile l'achèvement de l'A 86. En effet, celle-ci aura alors comme rôle inouï le contournement de Paris par les véhicules ou par les canions qui n'ont rien à y faire que la desserte de toute cette région extrêmement peuplée de la banlieue est de Paris et qui, pour le moment, se trouve dans un état d'engorgement considérable.

Or l'A 86 a beaucoup avancé à l'est de Paris. La grosse difficulté c'est de boucler à l'ouest et, en particulier, au nord de Versailles. Là nous avons des problèmes d'environnement et des problèmes budgétaires considérables. Si nous sommes obligés de passer en souterrain, ce qui arrive quelquefois, c'est un milliard le kilomètre au moins qu'il faut dépenser et, dans ces conditions, le contrat de Plan Etat - région Île-de-France avancerait à une allure d'escargot, quelles que soient les sommes envisagées.

Par conséquent, reste la solution de la taxation sur les bureaux à construire lors de la délivrance du permis de construire. Elle est, je crois, pour le moment de 900 francs le mètre carré. Mais jusqu'à 1 300 francs elle reste une ressource de la région Île-de-France. Ce n'est qu'au-delà de cette somme qu'elle devient une ressource nationale et qu'elle pourrait être affectée au réseau routier - encore qu'il resterait à convaincre la Rue de Rivoli, mais je me tais sur ce sujet.

M. Jacques Guyard. Nous irons ensemble !

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Vous irez sans moi ! (Rires.)

Il resterait donc à résoudre ce problème, qui n'est pas un petit problème. Mais vous voyez qu'il faut encore gravir deux paliers considérables pour faire entrer votre suggestion dans la réalité.

L'autre jour, j'ai survolé la couronne de Paris - il s'agissait du projet Laser, dont nous aurons l'occasion de reparler, mais c'est une affaire qui concerne au moins autant la mairie que l'Etat - et j'ai constaté que les travaux à l'est de Paris avaient avancé plus que je ne l'avais imaginé et qu'il faudrait peu de choses pour relier l'autoroute du Nord à partir de Roissy à l'autoroute du Soleil. Et, incontestablement, passant à une trentaine de kilomètres à l'est de Paris, elle jouerait un rôle décisif.

Mais, je le répète, car je crois que c'est très important, elle ne rendrait pas pour autant inutile la poursuite des travaux sur l'A 86 qui, au demeurant, elle aussi, va, d'ici à deux ans, relier l'autoroute A 1 à l'autoroute du Soleil, évidemment plus près du dessin du périphérique.

En tout cas, vous soulevez là des problèmes qui ne sont pas secondaires, mais dont la solution, malgré tout, semble désormais à portée de notre main.

Beaucoup plus difficile est évidemment le contournement ouest par la région de Versailles.

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard, pour poser la question de M. François Loncle.

M. Jacques Guyard. J'interviens au nom de mon collègue M. François Loncle qui se félicite de la confirmation de la priorité donnée à la liaison Rouen-Alençon-Le Mans, intéressante pour la Haute-Normandie et qui pose une question complémentaire à propos de l'activité économique du département de l'Eure et de ses liens avec la région Centre.

En effet cette activité impose une seconde priorité : l'élargissement et l'amélioration de l'axe Rouen-Chartres-Orléans, actuelle nationale 154. Des investissements ont déjà été réalisés dans le cadre du contrat de Plan Etat-région précédent. M. Loncle vous demande si vous confirmez la volonté du Gouvernement de poursuivre son effort sur cette liaison routière Nord-Sud.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je peux répondre la même chose que précédemment.

Cet itinéraire ne fait pas partie du schéma routier directeur national. Evidemment, en raison de l'intensité de la fréquentation sur ce trajet, et dans le cadre des crédits que l'on appelle de mise hors gel, ou encore de renforcements coordonnés, nous en ferons une route nationale de très bonne qualité. J'ai déjà indiqué que 85 p. 100 de l'ensemble du réseau est réalisé, mais je ne peux pas promettre dans ce cas la réalisation de deux fois deux voies, comme pour les routes qui sont déjà inscrites au schéma routier directeur national et que nous aurons tant de mal à achever d'ici à vingt ans.

M. le président. Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Daniel Goulet pour poser la question de M. Jacques Godfrain.

M. Daniel Goulet. Je veux d'abord excuser l'absence de Jacques Godfrain, député de l'Aveyron, qui a été contraint de regagner son département, et qui m'a demandé de vous poser sa question.

Le plan Chirac d'aménagement routier et autoroutier du C.I.A.T. décidé au mois d'avril 1987 et mis en œuvre par M. Méhaignerie a mis au point un schéma de construction de voies de communication nouvelles ou très largement améliorées. Le financement de ce grand projet d'aménagement du territoire trouvait son origine dans les sommes issues du produit des dénationalisations.

Jacques Godfrain évoque notamment le cas de la R.N. 9, de Clermont-Ferrand à l'Hérault, dans sa section aveyronnaise. Certes, les études montrent que le passage de Millau sera difficile, mais les principes qu'il a toujours défendus sont simples : utilisation des secteurs déjà aménagés, notamment à Engayresque et sur le Larzac, passage en vue de Millau pour maintenir à cette ville sa vocation touristique et respecter les sites.

Certaines communes se sont prêtées avec bonne volonté à cette œuvre en résolvant les problèmes fonciers de façon volontaire.

Cet exemple, à ce jour, ne paraît pas approuvé par l'Etat qui semble tergiverser sur la solution à retenir. Peut-être les questions financières sont-elles plus difficiles à résoudre, compte tenu de l'arrêt des dénationalisations. Peut-être l'omission des petites communes fait-elle partie du nouveau schéma.

Pouvez-vous, monsieur le ministre d'Etat, nous donner des dates précises concernant l'ouverture des négociations, toujours promises, jamais engagées, et des prévisions de tracés moins fantaisistes que celles qui sont défendues par la municipalité de Millau ?

Il est en effet surprenant d'apprendre qu'au moment où ce projet de la R.N. 9 est retardé, certains de vos amis politiques lancent à grands frais une association pour l'autoroute Toulouse-Lyon qui risque de se substituer au programme de la R.N. 9.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, je suis vraiment très étonné de la tonalité de la question.

Je croyais avoir expliqué à cette tribune que deux itinéraires, la route nationale 20 de Vierzon à Brive et la route nationale 9 de Clermont à Bordeaux, c'est-à-dire celle à laquelle vous venez de faire référence, avaient été retenus pour 1,220 milliard de francs à elles deux, pendant les cinq ans du Plan et pendant les trois ans qui suivront, puisqu'il faudra huit ans pour achever la réalisation. L'engagement du précédent gouvernement a été, sur ce point, totalement tenu.

Je ne vois vraiment pas d'où peut venir la question, sinon d'un député qui étant absent m'a supposé, par avance et à tort, de mauvaise foi.

M. le président. La parole est à M. Philippe Auberger.

M. Philippe Auberger. Vous me permettez d'abord, monsieur le ministre d'Etat, de vous féliciter d'avoir retenu comme livre de chevet le schéma directeur autoroutier national. (*Sourires.*) C'est effectivement un excellent document. Vous envisagez même de l'étoffer puisque, si j'ai bien compris, vous avez l'intention de demander au Gouvernement d'inscrire d'autres tracés sur ce schéma.

Pour 1989, si j'ai bien suivi vos explications, vous prévoyez la mise en service de 340 kilomètres d'autoroutes, et le lancement de 320 kilomètres.

Je voudrais vous interroger, dans cette perspective, sur le calendrier prévisionnel de réalisation de l'autoroute A 5 Paris-Sens-Troyes. Cette autoroute, malheureusement, n'entre pas tout à fait dans le schéma que vous avez décrit tout à l'heure, c'est-à-dire qu'elle ne va pas - en tout cas pas directement - à Saint-Jacques-de-Compostelle. (*Sourires.*) En tout cas, pour ma région, la région de Sens, elle est vitale, notamment pour une meilleure desserte de l'agglomération parisienne.

Une partie de cette autoroute fait déjà l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Quand interviendra la concession ? Quand seront lancés les premiers travaux ? Quand entrera effectivement en service cette autoroute, notamment la partie, qui, semble-t-il, serait réalisée le plus tardivement, à savoir la liaison entre Sens et la Francilienne ? Vous nous avez indiqué que la Francilienne était déjà bien avancée dans cette partie est. Nous sommes fort intéressés par ce problème de raccordement à la Francilienne.

Ma deuxième question porte sur la réalisation de la liaison rapide Courtenay-Sens qui permettrait de relier l'autoroute A 6 à la future autoroute A 5. En effet, cela assurerait un meilleur équilibre entre les deux autoroutes. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre d'Etat, quand cette liaison sera réalisée et nous indiquer si sa mise en service sera coordonnée avec celle de l'autoroute A 5 ?

Enfin, je vous poserai une question subsidiaire qui émane de M. Xavier-Deniau, mon collègue et voisin du banc. Il s'interroge sur la liaison Courtenay-Châteauneuf-sur-Loire. Pouvez-vous confirmer publiquement que cette liaison figurera dans le projet complémentaire que vous allez soumettre dans quelques jours au C.I.A.T. ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Il est facile de répondre à ces questions.

Pour la première, je peux vous indiquer que, de Paris à Troyes, l'autoroute est concédée à la société S.A.P.R.R., c'est-à-dire la société autoroutière Paris - Rhin - Rhône. Les premiers travaux débiteront en 1989.

Pour ce qui est de la liaison Courtenay - Sens, les études pourront faire l'objet d'une concertation dans le courant de 1990. Il est clair qu'elle sera réalisée plus tard que l'autre. En toute hypothèse, comme elle faisait partie, déjà, du réseau autoroutier retenu dans ce plan, elle devrait être réalisée dans le délai maximum de neuf ans.

Quant au tracé Courtenay - Orléans, il fait partie des propositions que je soumettrai au C.I.A.T. du 17 novembre prochain. Il est évident que tant que la décision n'est pas prise par cette instance, je ne puis affirmer qu'il sera inscrit dans le réseau autoroutier national à péage, mais il y a de grandes chances.

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre d'Etat, le pont de Normandie sera mis en service, vous le savez, en 1992 si, comme nous l'espérons tous, le calendrier initial peut être respecté.

C'est un ouvrage tout à fait considérable, à la fois une prouesse technique et un record mondial, qui fera, je le souhaite, honneur à nos entreprises et à nos ingénieurs.

Ce pont enjambra l'estuaire de la Seine à la hauteur du Havre et de Honfleur. La chambre de commerce et d'industrie du Havre en assure la maîtrise d'ouvrage, comme elle l'avait fait pour le pont de Tancarville, mais les emprunts qui seront souscrits pour assurer le financement seront garantis à 100 p. 100 par la région de Haute-Normandie et par les trois départements concernés, la Seine-Maritime, le Calvados et l'Eure.

Dans cette affaire, l'Etat n'intervient donc pas directement, mais son rôle est essentiel, bien sûr, dans la réalisation des voies d'accès, et c'est sur ce problème des accès autoroutiers au débouché nord du pont que j'appelle votre attention, car il y a véritablement urgence.

D'abord, l'autoroute dite A 29, c'est-à-dire celle dont la construction a été décidée par un C.I.A.T. d'avril 1987, et qui reliera la région du Havre à Amiens et au nord de la France, devra naturellement être mise en service en même temps que le pont, c'est-à-dire en 1992. Il faut aussi deux échangeurs importants, à Saint-Romain et à Bolbec, pour assurer la desserte indispensable du pays de Caux et de la Basse-Seine. Il faut enfin, et c'est peut-être ce qui est le plus important, que le tracé soit arrêté très vite, dans les toutes prochaines semaines, pour faire cesser un certain nombre de polémiques et pour dissiper des inquiétudes.

Un second point important concerne la voie autoroutière qui ira du pont de Normandie à l'autoroute proprement dite. Ce sera une section autoroutière coûteuse, même si une participation de la société de l'autoroute Paris-Normandie est d'ores et déjà acquise. Là aussi, il y a urgence à décider de la maîtrise d'ouvrage - il semblerait normal qu'elle soit accordée à la S.A.P.N. - et à arrêter le montage financier auquel devront être associés tous les partenaires intéressés.

M. le président. Il vous faut conclure, monsieur Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Là encore, il y a grande urgence, car comment faire accepter par les collectivités locales le dossier définitif du financement du pont si le problème des accès autoroutiers n'est pas réglé parallèlement ?

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. On pourrait parler aussi des accès sud !

M. Antoine Rufenacht. Vous le ferez vous-même !

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Je ne vous parlerai pas du pont, puisque c'est la chambre de commerce et d'industrie du Havre qui le prend en charge. Les collectivités locales s'étant portées garantes des emprunts, l'Etat n'est pas concerné par sa construction.

L'objectif est la mise en service en 1992, et il est évident qu'il est plus ou moins en cohérence, à un an près, avec la réalisation du tunnel transmanche. Par conséquent, le pont de Normandie devra être raccordé au nord par l'autoroute Le Havre-Amiens qui rejoindra l'A 16 et, bien entendu, le tunnel sous la Manche. Quant à son débouché sud, il fait

partie de ce que je vais proposer le 17 novembre prochain au C.I.A.T. : l'inscription en tant qu'autoroute concédée de la liaison entre le pont de Normandie et l'A 13 qui s'intégrera ainsi à la route des estuaires.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Daniel Goulet.

M. Daniel Goulet. Monsieur le ministre d'Etat, nous avons beaucoup parlé cet après-midi du schéma routier national qui résulte d'une décision du 13 avril 1987.

Je souhaite vous parler de l'axe Calais-Bayonne par Rouen-Alençon et Le Mans qui a été retenu comme prioritaire parmi les grandes voies européennes à caractère autoroutier.

L'association interrégionale et interconsulaire que j'ai l'honneur de présider, et qui implique un grand nombre de départements et de régions du Grand Ouest, s'est vivement félicitée de cette importante décision.

Depuis lors, toutes les parties intéressées rivalisent d'initiatives et d'imagination, afin de profiter au maximum de cet exceptionnel événement qui prolonge en quelque sorte l'heureuse décision de la création du tunnel sous la Manche.

Il s'agit donc désormais de promouvoir cet axe pour en tirer, dans la perspective de 1993 - ouverture du lien fixe - et surtout de l'horizon 2000, le maximum d'atouts et de retombées au bénéfice des régions traversées.

Or il semblait que les nouvelles orientations du Gouvernement liées à des impératifs budgétaires étaient peut-être de nature à modifier la programmation et les échéanciers de la réalisation de certains projets routiers. Mais, après vous avoir entendu - et bien entendu - lors de votre intervention à la tribune, nous pouvons sans doute maintenant être rassurés et vous remercier.

Pouvez-vous donc confirmer qu'aucune modification touchant à la programmation et à l'échéancier prévu ne viendra contrarier la réalisation de cet axe Calais-Bayonne dans sa totalité ?

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

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Effectivement, monsieur le député, ce tracé sera autoroutier sur presque toute sa longueur, sauf d'Abbeville à Rouen, section que nous n'avons pas proposé de classer en autoroute, parce que nous étions limités par le chiffre de 600 kilomètres ; et, aussi, si bizarre que cela puisse paraître, entre Bordeaux et Dax où la route a un caractère un peu hybride entre une caractéristique autoroutière et une caractéristique de voie express. Mais, là aussi, c'est une survivance du passé. La liaison Paris-Bayonne aurait dû être intégralement autoroutière. Mais je l'ai trouvée comme ça ! En revanche, l'autoroute Rouen-Abbeville n'était pas évidente tant qu'on ne parlait pas du tunnel sous la Manche et de cette liaison Calais-Bayonne. Cela dit, la liaison Calais-Bayonne se fera. Mais comme je le disais avec humour, on peut toujours dire : pourquoi pas Calais-Toulouse, Calais-Montpellier, Calais-Marseille, Calais-Nice ? De toute manière, vous avez satisfaction ; par conséquent, ce n'est pas la peine d'épiloguer ! *(Sourires.)*

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Marcel Dehoux.

M. Marcel Dehoux. Monsieur le ministre d'Etat, la rocade Nord-Lorraine, qui va de Metz à Dunkerque, est intégrée depuis le 18 avril 1984 au schéma directeur des grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Je vous rappelle qu'elle concerne quatre régions, six départements, près de cinq millions et demi d'habitants. Surtout, au niveau économique, elle traverse six pôles de conversion sur les quinze que compte le territoire. Elle doit relier 3 400 entreprises de plus de 50 salariés. C'est dire l'importance de cette liaison pour l'économie de l'axe nord-est de la France.

Avec la perspective du tunnel sous la Manche, l'achèvement du marché intérieur européen, la rocade Nord-Lorraine doit avoir un rôle essentiel à jouer comme axe de liaison structurant sur une transversale est-ouest et aussi comme élément d'une ouverture directe sur l'Europe.

Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre d'Etat, s'il est dans les intentions du Gouvernement d'accélérer l'ensemble des opérations pour permettre à des régions - le Nord, la Lorraine - en difficultés économiques de pouvoir

bénéficier des flux de circulation que ne manquera pas d'induire, par exemple, le tunnel sous la Manche, et qui, si nous n'agissons pas, se détourneront par le réseau autoroutier du Benelux qui, lui, est déjà réalisé et, de surcroît, gratuit ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. La rocade Nord-Lorraine, elle aussi, a une situation juridique quelque peu hybride, tantôt voie autoroutière, tantôt voie express, ce qui fait qu'elle relève tantôt de concessions aux sociétés d'autoroutes, tantôt des contrats de Plan Etat-région.

Néanmoins, c'est une voie économique majeure longeant la frontière belge, reliant Longwy, Charleville-Mézières, Valenciennes, Lille, Dunkerque et, vous venez de le dire, la sortie du tunnel sous la Manche. Elle aura évidemment une forte attractivité et justifie par là les investissements que l'Etat peut y réaliser. Cette liaison assurera, en effet, la diffusion d'une partie du trafic en direction de la Belgique d'un côté, de la vallée de la Sambre et de la Meuse, du Luxembourg et de l'Allemagne de l'autre. Elle est d'ailleurs classée itinéraire européen.

Les opérations sur la rocade Nord-Lorraine se poursuivent activement et font l'objet d'efforts importants de l'Etat. Diverses opérations relatives à cette rocade sont inscrites dans le projet de contrat Etat-région en cours de négociation. Il est clair que des travaux considérables y seront faits. Je ne peux pas malheureusement vous donner plus de précisions sur le terme des travaux, car s'il s'agit incontestablement d'un itinéraire long, mais son importance ne nous a pas échappé.

M. le président. La parole est à M. Marcel Dehoux, pour une seconde question.

M. Marcel Dehoux. Mon collègue Christian Bataille, retenu dans sa circonscription, souhaitait appeler votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur un problème d'ordre financier rencontré dans l'exécution des programmes routiers inscrits dans les contrats de Plan Etat-région.

Pour ces opérations, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat, les participations des cocontractants, Etat et collectivités territoriales, sont calculées sur la base du coût T.T.C. des travaux. Ainsi, en zone urbaine, M. Derosier l'a souligné tout à l'heure, la participation qui incombe à l'Etat s'élève à 27,5 p. 100 du coût total, les collectivités territoriales finançant la différence, soit 72,5 p. 100.

La T.V.A. générée par ces opérations routières constitue pour l'Etat une recette fiscale qui, de fait, réduit la contribution de celui-ci dans le financement des travaux.

J'é citerai un seul exemple : pour un programme routier en zone urbaine, disons à Lille, en supposant un coût total de 100 millions de francs, le montant de la T.V.A. induit par les travaux atteint 15,68 millions de francs. La participation financière réelle de l'Etat n'est donc pas de 27,5 millions de francs, comme le laisse supposer la clé de financement affichée dans le contrat, mais de 11,81 millions de francs, soit une participation de 14 p. 100 de l'Etat et de 86 p. 100 pour les collectivités territoriales.

Pour ce type de programmes, le taux d'intervention de l'Etat était déjà faible. La ponction fiscale le réduit encore de moitié. Quand, par ailleurs, l'on sait l'importance des montants financiers en jeu pour les programmes routiers, il serait souhaitable, souligne M. Bataille, que cette situation évolue. Pour que soit restaurée l'équité du mode de financement, il suffirait de déterminer les participations des partenaires sur le coût hors taxes des travaux. En conclusion, il souhaiterait savoir si l'Etat est disposé à reconduire, pour les prochains contrats de Plan des mécanismes financiers aussi préjudiciables aux collectivités territoriales ou s'il est prêt à mettre en œuvre les mesures qui s'imposent pour y remédier.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, je ne suis pas l'interlocuteur idoine pour répondre à cette question puisqu'elle est essentiellement d'ordre fiscal.

J'ai connu la situation à laquelle vous faites allusion lorsque, à l'occasion des travaux de déviation de la ville dont je suis le maire, ma commune a été appelée à participer sous la forme d'un fonds de concours ; évidemment, elle n'a pas récupéré la T.V.A. sur la somme en question. Il en a été de même pour le conseil général qui a apporté lui aussi sa

contribution. Je suis donc très bien placé pour comprendre ce que veut dire votre collègue, mais je ne puis, pour le moment, que vous lire la réponse officielle qui a été préparée par mes services, et je ne m'en écarte pas. (*Sourires.*)

La taxe sur la valeur ajoutée, appliquée aux fonds de concours versés à l'Etat par les collectivités locales dans le cadre des contrats passés entre l'Etat et les régions, ne peut faire l'objet d'un remboursement par le fonds de compensation de la T.V.A. En effet, le décret n° 85-1378 du 26 décembre 1985 portant réforme de ce fonds a laissé subsister - par erreur sans doute, mais a laissé subsister (*Sourires*) - les dispositions antérieures concernant les fonds de concours versés par les collectivités locales pour la réalisation d'opérations routières sur le réseau national qui ne sont toujours pas éligibles à ce fonds de compensation.

M. le président. La parole est à M. Gaston Rimareix.

M. Gaston Rimareix. Monsieur le ministre d'Etat, vous ne vous en étonnez pas, je vais continuer la litanie des doléances régionales.

Le Limousin, que vous connaissez bien, est la seule région qui soit encore à l'écart du réseau autoroutier national. Il était bien sûr essentiel et urgent qu'il fût enfin inséré dans ce réseau. C'est pour cela que je vous féliciterai moi aussi et vous remercierai d'avoir confirmé les choix qui avaient été faits par le C.I.A.T. du 13 avril 1987, et surtout d'avoir dégagé les moyens de financement nécessaires pour respecter les décisions. Je me félicite qu'aient été retenues la liaison Nord-Sud par la R.N. 20 et la liaison Est-Ouest par la R.N. 89. Je n'y insiste pas, M. Rodet en a parlé tout à l'heure, vous lui avez répondu, et je m'associe à ses remerciements.

Mais, pour le Limousin, et j'oserai dire pour l'équilibre du territoire national, ces deux liaisons doivent être complétées par un autre axe Est-Ouest : la Centre-Europe-Atlantique, reconnue comme l'itinéraire le mieux adapté pour relier l'Europe centrale à la façade atlantique et assurer la desserte de trois ports importants sur cette façade : Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle-La Pallice, Bordeaux-Le Verdon. Vous savez d'ailleurs que la région Limousin a proposé que cette liaison par la R.N. 145, essentielle aussi pour l'équilibre régional, et notamment pour le département de la Creuse et le nord de la Haute-Vienne, soit mise à deux fois deux voies et retenue en priorité dans le contrat de Plan Etat-région.

La région est prête à participer aux financements nécessaires mais, bien sûr, à hauteur de sa capacité contributive, dont vous savez qu'elle est limitée. J'ajouterai, monsieur le ministre d'Etat, qu'il serait un peu injuste que le Limousin paye pour avoir plus tard ce que d'autres ont eu plus tôt et sans payer. Il s'agit, en effet, pour le Limousin, de faire son réseau routier de base.

Les élus limousins ont fait eux aussi votre antichambre, et ils avaient cru comprendre que vous proposiez que les trois quarts des crédits « routes » du contrat Etat-région soient affectés à la mise à deux fois deux voies de la R.N. 145 et que la part de votre ministère dans ce financement pourrait aller jusqu'à 70 ou 75 p. 100. Vous comprendrez qu'en vous écoutant tout à l'heure parler de 60 p. 100 au maximum, j'aie été quelque peu déçu.

Je ne veux pas essayer de vous émouvoir en parlant de solidarité. Vous connaissez bien le Limousin ; il faut passer par cette région pour aller dans la vôtre et je sais que toutes les régions tiennent le même langage.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Gaston Rimareix. Je conclus, monsieur le président.

J'ajouterai cependant, monsieur le ministre d'Etat, que parce qu'ils connaissaient bien les contraintes budgétaires, les élus de la majorité du conseil régional avaient demandé la réalisation de l'A 20 en autoroute concédée, ce qui aurait dégagé des marges supplémentaires.

Cela dit, je vous demande tout de même de confirmer votre accord pour un financement prioritaire de la mise à deux fois deux voies de la R.N. 145 dans la traversée du Limousin et pour un effort spécifique de votre ministère afin qu'elle soit réalisée dans les mêmes délais que la nationale 20.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. En effet, monsieur le député, je connais très bien la question que vous soulevez. Il est vrai que le Limousin a du retard, mais reconnaissez qu'il va maintenant le rattraper rapidement, puisqu'il sera désenclavé du nord au sud par l'autoroute, sans péage, Vierzon-Brive, alors qu'après Brive il y aura une autoroute à péage - on commencera à payer quand on entrera dans mon département (*Sourires*) - et d'est en ouest par l'autoroute Clermont-Brive-Périgueux-Bordeaux, ces deux grandes voies de communication rapides formant une sorte de croix renversée.

Vous avez raison en disant qu'il manque - pour faire, en somme, une croix de Lorraine - la transversale nord qui sera, elle, une liaison à deux fois deux voies, sans péage, mais pas à la charge de l'Etat. Elle relève des contrats de Plan Etat-région. Comme elle traverse la Bourgogne, l'Auvergne, le Limousin, Poitou-Charentes et même les Pays de Loire, puisque vous avez évoqué Nantes-Saint-Nazaire, il importe que ces cinq régions se mettent d'accord pour harmoniser leurs investissements et leurs contrats de Plan.

L'Auvergne et le Limousin bénéficieront d'un financement à 60 p. 100 par l'Etat et 40 p. 100 par la région. Pour les autres, ce sera moitié-moitié, comme pour presque toutes les régions françaises, bien que chacune se prétende plus pauvre que la voisine et, évidemment, fasse appel à mon bon cœur. S'il ne s'agissait que de lui ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Vous me pardonnerez, monsieur le ministre d'Etat, de revenir un instant sur le débouché de l'autoroute de Normandie. Il y a un « hiatus » de trois ou quatre kilomètres, au nord, entre le pont de Normandie et l'autoroute A 29. Il serait souhaitable que des directives soient données au préfet de région pour qu'un tour de table soit réalisé et que l'on trouve un financement. Encore une fois, c'est un point qui doit pouvoir être réglé, mais il est urgent qu'il le soit, de façon que l'ensemble du dossier soit ficelé et que les collectivités locales puissent apporter, ensuite, leur garantie à la réalisation du pont.

Il est deux autres problèmes, deux « serpents de mer », qui intéressent également l'agglomération du Havre et sur lequel je souhaite appeler votre attention. Ils portent sur des dossiers que vous pourriez régler sans faire appel de manière lourde aux finances de l'Etat, c'est-à-dire intéressants à tous égards pour le ministre de l'équipement. (*Sourires.*)

Il s'agit, premièrement, de l'aménagement de l'entrée du Havre, qui est dans un état de délabrement abominable. C'est une affaire dont on parle depuis dix ans. Pour une grande métropole économique comme Le Havre, avoir une entrée dans l'état où elle se trouve est une véritable honte. Le dossier ne serait pas coûteux, et je souhaiterais que des crédits soient dégagés rapidement.

Le deuxième dossier, également peu coûteux pour le budget de l'Etat, concerne le classement en autoroute de ce que les techniciens appellent « la voie à deux fois deux voies » qui va du pont de Tancarville à l'autoroute de Normandie. C'est important non pas parce que cette voie mérite absolument d'être une autoroute, mais tout simplement parce que, sur toutes les cartes routières et autoroutières ; Le Havre continue d'être séparé d'une quarantaine de kilomètres du réseau autoroutier européen, alors que ce n'est pas une réalité économique. Il faut effectuer ce classement. Il avait été promis il y a deux ans ou trois ans à plusieurs reprises. Le problème n'est pas difficile à résoudre et je souhaiterais, monsieur le ministre d'Etat, que vous donniez des instructions pour qu'il le soit rapidement.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, l'autoroute à deux fois deux voies entre le pont de Tancarville et l'autoroute de Normandie sera concédée à la S.A.P.N. La modification du cahier des charges de la société interviendra prochainement.

Quant au carrefour en bas de la rampe d'accès de Tancarville - l'échangeur de Tancarville - il est considéré comme prioritaire pour l'Etat et figurera au prochain contrat de Plan. Son coût serait de 10 millions de francs.

Pour la rocade nord du Havre, son inscription est également prévue. Quand au « hiatus » de trois à quatre kilomètres auquel vous avez fait allusion, nous attendons le

devis. Ensuite, nous ferons la quête auprès de tous ceux qui voudront bien nous aider, nous soulager dans le financement de ce projet. (Sourires.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le ministre d'Etat, la région thionvilloise connaît encore des problèmes autoroutiers et routiers qui nuisent au bon développement économique de ce secteur. Bien sûr, la mise à deux fois trois voies de l'A 31 entre Maizières-lès-Metz et Richemont, une bretelle autoroutière raccordant directement la zone industrielle de Fiorange-Sainte-Agathe, mais également la continuité du périphérique de Thionville par l'aménagement de la R.N. 53 à Manom et, éventuellement, le financement d'un deuxième giratoire à ce niveau sont nécessaires.

Mais, de toute évidence, le projet de contournement sud-est de Yutz est une nécessité impérieuse. A ce propos, il a été proposé dans le cadre du RESO le recueil sélectif d'opérations. Réactualisé, son coût se situe aux environs de 130 millions de francs. Le contournement sud-est de l'agglomération thionvilloise permettrait, outre de mieux desservir la zone industrielle de Basse-Ham, de désengager la ville de Yutz d'un trafic tellement intense qu'il nuit au développement de ce secteur.

Il faut savoir, monsieur le ministre d'Etat, que ce projet s'inscrit également dans ceux de contournement nord-est de Thionville et de franchissement de la Moselle, de maîtrise départementale. Nous venons, à ce propos, de créer un syndicat intercommunal, qui sera donc l'intermédiaire privilégié.

Le conseil général de la Moselle a demandé l'inscription du contournement sud-est de Yutz au deuxième contrat de Plan Etat-région. Je crois très sincèrement, monsieur le ministre, que l'Etat doit maintenant s'engager et financer cette opération qui, avec la déviation de Koenigsacker, permettra, outre de désenclaver le secteur de Sierck, de mettre correctement en relation la région thionvilloise avec la Rhénanie-Palatinat.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le député, la déviation de Yutz est inscrite au prochain contrat de Plan. Pour les autres problèmes que vous avez soulevés, je vous demande la permission de vous répondre par écrit.

M. Jean-Marie Demange. Soit.

M. le président. La parole est à Jean-Marie Demange, pour une seconde question.

M. Jean-Marie Demange. Je poserai cette question au nom de mon collègue Bernard Schreiner, retenu dans sa circonscription du Bas-Rhin par les manifestations du 11 novembre.

Depuis 1961 a été élaboré le contournement de la ville de Haguenau pour permettre de désenclaver la deuxième ville du Bas-Rhin. Ce projet a déjà été inscrit à deux reprises au Plan et n'a toujours pas été suivi d'effets. Dans le cadre de la préparation du 10^e Plan, il a fait l'objet d'une proposition de contractualisation approuvée par le conseil général du Bas-Rhin.

Sans évoquer en détail les nuisances subies par les riverains du fait des retards pris, il est nécessaire d'accélérer la mise en chantier de cette opération.

A l'heure actuelle, l'engorgement des axes de pénétration de Haguenau est arrivé à son stade limite du fait, notamment, de la fréquentation intense du trafic poids lourds.

Le contournement de Haguenau est également urgent du fait de la mise en service de l'usine d'incinération de Schweighouse qui desservira les 200 000 habitants du nord de l'Alsace.

Enfin, ce contournement aurait l'avantage économique de permettre l'activation et la dynamisation des zones industrielles de Schweighouse et de Haguenau.

Les collectivités locales sont décidées à fournir l'effort financier nécessaire à cette réalisation puisque, sur les 95 millions de francs du projet, 55 millions de francs seront à leur charge.

Mon collègue M. Schreiner aimerait donc, monsieur le ministre d'Etat, connaître vos intentions.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Ma réponse, monsieur le député, est très simple, et elle est positive : la première phase du contournement ouest et nord de Haguenau, dont le coût total est de 160 millions de francs, est actuellement engagée. La suite de l'opération est prévue au contrat de Plan Etat-région pour le 10^e Plan, qui couvrira la période 1989-1993. Le financement de la première phase était - cela confirme ce que vous venez de dire - le suivant : Etat : 42,5 p. 100 ; région : 25 p. 100 ; département : 22 p. 100 ; ville de Haguenau 10,5 p. 100.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

M. le président. J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Equipement et logement ».

ÉTAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles)

« Titre III : moins 278 271 180 francs ;

« Titre IV : moins 433 838 281 francs. »

ÉTAT 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 : 7 512 044 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 996 865 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 9 542 992 000 francs ;

« Crédits de paiement : 2 961 677 000 francs. »

ÉTAT D

Tableau par chapitre des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1990

TITRE III

« Chapitre 35-42. - Routes. - Entretien et fonctionnement : 20 millions de francs. »

Le groupe Union pour la démocratie française et le groupe de l'Union du centre m'ont demandé la parole pour une très courte intervention.

La parole est à M. Bruno Durieux.

M. Bruno Durieux. Je serai bref, en effet.

D'abord, monsieur le ministre d'Etat, je tiens à saluer votre attitude. Durant ces débats, vous avez fait preuve de tolérance et d'ouverture. Je veux vous en remercier au nom du groupe de l'Union du centre.

J'ajoute que je prends un certain plaisir à rendre hommage à votre talent. Je trouve personnellement que les interventions que vous avez faites, tant sur le budget du logement que sur celui des routes, étaient très intéressantes.

Il y a, dans votre budget, des points positifs.

Mon collègue Rochebloine l'a souligné en ce qui concerne les routes.

Dans le domaine du logement, vous ne remettez pas en cause le principe de la liberté de fixation des loyers. Vous encouragez au dialogue, à la convention, à la discussion entre les organisations de propriétaires et les organisations de locataires, ce qui nous paraît très positif.

Enfin, vous manifestez la volonté de suivre avec beaucoup d'attention le problème des accédants à la propriété en difficulté.

Néanmoins, un point nous inspire des raintes, que nous avons exprimées durant le débat : c'est l'accession sociale à la propriété. Le groupe U.D.C. estime, que tout salarié doit avoir l'espoir d'accéder à la propriété de son logement. C'est pour nous une question de principe. Nous avons des inquiétudes. Quel sera l'avenir des P.A.P. ? Quel sera l'avenir de l'A.P.L.-accession ? Au cours de vos interventions, vous nous avez assurés de votre volonté de préserver coûte que coûte cette accession sociale à la propriété. Nous faisons confiance à votre engagement, car nous ne mettons pas en doute votre parole.

Nous ne pourrions pas voter pour votre budget, d'une part, parce qu'il comporte une « entaille » au 1 p. 100 construction que nous continuons de regretter et, d'autre part, parce que demeure une certaine imprécision sur le régime futur de l'accession. Mais nous ne voterons pas contre, notamment en raison des engagements que vous avez pris dans le domaine de l'accession sociale.

Naturellement, s'il devait en aller autrement en 1989, nous serions plus que fondés - et nous ne manquerions pas de le faire - à dénoncer en cours d'année la mise en cause de ces principes auxquels nous sommes attachés.

M. le président. Pour le groupe Union pour la démocratie française, la parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre d'Etat, le groupe U.D.F., a, lui aussi, apprécié la forme et le fond de votre intervention, mais aussi l'esprit dans lequel vous nous avez présenté votre budget.

Vous avez eu le mérite de poursuivre la politique traduite par le schéma autoroutier national qui avait été mis au point par votre prédécesseur, M. Pierre Méhaignerie, et vous avez voulu amplifier l'effort en ce qui concerne le réseau autoroutier national.

Vous avez souligné la nécessité de cet effort en direction de la Communauté économique européenne, aussi bien vers le Sud - et vous êtes bien placé pour cela ! - que vers le Nord et la Manche.

Vous avez estimé à juste titre que l'autoroute Paris-Amiens, dont on a parlé, devait être prolongée jusqu'au Pas-de-Calais et au tunnel sous la Manche, afin d'améliorer la liaison Paris-Londres.

Quant à l'effort routier complémentaire, vous avez manifesté le désir de développer des contrats de Plan Etat-régions qui donneront satisfaction pour l'essentiel aux demandes des différentes régions qui feront des efforts en ce sens.

Par conséquent, s'il ne s'agissait que des crédits des routes, nous émettrions un vote positif.

Malheureusement, la politique du logement est liée, pour des raisons de forme, à celle des routes. Des réserves ont été émises par certains de mes collègues en ce qui concerne les crédits du logement, et je ne puis les contredire. Nous devons, sur des points fondamentaux poursuivre le dialogue avec vous, en espérant être entendus à l'avenir en ce qui concerne l'accession à la propriété et le 1 p. 100 logement.

Nous ne pouvons, je le répète, voter pour votre budget, puisque les crédits du logement sont regroupés avec ceux des routes, mais je tiens à vous dire que nous voulons favoriser votre action.

Aussi, le groupe U.D.F. a-t-il décidé de s'abstenir dans ce vote.

M. le président. Profitant de ma mansuétude, M. Tiberi me demande la parole. Je ne puis la lui refuser.

Par conséquent, la parole est à M. Jean Tiberi, pour le groupe du Rassemblement pour la République.

M. Jean Tiberi. Conformément à mon intervention de ce matin, monsieur le ministre d'Etat, le groupe du R.P.R. votera contre, car nous n'avons pas trouvé dans les débats d'éléments nouveaux quant au fond.

Certes, je m'associe aux propos de mes collègues soulignant votre courtoisie et se félicitant du dialogue fort intéressant qui s'est instauré.

C'est heureux, car nous sommes en démocratie, non en guerre civile ! S'il suffisait que le ministre soit courtois pour que l'opposition s'abstienne sur un budget, où irions-nous ? Grâce à Dieu, les débats se déroulent dans des conditions tout à fait démocratiques.

Mais je distinguerai la forme et le fond.

Si je vous rends hommage sur la forme, je répète que les éléments que j'ai développés ce matin au nom du groupe du R.P.R. sur les problèmes du logement n'ont pas été modifiés au cours du débat. Sur l'affaire du 1 p. 100 notamment, de nombreux amendements avaient été déposés, mais rien n'a changé. Vous avez pris des engagements sur la commission Bloch-Lainé, mais, encore une fois, rien depuis ce matin n'a été de nature à nous faire changer d'avis.

C'est pour ces raisons de fond, monsieur le ministre d'Etat, que le groupe du R.P.R. votera « non ».

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. C'est dur à dire !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard, qui sera, je pense, aussi bref que ses collègues.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre d'Etat, le groupe communiste considère que vous avez un mauvais budget et que, sur le plan politique, c'est un « budget d'ouverture ». D'ailleurs, les interventions que nous venons d'entendre le confirment.

Cela renforce notre conviction qu'il n'est pas possible de faire une politique de gauche avec une partie de la droite. Le soutien que vous venez de recevoir sous forme d'abstention de la part de l'U.D.F. et de l'U.D.C. est tout à fait éclairant. M. Durieux vous adresse ses félicitations pour la liberté dans la fixation des loyers et le représentant de l'U.D.F. souhaite « favoriser votre action » ! C'est tout un programme ! Et cela suffit, par soustraction, à justifier notre vote négatif.

Les abstentions sont tout à fait de pure forme, en particulier celle de l'U.D.C., puisqu'il suffit de l'abstention de ce groupe pour faire passer votre budget. C'est donc une forme d'approbation.

Pourtant, vous avez dans cette assemblée une majorité de gauche pour conduire une politique en faveur des plus modestes, de ceux qui ont des difficultés. Ce n'est pas le choix que vous faites - je pense en particulier aux modalités de financement du logement social, à l'A.P.L., au 1 p. 100.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre votre budget.

M. le président. La parole est à M. Guy Malandain - et nous aurons ainsi fait le « tour ». (Sourires.)

M. Guy Malandain. Puisque chaque groupe s'est exprimé pour indiquer le vote que ses membres allaient émettre et expliquer les raisons de leur décision, on me permettra d'en faire autant au nom du groupe socialiste.

Comme je l'ai annoncé ce matin, nous approuverons votre budget, monsieur le ministre d'Etat, non seulement par respect du principe de cohésion entre un gouvernement et sa majorité, mais parce que, par son contenu même, votre budget est bon. Et je l'ai dit ce matin en réponse à M. Tiberi : si nous avions été saisis l'an passé d'un tel budget, nous l'aurions également voté.

Regardons les choses de plus près !

Pour les aides à la personne, il y a un effort considérable, qui a commencé dès l'arrivée de ce gouvernement au pouvoir, au mois de juin.

En ce qui concerne l'aide à la pierre, il en va exactement de même.

Bien sûr, des questions se posent. Mais s'il n'y avait plus de questions, il n'y aurait pas de débat. Et s'il n'y avait pas de débat, il n'y aurait pas besoin de Parlement.

Quant aux crédits routiers, ils laissent tout le monde émerveillé. Chaque fois qu'une question vous était posée à ce sujet, votre réponse se terminait inmanquablement par la même conclusion : « Je ne vais pas plus loin puisque, de toute façon, vous avez satisfaction. » On ne peut qu'être étonné, après cela, que certains s'obstinent à voter contre un tel budget.

Notre collègue du groupe communiste a estimé que, pour un homme de gauche, ce n'était pas un budget de gauche. Je lui répondrai simplement que je suis un homme de gauche - et cela ne date pas d'hier - que je suis aussi maire d'une commune de gauche, que, je l'espère bien, restera acquise à la gauche en 1989, et que c'est l'esprit et la conscience tout à fait tranquilles que j'expliquerai aux habitants des H.L.M., comme à ceux des autres logements, que nous avons pour 1989 un bon budget du logement. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédits du titre III de l'état B.

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

Le scrutin est annoncé dans le Palais

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	564
Nombre de suffrages exprimés	434
Majorité absolue	218
Pour l'adoption	276
Contre	158

L'Assemblée nationale a adopté.

Monsieur Brard, maintenez-vous votre demande de scrutin public sur la réduction de crédits du titre IV de l'état B ?

Monsieur Jean-Pierre Brard. Je maintiens ma demande de scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédits du titre IV de l'état B.

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

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	569
Nombre de suffrages exprimés	438
Majorité absolue	220
Pour l'adoption	273
Contre	165

L'Assemblée nationale a adopté.

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V de l'état C.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V de l'état C sont adoptés.)

M. le président. Le groupe socialiste ayant gardé un temps de parole, la parole est à M. Guy Malandain, pour quelques minutes.

M. Guy Malandain. Je vous remercie de me donner la parole, monsieur le président.

Je tiens à faire le lien entre deux budgets.

Dimanche prochain, monsieur le ministre d'Etat, nous examinerons dans cet hémicycle le budget des départements et territoires d'outre-mer. Or la ligne budgétaire concernant le logement dans les départements et territoires d'outre-mer figure dans votre budget, au titre VI, chapitre 65-44.

L'an passé, j'avais relevé que la situation du logement dans ces régions était bien plus défavorable et bien plus précaire qu'en métropole, puisque l'on y trouve encore des bidonvilles, qu'un problème de solvabilisation des ménages se pose du fait de la faiblesse des revenus et que, enfin, il n'y a pas d'aide personnalisée au logement, mais simplement une allocation logement.

Le cumul de la loi de défiscalisation et de l'utilisation de certains crédits de la ligne budgétaire unique a certes entraîné un essor de la construction, mais au bénéfice des logements haut de gamme. J'avais évoqué ce problème plus longuement l'année dernière avec votre prédécesseur, en lui demandant de mener une action commune avec le ministère des départements et territoires d'outre-mer afin que les crédits de la ligne budgétaire unique soient réservés pendant quelques années, deux ou trois, en vue de redresser la situation, au logement évolutif social et au logement locatif social. Comme cela n'a pas été fait, je formule de nouveau la même demande ; les élus locaux manifestent au demeurant le même souci.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. On ne peut pas évoquer tous les problèmes au cours d'une seule journée, fût-elle longue. Je remercie donc M. Malandain de m'avoir donné l'occasion de répondre sur ce point.

Vous savez qu'une ligne « départements et territoires d'outre-mer » figure dans le budget du logement. Il est bien évident que son affectation sera prioritairement sociale. J'ai reçu des représentants de divers départements d'outre-mer. La situation là-bas exige un effort assez considérable. Je crois comme vous, monsieur Malandain, que nous devons veiller à ce que notre effort bénéficie surtout aux logements de caractère populaire. Le climat de ces régions permet d'édifier des constructions assez légères dont le coût n'a rien à voir avec ce qu'il est en métropole. Notre politique doit favoriser les logements bas de gamme ; elle n'aurait sinon aucun intérêt du point de vue social.

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

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

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

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

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

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

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

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

4

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE

M. le président. J'ai reçu de M. Lucien Richard une proposition de loi organique tendant à compléter l'article L.O. 176-1 du code électoral relatif au remplacement des députés.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 352, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

5

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Gérard Grignon un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi adopté par le Sénat relatif à la protection sociale et portant dispositions diverses relatives à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon (n° 292).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 349 et distribué.

J'ai reçu de M. Jacques Floch un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, portant modification de la loi n° 65-956 du 12 novembre 1965 sur la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires modifiée par la loi n° 68-1045 du 29 novembre 1968.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 350 et distribué.

J'ai reçu de M. Jacques Floch un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 351 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean-Michel Belorgey un rapport, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au revenu minimum d'insertion.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 353 et distribué.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Dimanche 13 novembre 1988, à dix heures, première séance publique.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989, n° 160 (rapport n° 294 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Départements et territoires d'outre-mer :

Annexe n° 9 - M. Maurice Pourchon, rapporteur spécial ; avis n° 298, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République ; tome I (départements d'outre-mer), de M. Jean-Pierre Lapaire ; tome II (territoires d'outre-mer), de M. Jean-Paul Virapoullé ; avis n° 299, tome III, de M. Guy Malandain, au nom de la commission de la production et des échanges.

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures quarante cinq.)

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

LOUIS JEAN

**CONVOCAZIONE DE LA CONFÉRENCE
DES PRÉSIDENTS**

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le **mardi 15 novembre 1988, à dix-neuf heures**, dans les salons de la présidence.

COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU REVENU MINIMUM D'INSERTION

Nomination du bureau

Dans sa séance du jeudi 10 novembre 1988, la commission mixte paritaire a désigné :

Président : M. Jean-Pierre Sueur.

Vice-président : M. Jean-Pierre Fourcade.

Rapporteurs :

- à l'Assemblée nationale : M. Jean-Michel Belorgey ;

- au Sénat : M. Pierre Louvot.

**REPORT DU DÉLAI DE DÉPÔT DES CANDIDATURES
À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES**

A la demande de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, le délai de dépôt des candidatures aux organismes suivants :

Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche ;

Haut Conseil du secteur public ;

Commission centrale de classement des débits de tabac ;

Comité des finances locales ;

Conseil supérieur des prestations sociales agricoles ;

Comité des prix de revient des fabrications d'armement ;

Conseil d'administration de la Caisse nationale des banques ;

Conseil national du crédit ;

Conseil national de l'information statistique,

qui avait été fixé au jeudi 17 novembre 1988, dix-huit heures, est reporté au **vendredi 18 novembre 1988, dix-huit heures**.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. J.-J. Hyst a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales (n° 326) (articles 2, 4, 7, 8 et 9), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production et des échanges.

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Roger Léron a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales (n° 326).

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du jeudi 10 novembre 1988

SCRUTIN (N^o 34)

sur le titre III de l'état B du projet de loi de finances pour 1989
(budget de l'équipement et du logement : moyens des services).

Nombre de votants	564
Nombre de suffrages exprimés	434
Majorité absolue	218
Pour l'adoption	276
Contre	158

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (273) :

Pour : 272.

Non-votant : 1. - M. Laurent Fabius, président de l'Assemblée nationale.

Groupe R.P.R. (131) :

Contre : 124.

Non-votants : 7. - MM. Philippe Auberger, Patrick Balkany, Christian Bergelin, Claude Dhinnin, Edouard Frédéric-Dupont, Antoine Rufenacht et Nicolas Sarkozy.

Groupe U.D.F. (90) :

Contre : 1. - M. Jean-Pierre de Peretti della Rocca.

Abstentions volontaires : 89.

Groupe U.D.C. (40) :

Abstentions volontaires : 40.

Groupe communiste (25) :

Contre : 25.

Non-inscrits (15) :

Pour : 4. - MM. Serge Franchis, Alexandre Léontieff, Emile Vernaudon et Aloyse Warhouver.

Contre : 8. - M. Gautier Audinot, Mme Christine Boutin, M. Roger Lestas, Mme Yann Piat, MM. Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Abstention volontaire : 1. - M. Claude Miqueu.

Non-votants : 2. - MM. Elie Hoarau et Alexis Pnta.

Ont voté pour

MM.

Maurice Adevah-Poëuf
Jean-Marie Alzieu
Mme Jacqueline Alquier
Jean Asclant
Robert Anselin
Henri d'Attilio
Jean Auroux
Jean-Yves Auteuxier
Jean-Marc Ayrault

Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baecomler
Jean-Pierre Balduyk
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt
Régis Barailla
Bernard Bardin
Alain Barrau
Claude Bartolone
Philippe Bassinet
Christian Bataille

Jean-Claude Bateau
Unberto Battisti
Jean Beaufrils
Guy Bèche
Jacques Becq
Roland Beix
André Bellon
Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Benedetti
Jean-Pierre Bequet

Michel Bérégovoy
Pierre Bernard
Michel Berson
Louis Besson
André Billardon
Bernard Bioulac
Jean-Claude Bois
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bois
Gilbert Bonnemaison
Alain Bonnet
Augustin Bonrepaux
André Borel
Mme Huguette Bouchardeau
Jean-Michel Boucheron
(Charente)
Jean-Michel Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boulard
Jean-Pierre Bouquet
Pierre Bourguignon
Jean-Pierre Braïne
Pierre Brana
Mme Frédérique Bredin
Maurice Briand
Alain Brune
Mme Denise Cacheux
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérés
Jean-Christophe Cambadellis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Carraz
Michel Cartelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathala
Bernard Cauvin
René Cazenave
Aimé Césaire
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chaoteguet
Bernard Charles
Marcel Charmaot
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveau
Daniel Chevallier
Didier Chouat
André Clerf
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Collin
Michel Crépeau
Mme Martine David
Jean-Pierre Defootsaie
Marcel Dehaux
Jean-François Delahais
André Delattre
André Delchède

Jacques Delhy
Alain Denvers
Bernard Derosier
Frédery Deschaux-Beaume
Jean-Claude Dessein
Michel Destot
Paul Dhaille
Mme Marie Madeleine Dieulangard
Michel Dinot
Marc Dolez
Yves Dollo
René Dostière
Raymond Dauyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Pierre Dueout
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupilet
Yves Durand
Jean-Paul Durieux
Paul Duvalaix
Mme Janine Ecochard
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Albert Facon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Forni
Alain Fort
Jean-Pierre Fourré
Michel Françalx
Serge Franchis
Georges Fréche
Michel Fromet
Claude Gaits
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garmendia
Marcel Garrouste
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatel
Claude Germon
Jean Glovanelli
Joseph Goumelson
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Grézard
Jean Guigné
Jacques Guyard
Charles Heru
Edmond Hervé
Pierre Hiard
François Hillande
Roland Huguet
Jacques Huyghues des Etages
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Frédéric Jaitin
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph

Charles Josselin
Alain Journet
Jean-Pierre Kucheida
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe
Pierre Lagorce
Mme Catherine Lalumière
Jean-François Lamarque
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Jean-Pierre Lapaire
Claude Laréal
Dominique Larflita
Jean Laurain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France Lecuir
Jean-Yves Le Déaut
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Georges Lemoloe
Guy Lengagne
Alexandre Léontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle Llenemann
Claude Lise
Robert Loidi
François Loncle
Guy Lordinot
Jeanny Lorgeoux
Maurice Louis-Joseph-Dogué
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Thierry Mandon
Philippe Marchaod
Mme Gilberte Marin-Moskovitz
Roger Mas
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Mauroy
Louis Mermaz
Pierre Métais
Charles Metzlager
Louis Mexandreau
Henri Michel
Jean-Michel Migaud
Didier Migaud
Mme Hélène Mignon
Gilbert Mitterrand

Marcel Mocoœur
Guy Monjalon
Gabriel Moutcharmont
Mme Christiane Mora
Bernard Nayrat
Alain Néri
Jean-Paul Nunzi
Jean Oehler
Pierre Ortel
François Patriat
Jean-Pierre Pénicaud
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pillet
Charles Pietre
Jean-Paul Planchou
Bernard Poignant
Maurice Pourchon
Jean Proveau
Jean-Jack Queyrone
Guy Ravier
Alfred Recours

Daniel Reioer
Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
Roger Rinchet
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Michel Saintr-Marie
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Santrot
Michel Sapin
Gérard Saumade
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzenberg
Robert Schwiat

Henri Sicre
Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphe
Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sœur
Pierre Tabanou
Yves Tavernier
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trémel
Edmond Vacani
Daniel Vaillant
Michiel Vauzelle
Emile Verbauden
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Alain Vivien
Marcel Wacheux
Aloÿse Warhouver
Jean-Pierre Worms
Emile Zuccarelli.

Mme Yann Piat
Louis Pierna
Etienne Pinte
Bernard Pons
Robert Poudade
Eric Raoult
Pierre Raynal
Jean-Luc Reitzer
Lucien Richard
Jacques Rimbault
Jean-Paul de Rocca
Serra

Jean Royer
Mme Suzanne
Sauvalgo
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Philippe Séguin
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Jean Tardito
Martial Taugourdeau
Michel Terrat
Fabien Thiémé

André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thnmas
Jean Tihéri
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Jean Ueberschlag
Léon Vachet
Jean Valleix
Thén Vial-Massat
Robert-André Vivien
Roland Vuillaume.

Ont voté contre

MM.

Mme Michèle
Allio-Marie
René André
Gustave Ansart
François Aseasi
Emmanuel Aubert
Gautier Audinot
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelot
Edouard Ballardur
Claude Barate
Michel Barnier
Mme Michèle Barzach
Jacques Baumel
Pierre de Benouville
Marcelin Berthelot
André Berthol
Léon Bertrand
Jean Besson
Alain Bocquet
Franck Borotra
Bruno Bourg-Broc
Mme Christine Boutin
Jacques Boyon
Jean-Pierre Brard
Benjamin Brisl
Louis de Broissia
Jacques Brunhes
Christian Cabal
Mme Nicole Catala
Jean-Charles Cavallière
Jacques
Chaban-Delmas
Jean-Yves Chamard
Jean Charbonnel
Jean-Paul Charlé
Serge Charles
Jean Charroppio
Gérard Chasseguet
Jacques Chirac
Michel Colatet
Alain Cousin
Jean-Michel Couve
René Couveiches
Henri Cuq

Olivier Dassault
Mme Martine
Daugreilh
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Arthur Dehaene
Jean-Pierre Delalande
Jean-Marie Demange
Xavier Deniau
Alain Devaquet
Patrick Devedjian
Eric Doligé
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Xavier Dugoin
André Duroméa
André Durr
Christian Estrosi
Jean Falala
Jean-Michel Ferrand
François Fillon
Robert Galley
Henri de Gastines
Jean de Gaulle
Jean-Claude Gaysot
Michel Giraud
Jean-Louis Goasduff
Jacques Godfrain
Pierre Goldberg
Georges Gorse
Daniel Goulet
François
Grussemeier
Olivier Gulchard
Lucien Gulchoo
Georges Hage
Guy Hermier
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Michel Inchauspé
Mme Muguette
Jacquaint
Alain Jonemann
Didier Jullé
Alain Juppé

Gabriel Kasperéi
Jean Kiffer
Claude Labbé
Jacques Laffeur
André Lajoie
Jean-Claude Lelort
Philippe Legras
Auguste Legros
Daniel Le Mur
Arnaud Lepercq
Roger Lestas
Jacques Limouzy
Jean de Lipkowski
Paul Lombard
Jean-François Mancel
Georges Marchais
Claude-Gérard Marcus
Jacques Masdeu-Arus
Jean-Louis Masson
Pierre Mauger
Pierre Mazeaud
Mme Lucette
Michaux-Chevry
Jean-Claude Mignon
Gilbert Millet
Charles Miossec
Robert Montdargent
Ernest Moutoussamy
Maurice
Nénou-Pwataho
Michel Noir
Roland Nungesser
Patrick Ollier
Charles Paccou
Mme Françoise
de Panaffieu
Robert Paandraud
Mme Christiane Papon
Pierre Pasquini
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre
de Peretti della
Rocca
Michel Féricard
Alain Peyrefitte

MM.

Edmond Alphanéry
François d'Aubert
Raymond Barre
Jacques Barrot
Dominique Baudis
Henri Bayard
François Bayrou
René Beaumont
Jean Bégault
Claude Birraux
Jacques Blanc
Roland Blum
Bernard Bosson
Jean Bousquet
Loïc Bouvard
Jean-Guy Branger
Jean Briare
Jean Brocard
Albert Brochard
Jean-Marie Caro
Robert Cazalet
Hervé de Charette
Georges Chavanes
Paul Chollet
Pascal Clément
Daniel Colio
Louis Colombani
Georges Colombier
René Coussau
Yves Coussain
Jean-Yves Cozon
Jean-Marie Duillet
Francis Delattre
Jean-François Deniau
Léonce Deprez
Jean Desanlis
Willy Diméglio
Jacques Domboati
Maurice Dousset
Adrien Durand
Georges Durand
Bruno Durieux
Charles Ehrmann
Hubert Falco
Jacques Farran

Se sont abstenus volontairement

Charles Fèvre
Jean-Pierre Fouchei
Yves Fréville
Jean-Paul Fuchs
Claude Gaillard
Gilbert Gantier
René Garrec
Claude Gatignol
Jean-Claude Gaudin
Francis Geog
Germain Geogenwin
Edmond Gerrer
Valéry Giscard
l'Estalag
François-Michel
Gonnot
Gérard Grignoo
Hubert Grimault
Alain Grotteray
Ambroise Guéllac
Jean-Yves Haby
François d'Harcourt
Xavier Houault
Jean-Jacques Hysé
Mme Bernadette
Isaac-Sibille
Denis Jacquat
Michel Jacquemin
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Aimé Kerguéris
Christian Kert
Emile Koehl
Jean-Philippe
Lachenaud
Marc Laffineur
Alain Lamassoure
Edouard Landrain
François Léotard
Pierre Lequiller
Maurice Ligot
Gérard Looguet
Alain Madelin
Raymond Marcellio
Gilbert Mathieu

Joseph-Henri
Maujolan du Gasset
Alain Mayoud
Pierre Méhaigoirie
Pierre Merli
Georges Mesmin
Philippe Mestre
Michel Meylan
Pierre Micau
Charles Millon
Claude Miqueu
Mme Louise Moreau
Alain Moyne-Bressand
Jean-Marc Nesme
Michel d'Ornano
Arthur Paecht
Mme Monique Papon
Michel Pelchat
Francisque Perrut
Jean-Pierre Philibert
Ladislav Poniatowski
Jean-Luc Prael
Jean Proriot
Marc Reymann
Jean Rigaud
Gilles de Robien
François Rochebloine
André Rossi
José Rossi
André Rossioot
Francis Saint-Ellier
Rudy Salles
André Saotiol
Jean Seitlinger
Bernard Stasi
Guy Teissier
Paul-Louis Tenailon
Philippe Vasseur
Gérard Vigaoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoullé
Michel Voisin
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Adrien Zeller.

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Laurent Fabius, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM. Philippe Auberger, Patrick Balkany, Christian Bergelin, Claude Dhinnin, Edouard Frédéric-Dupont, Elie Hoarau, Alexis Pota, Antoine Rufenacht et Nicolas Sarkozy.

SCRUTIN (N° 35)

sur le titre IV de l'état B du projet de loi de finances pour 1989 (budget de l'équipement et du logement : interventions publiques).

Nombre de votants 569
 Nombre de suffrages exprimés 438
 Majorité absolue 220

Pour l'adoption 273
 Contre 165

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (273) :

Pour : 269.

Contre : 1. - M. Charles Metzinger.

Non-votants : 3. - MM. Jean-Pierre Defontaine, Laurent Fabius, président de l'Assemblée nationale, et Jean Rigal.

Groupe R.P.R. (131) :

Contre : 131.

Groupe U.D.F. (90) :

Abstentions volontaires : 90.

Groupe U.D.C. (40) :

Abstentions volontaires : 40.

Groupe communiste (25) :

Contre : 25.

Non-inscrits (15) :

Pour : 4. - MM. Serge Franchis, Alexandre Léontieff, Emile Vernaudon et Aloysie Warhouer.

Contre : 8. - M. Gautier Audinot, Mme Christine Boutin, M. Roger Lestas, Mme Yann Piat, MM. Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Abstention volontaire : 1. - M. Claude Miquieu.

Non-votants : 2. - MM. Elie Hoarau et Alexis Pota.

Ont voté pour

MM.

Maurice
 Adevah-Poëuf
 Jean-Marie Alaire
 Mme Jacqueline Alquier
 Jean Anciant
 Robert Anselin
 Henri d'Attilio
 Jean Auroux
 Jean-Yves Autexier
 Jean-Marc Ayrault
 Jean-Paul Bachy
 Jean-Pierre Baeumler
 Jean-Pierre Balduyck
 Jean-Pierre Balligand
 Gérard Bapt
 Régis Barailla
 Bernard Bardin
 Alain Barrau
 Claude Bartolone
 Philippe Bassinet
 Christian Bataille
 Jean-Claude Bateaux
 Umberto Battist
 Jean Beaufrils
 Guy Bèche
 Jacques Becq
 Roland Beix
 André Bellon
 Jean-Michel Belorgey
 Serge Beltrame
 Georges Benedetti
 Jean-Pierre Bequet
 Michel Bérégovy
 Pierre Bernard
 Michel Berson
 Louis Besson

André Billardon
 Bernard Bioulac
 Jean-Claude Blin
 Jean-Marie Bockel
 Jean-Claude Bois
 Gilbert Bonnemaison
 Alain Bonnet
 Augustin Bonrepaux
 André Borel
 Mme Huguette Bouchardeau
 Jean-Michel Boucheron
 (Charente)
 Jean-Michel Boucheron
 (Ille-et-Vilaine)
 Jean-Claude Boulard
 Jean-Pierre Bouquet
 Pierre Bourguignon
 Jean-Pierre Braine
 Pierre Brana
 Mme Frédérique Bredin
 Maurice Briand
 Alain Brune
 Mme Denise Cœbeux
 Alain Calmat
 Jean-Marie Cambacérés
 Jean-Christophe Cambadelle
 Jacques Cambolive
 André Capet
 Roland Carraz
 Michel Carletet
 Bernard Carton

Elie Castor
 Laurent Cathala
 Bernard Cauvin
 René Cazenave
 Aimé Césaré
 Guy Chanfrault
 Jean-Paul Chanteguet
 Bernard Charles
 Marcel Charmaut
 Michel Charzat
 Guy-Michel Chauveau
 Daniel Chevaller
 Didier Choat
 André Clerf
 Michel Coffineau
 François Colcombet
 Georges Colin
 Michel Crépeau
 Mme Martine David
 Marcel Dehoux
 Jean-François Delahais
 André Delattre
 André Delehedde
 Jacques Delhedde
 Albert Denvers
 Bernard Derrieler
 Freddy Deschaux-Beaume
 Jean-Claude Dessenin
 Michel Destot
 Paul Dhaille
 Mme Marie-Madeleine Dieulangerd
 Michel Dinet
 Marc Dolez

Yves Dollo
 René Dosière
 Raymond Douyère
 Julien Dray
 René Drouin
 Claude Ducert
 Pierre Ducoat
 Jean-Louis Dumont
 Dominique Dupilet
 Yves Durand
 Jean-Paul Durieux
 Paül Duvaléix
 Mme Janine Ecochard
 Henri Emmanuelli
 Pierre Esteve
 Albert Facon
 Jacques Fleury
 Jacques Floch
 Pierre Forgues
 Raymond Forni
 Alain Fort
 Jean-Pierre Fourré
 Michel François
 Serge Franchis
 Georges Frêche
 Michel Fromet
 Claude Gaits
 Claude Galametz
 Bertrand Gallet
 Dominique Gambier
 Pierre Garmendia
 Marcel Garrouste
 Jean-Yves Gateaud
 Jean Gatel
 Claude Germon
 Jean Giovannelli
 Joseph Gourmelon
 Hubert Gouze
 Gérard Gouzes
 Léo Grézard
 Jean Guigné
 Jacques Guyard
 Charles Herau
 Edmond Hervé
 Pierre Hiard
 François Hollande
 Roland Huguet
 Jacques Huyghues des Etages
 Gérard Istace
 Mme Marie Jacq
 Frédéric Jalton
 Jean-Pierre Joseph
 Noël Joseph
 Charles Josselin
 Alain Journet
 Jean-Pierre Kucheida
 André Labarrère
 Jean Labarde
 Jean Lacombe
 Pierre Lagorce
 Mme Catherine Lalumière

Jean-François Lamarque
 Jérôme Lambert
 Michel Lambert
 Jean-Pierre Lapaire
 Claude Laréal
 Dominique Larifla
 Jean Laurain
 Jacques Lavédrine
 Gilbert Le Bris
 Mme Marie-France Lecuir
 Jean-Yves Le Déaut
 Jean-Yves Le Drian
 Jean-Marie Le Duc
 Robert Le Foll
 Bernard Lefranc
 Jean Le Grarec
 Jean-Marie Le Guen
 André Lejeune
 Georges Lemoine
 Guy Lengagne
 Alexandre Léontieff
 Roger Léron
 Alain Le Vern
 Mme Marie-Noëlle Lienemann
 Claude Lise
 Robert Loidi
 François Loncle
 Guy Lordinot
 Jeanny Lorgeoux
 Maurice Louis-Joseph-Dogué
 Jean-Pierre Luppi
 Bernard Madrelle
 Jacques Mahéas
 Guy Malandain
 Martin Malby
 Thierry Mandon
 Philippe Marchand
 Mme Gilberte Marin-Maskovitz
 Roger Mas
 René Massat
 Marius Masse
 François Massot
 Didier Mathus
 Pierre Mauroy
 Louis Mermuz
 Pierre Métails
 Louis Méxandreau
 Henri Michel
 Jean-Pierre Michel
 Didier Migaud
 Mme Hélène Mignon
 Gilbert Mitterrand
 Marcel Mocoœur
 Guy Monjalon
 Gabriel Montcharmont
 Mme Christiane Mora
 Bernard Nayral
 Alain Néri

Jean-Paul Nunzi
 Jean Gehler
 Pierre Ortel
 François Patriat
 Jean-Pierre Pénicaud
 Jean-Claude Peyronnet
 Michel Pezet
 Christian Pierret
 Yves Pillet
 Charles Pistre
 Jean-Paul Planchou
 Bernard Poignant
 Maurice Pourchion
 Jean Proveux
 Jean-Jack Queyranne
 Guy Ravler
 Alfred Recours
 Daniel Reiner
 Alain Richard
 Gaston Rimareix
 Roger Rinehet
 Alain Rodet
 Jacques Roger-Machart
 Mme Yvette Roudy
 René Rouque
 Mme Ségolène Royal
 Michel Sainte-Marie
 Philippe Sanmarco
 Jean-Pierre Santa Cruz
 Jacques Santrot
 Michel Sapin
 Gérard Saumade
 Robert Savy
 Bernard Sauriner (Yvelines)
 Roger-Gérard Schwartzberg
 Robert Schwin
 Henri Sicre
 Dominique Strauss-Kahn
 Mme Marie-Joséphine Sublet
 Michel Suchod
 Jean-Pierre Sueur
 Pierre Tabanou
 Yves Taverler
 Jean-Michel Testu
 Pierre-Yvon Trémel
 Edmond Vacant
 Daniel Vaillant
 Michel Vauzelle
 Emile Vernaudon
 Joseph Vidal
 Yves Vidal
 Alain Vidalies
 Alain Vivien
 Marcel Warcheux
 Aloyse Warhouer
 Jean-Pierre Worms
 Emile Zuccarelli.

Ont voté contre

MM.

Mme Michèle Allot-Marie
 René André
 Gustave Ansart
 François Asensi
 Philippe Auberger
 Emmanuel Aubert
 Gautier Audinot
 Pierre Bachelet
 Mme Roselyne Bachelot
 Patrick Balkany
 Edouard Balladur
 Claude Barthe
 Michel Barnier
 Mme Michèle Barzach
 Jacques Baumel
 Pierre de Benouville
 Christian Bergelin
 Marcelin Berthelot
 André Berthol
 Léon Bertrand
 Jean Besson
 Alain Boquet

Franck Borotra
 Bruno Bourg-Broc
 Mme Christine Boutin
 Jacques Boyon
 Jean-Pierre Brard
 Benjamin Briat
 Louis de Broissia
 Jacques Brunhes
 Christian Cabal
 Mme Nicole Catala
 Jean-Charles Cavallé
 Jacques Chaban-Delmas
 Jean-Yves Chamard
 Jean Charbonnel
 Jean-Paul Charité
 Serge Charles
 Jean Charroppin
 Gérard Chasseguet
 Jacques Chirac
 Michel Cointat
 Alain Cousin
 Jean-Michel Couve
 René Couvelines

Henri Cuq
 Olivier Dassault
 Mme Martine Daugreilh
 Bernard Debré
 Jean-Louis Debré
 Arthur Dehalne
 Jean-Pierre Delalonde
 Jean-Marie Demange
 Xavier Denia
 Alain Devaquet
 Patrick Devedjian
 Claude Dhinnin
 Eric Dnlige
 Guy Drué
 Jean-Michel Dubernard
 Xavier Dugoin
 André Durand
 André Durr
 Christian Estrasi
 Jean Falala
 Jean-Michel Ferrand
 François Fillon

Edonard Frédéric-Dupont Robert Galley Henri de Gastines Jean de Gaulle Jean-Claude Gayssoit Michel Giraud Jean-Louis Goasduff Jacques Godfrala Pierre Goldberg Georges Gorse Daniel Goulet François Grusseameyer Olivier Gulchard Lucien Guléon Georges Hage Guy Hermier Pierre-Rémy Houssle Mme Elisabeth Hubert Michel Inchauspé Mme Muguette Jacquaint Alain Joemann Didier Julla Alain Juppé Gabriel Kasperleit Jean Kliffer Claude Lobbé Jacques Lafleur André Lajoie Jean-Claude Lefort Philippe Legras Auguste Legros Daniel Le Meur Arnaud Leperq	Roger Lestas Jacques Limouzy Jean de Lipkowski Paul Lombard Jean-François Manel Georges Marchais Claude-Gérard Marcus Jacques Masdeu-Arnus Jean-Louis Masson Pierre Mauger Pierre Mazeaud Charles Metzinger Mme Lucette Michaux-Chery Jean-Claude Migon Gilbert Millet Charles Mlossec Robert Moaldargent Ernest Moutoussamy Maurice Néou-Pwatabo Michel Noir Roland Nuogesser Patrick Oiller Charles Paccou Mme Françoise de Panafieu Robert Pandraud Mme Christiane Papou Pierre Pasquini Dominique Perben Régis Perbet Michel Péricard Alain Peyrefitte Mme Yann Piat Louis Pieras	Etienne Pinte Bernard Pons Robert Poujade Eric Raoult Pierre Raynal Jean-Luc Reitzer Lucien Richard Jacques Rimbaud Jean-Paul de Rocca Serra Jean Royer Antoine Rufenacht Nicolas Sarkozy Mme Suzanne Sauvalgo Bernard Sebrenier (Bas-Rhin) Philippe Ségulo Maurice Sergheraert Christian Spiller Jean Tardilo Martial Taugourdeau Michel Terrot Fabien Thiémé André Thieu Ah Koon Jean-Claude Thomas Jean Tiberi Jacques Toubon Georges Trauchant Jean Ueberschlag Léon Vactet Jean Vallet Théo Vial-Massat Robert-André Vivien Roland Vuillaume.	Jean-François Deniau Léonce Deprez Jean Desaulis Willy Diméglio Jacques Dominati Maurence Dousset Adrien Durand Georges Durand Bruno Durieux Charles Ehrman Hubert Falco Jacques Farrau Charles Févre Jean-Pierre Foucher Yves Fréville Jean-Paul Fuichard Claude Gaillard Gilbert Gantier René Garrec Claude Gatignol Jean-Claude Gaudin Francis Geeg Germain Geogewio Edmond Gerr Valéry Giscard d'Estaing François-Michel Gonnot Gérard Grignon Hubert Grimault Alain Griotteray Ambroise Guellec Jean-Yves Haby François d'Harcourt Xavier Hunault	Jean-Jacques Hyst Mme Bernadette Isaac-Sibille Denis Jacquet Michel Jacquemin Henry Jean-Baptiste Jean-Jacques Jegou Aimé Kerguéris Christian Kert Emile Koehl Jean-Philippe Lachenaud Marc Laffineur Alain Lamassoure Edouard Landral François Léotard Pierre Lequiller Maurence Ligt Gérard Loaguet Alain Madelin Raymond Marcellia Gilbert Mathieu Joseph-Henri Maujouan du Gasset Alain Mayoud Pierre Méhalgerie Pierre Merli Georges Mesmin Philippe Mestre Michel Meylan Pierre Mleaux Charles Millon Claude Miqueu Mme Louise Moreau Alain Moyne-Bressand	Jean-Marc Nesme Michel d'Ornano Arthur Paecht Mme Monique Papou Michel Pelchat Jean-Pierre de Peretti della Rocca Francisque Perrut Jean-Pierre Phillibert Ladislav Poniatowski Jean-Luc Prael Jean Proriot Marc Reymanon Jean R'gaud Gilles de Roblen François Rocheblone André Rossi José Rossi André Rousiant Francis Salnt-Ellier Rudy Salles André Santloi Jean Seittinger Bernard Stasi Guy Teissier Paul-Louis Teauillon Philippe Vasseur Gérard Vigneble Philippe de Villiers Jean-Paul Virapoullé Michel Vnisin Jean-Jacques Weber Pierre-André Wiltzer Adrien Zeller.
--	--	--	--	--	---

Se sont abstenus volontairement

MM. Edmond Alphandéry François d'Aubert Raymond Barre Jacques Barrot Dominique Baudis Henri Bayard François Bayrou René Beaumoot Jean Bégault Claude Birraux Jacques Blanc	Roland Blum Bernard Bosson Jean Bousquet Loïc Bouvard Jean-Guy Branger Jean Briane Jean Brocard Albert Brochard Jean-Marie Caro Robert Cazalet Hervé de Charette	Georges Chavanes Paul Chollet Pascal Clément Daniel Colin Louis Colombani Georges Colombier René Couanen Yves Coussain Jean-Yves Cozan Jean-Marie Daillet Francis Delattre
---	--	--

N'ont pas pris part au vote*D'une part :*

M. Laurent Fabius, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM. Jean-Pierre Defontaine, Elie Hoarau, Alexis Pota et Jean Rigal.

Mises au point au sujet du présent scrutin

M. Charles Metzinger, porté comme ayant voté « contre », ainsi que MM. Jean-Pierre Defontaine et Jean Rigal, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				<p>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances. <p>Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.</p>
03	Compte rendu 1 an	108	852	
33	Questions 1 an	108	554	
83	Table compte rendu	52	86	
93	Table questions	52	95	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu 1 an	95	535	
35	Questions 1 an	99	349	
85	Table compte rendu	52	81	
95	Table questions	32	52	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire 1 an	670	1 572	
27	Série budgétaire 1 an	203	304	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an	670	1 536	

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement é la commande faciliter son exécution

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d' in supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 3 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci peuvent comporter une ou plusieurs séances.)

