

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 26, Rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15 — Tél : 306 - 51 - 00  
Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés, de 8 h. 30 à 12 h. et de 13 h. à 17 h.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

COMPTE RENDU INTEGRAL — 16<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Vendredi 5 Mai 1972.

## SOMMAIRE

### 1. — Questions d'actualité (p. 1398).

CONFLIT DU JOINT FRANÇAIS  
(Question de M. Léon Feix.)

MM. Fontanel, ministre du travail, de l'emploi et de la population ; Feix.

COOPÉRATION MILITAIRE FRANCO-BRITANNIQUE  
(Question de M. Cousté.)

MM. Fanton, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale ; Cousté.

COUT DES TRAVAUX DES COLLECTIVITÉS LOCALES  
(Question de M. Brugnon.)

MM. Fontanel, ministre du travail, de l'emploi et de la population ; Brugnon.

Suspension et reprise de la séance (p. 1400).

SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS DE TAXI  
(Question de M. Odru.)

MM. Marcellin, ministre de l'intérieur ; Odru.

★ (1 f.)

## HAUSSE DES PRIX

(Question de M. Chazelle.)

MM. Tinaud, secrétaire d'Etat auprès du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement ; Chazelle

Suspension et reprise de la séance (p. 1402).

### 2. — Questions orales avec débat (p. 1402).

ACCIDENTS DE LA ROUTE  
(Questions jointes de MM. Barberot, Ansquer, Dupuy, Tissandier, Chazelle.)

MM. Barberot, Ansquer, Virgile Barel, Tissandier, Chazelle.

M. Baume!, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Barberot

Clôture du débat.

### 3. — Dépôt d'un rapport (p. 1413).

### 4. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 1413).

### 5. — Ordre du jour (p. 1413).

**PRESIDENCE DE M. EUGENE CLAUDIUS-PETIT,**  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

**QUESTIONS D'ACTUALITE**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

Je rappelle aux auteurs de ces questions qu'après la réponse du ministre, ils disposent de la parole pour deux minutes au plus.

**CONFLIT DU JOINT FRANÇAIS**

**M. le président.** M. Léon Feix demande à M. le Premier ministre quelles mesures il compte prendre pour que soit mis fin à l'intransigeance de la direction du Joint français, responsable du conflit qui l'oppose, depuis plusieurs semaines, au personnel de son entreprise de Saint-Brieuc.

La parole est à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population.

**M. Joseph Fontanet, ministre du travail, de l'emploi et de la population.** A la question de M. Léon Feix, et à celle que M. Arthur Charles a également manifesté l'intention de poser sur le conflit du Joint français, les événements eux-mêmes apportent la meilleure réponse.

Les discussions entre la direction et les syndicaux du Joint français ont, en effet, repris ce matin à Saint-Brieuc, à onze heures. En ce moment même se tient une seconde réunion. Les déclarations répétées depuis deux jours par les parties en présence font apparaître leur désir de négocier, cette fois véritablement, afin d'aboutir à la reprise du travail.

Déjà, au début de la semaine, grâce aux efforts déployés par le haut fonctionnaire que j'avais chargé d'une mission de conciliation, et auquel il convient de rendre un particulier hommage, les contours de la solution avaient pu être dessinés et un important rapprochement des thèses en présence s'était opéré. Ainsi, le ministère du travail qui, depuis le début du conflit, avait prêté son concours à tous les niveaux, a-t-il conscience d'avoir apporté une contribution importante au dénouement que l'on peut désormais espérer très proche d'un affrontement qui a trop duré.

Certes, malgré vingt-sept heures de discussions poursuivies au cours de trois journées consécutives, il n'a pas été possible de conclure à Paris, séance tenante, dans la soirée du 1<sup>er</sup> mai. C'est que les interlocuteurs n'étaient pas encore vraiment décidés à contracter, et refusaient d'abattre leurs cartes, chacun tirant d'ailleurs prétexte des réticences de l'autre. J'approuve donc pleinement le conciliateur d'avoir refusé les apparences d'un faux arrangement, plein d'ambiguïtés, qui aurait pu mener à un rebondissement dramatique du conflit, gaspillant les atouts patiemment réunis. En préservant l'avenir, en mettant, avec un délai de réflexion, les deux parties devant leurs responsabilités, le représentant du ministère du travail a agi sagement et efficacement comme la suite l'a prouvé.

Il est nécessaire pour tous les responsables, publics, professionnels, syndicalistes, de réfléchir aux circonstances d'un conflit qui se caractérise par une durée particulièrement longue et par l'émotion qu'il a suscitée dans l'une de nos régions, et dans l'opinion en général.

Deux aspects appellent une particulière attention : d'une part, les problèmes sociaux des entreprises décentralisées ; d'autre part, certaines méthodes revendicatives qui ont été utilisées à Saint-Brieuc, mais que l'on a observées également dans d'autres conflits récents.

En premier lieu, la détérioration du climat social dans l'usine du Joint français, à Saint-Brieuc, met-elle en cause les conditions de la politique de décentralisation industrielle comme cela a été affirmé par certains ? Si des améliorations ou des correc-

tions sont à rechercher, il faut se garder de généralisations abusives et injustes qui porteraient atteinte à l'effort de création d'emplois dans nos régions souffrant d'un développement insuffisant.

Mais il y a lieu de veiller à deux points importants. Tout d'abord, il serait très nécessaire que les directions de ces usines décentralisées aient plus souvent une marge d'initiative suffisante pour que les problèmes posés par leur personnel puissent être réglés par un dialogue direct, d'homme à homme, et non pas arbitrés dans un style technocratique par une direction générale parisienne inaccessible et inévitablement mal informée des aspects psychologiques et particuliers des affaires en cause. Cela suppose néanmoins que les organisations syndicales, qui réclament d'avoir en face d'elles des directions d'usine jouissant d'une réelle autonomie, ne se contredisent pas en pratiquant une stratégie revendicative totalement centralisée, aboutissant à la réclamation immédiate de l'extension de la moindre concession obtenue localement à toutes les entreprises d'un même groupe, sur l'ensemble du territoire. N'y aurait-il pas là, puisque chaque partie se plaint d'un tel état de choses, un utile thème de réflexion et de discussion pour les partenaires sociaux, afin de dégager quelques règles contractuelles évitant de tels inconvénients ?

Ensuite, jusqu'où peut-on et donc doit-on réduire les écarts encore trop souvent excessifs entre les salaires parisiens et ceux de la province ? Les pouvoirs publics ont donné l'exemple en supprimant la plupart des abattements de zones, et en réduisant très fortement ceux qui subsistent. Il faudrait toutefois se garder de croire qu'une totale uniformité des rémunérations peut être réalisée. Elle n'existe d'ailleurs nulle part, à l'étranger, quel que soit le régime économique. Et puis, le coût et l'agrément de la vie ne sont pas uniformes non plus dans la région parisienne et en province.

La vraie question n'est donc pas de prétendre à une impossible uniformité parce qu'elle est de lutter contre les causes de disparités injustes et anormales, en égalisant le plus possible les chances des diverses régions. Précisément, des mesures dont le principe a été décidé en mars parallèlement à la réforme des mécanismes d'attribution des primes de décentralisation, vont permettre désormais au ministère du travail, en liaison avec les services de l'aménagement du territoire, de mieux veiller à la valeur sociale et à la qualification des emplois ainsi créés en province.

Désormais, en effet, toute décision d'attribution de prime de décentralisation devra être précédée de la conclusion par l'entreprise intéressée d'une « convention d'emploi » dont le contenu sera l'un des critères déterminant pour l'approbation du dossier et la fixation du montant de la prime accordée.

Le second aspect du conflit du Joint français qui doit appeler notre attention est la dégradation des pratiques de négociation collective auxquelles nous assistons dans divers conflits, au détriment des chances du progrès social.

Mais le devoir du ministre du travail est d'attirer solennellement l'attention de tous les responsables sur les risques d'une telle dégradation.

Les plus importantes améliorations de la condition salariée depuis un tiers de siècle sont le fruit de la négociation collective. Le monde du travail le sait et s'y montre attaché. Mais l'efficacité de la négociation collective repose sur la capacité des représentants des parties en présence de contracter réellement. Si les interlocuteurs sont dépourvus de pouvoirs réels, si les représentants syndicaux ne sont que les porte-paroles passifs d'une base inorganisée, et parfois manipulée de l'intérieur et de l'extérieur par des minorités actives aux préoccupations extra-syndicales, si les représentants patronaux sont sans autonomie de décision et sans ouverture aux aspirations de leur personnel, il est inévitable que la négociation s'appauvrisse, se bloque, s'aigrisse. La capacité réciproque de s'engager est essentielle. Un contrat vide d'engagement est un contrat vide de contenu. Cela ne signifie pas que les syndicats ne doivent jamais consulter leur base, bien au contraire. Mais quand ils jugent qu'un compromis peut lui être soumis, il faut qu'ils en recommandent l'adoption : sinon, comment pourraient-ils obtenir des concessions qui lient l'autre partie, si eux-mêmes ne veulent pas se lier ?

En réalité, à ce sujet, c'est tout le rôle du syndicalisme qui est en question. Les pouvoirs publics ont reconnu le fait syndical, et la représentativité des principales centrales. Cette reconnaissance implique des responsabilités qui ne sont pas seulement la contrepartie des prérogatives qui l'accompagnent, mais sont surtout un facteur de promotion de la dignité des travailleurs.

Les positions prises à Saint-Brieuc depuis quarante-huit heures par les parties en présence montrent qu'elles ont conscience de leurs responsabilités. J'ai donc confiance en la possibilité du règlement équitable et rapide que chacun appelle de ses vœux, pour éviter la prolongation des inquiétudes causées aux travailleurs et à leur famille et le dommage économique irréversible qui, faute de solution proche, risquerait d'être porté à la région.

**M. le président.** La parole est à M. Léon Feix.

**M. Léon Feix.** Monsieur le ministre, à l'origine conflit revendicatif local, la grève des 1.000 travailleurs du Joint français de Saint-Brieuc est devenue une grande affaire régionale tendant, chaque jour davantage, à prendre un caractère national.

Le président directeur général de la C. G. E. — la compagnie générale d'électricité — à qui appartient le Joint français, et qui est de surcroît vice-président du conseil national du patronat français, déclarait en octobre 1971 qu'avec l'augmentation massive des commandes enregistrées, le bénéfice net de la C. G. E., après impôts, pourrait, en 1972, approcher 80 millions de francs — 8 milliards d'anciens francs — contre 70 millions de francs en 1971.

Cette situation, plus que florissante, n'a pas empêché la direction de la C.G.E. de licencier quarante-huit techniciens, cadres et employés de l'usine du Joint français de Bezons.

Elle ne l'a pas empêchée non plus de refuser le relèvement des salaires demandé, à juste titre, par les travailleurs de Saint-Brieuc.

L'attitude de la direction de combat de la C.G.E. ne minimise en rien, monsieur le ministre, votre propre responsabilité. Ce que vous avez dit ne m'a pas convaincu.

Le trust qu'est la C.G.E. a bénéficié, pour s'implanter à Saint-Brieuc, de fonds publics considérables, vous le savez bien, tels que le terrain gratuit, prime de 70.000 anciens francs par emploi envisagé, etc.

Le pouvoir a ainsi fait un cadeau royal — un de plus — à un monopole capitaliste qui, de plus, avait l'espoir de trouver sur place une main-d'œuvre meilleur marché que dans la région parisienne.

Il n'est pas possible de croire que vous ne disposez pas, par rapport à la direction de la C.G.E., de certains atouts susceptibles de lui faire comprendre — si vous le souhaitez vous-même — qu'elle devait satisfaire les revendications des travailleurs du Joint français.

Sans doute êtes-vous intervenu récemment pour ce que vous avez qualifié de « mission de conciliation ». Mais vous l'avez fait après sept semaines de grève et après le dépôt des questions qui vous ont été posées par mon ami Ballanger et par moi-même, alors que, dès le troisième jour de grève, les forces de police se trouvaient dans l'usine sur ordre du Gouvernement !

**M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population.** N'oubliez pas les faits interprétés ensuite par la direction comme une séquestration.

**M. Léon Feix.** Drôle de séquestration !

Les travailleurs ne sont pas dupes. Ils savent que les responsabilités se situent du côté du patronat et du pouvoir.

Ce qu'ils vous demandent, c'est que votre ministère et vous-même remplissiez pleinement les devoirs qui vous incombent. A leur égard, bien sûr, et aussi dans l'intérêt de l'économie de toute une région.

Nous souhaitons que les négociations qui se déroulent en ce moment même à la préfecture des Côtes-du-Nord aboutissent à une solution satisfaisante pour les travailleurs.

Cette solution — le recul de la direction de la C.G.E. — c'est avant tout à leur lutte et à la magnifique solidarité qui s'est manifestée à leur égard que les travailleurs du Joint français la devront.

Vous avez parlé, monsieur le ministre, des responsabilités des syndicats. Effectivement, c'est un point important, mais permettez-moi de vous rappeler une phrase seulement de la

déclaration faite par la section syndicale C. G. T. du Joint français de Saint-Brieuc le 3 mai :

« La section syndicale C.G.T., qui se refuse à faire la grève pour la grève, mais qui considère que la lutte a pour objectif l'aboutissement des revendications, est prête, quant à elle, à prendre ses responsabilités, c'est-à-dire d'une part améliorer les propositions actuelles faites par la direction, d'autre part consulter ensuite les travailleurs de l'usine, y compris en donnant son appréciation sur le compromis pouvant permettre de mettre un terme à la grève. »

Cette déclaration est sans équivoque et je tenais à la porter à la connaissance de l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population.

**M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population.** Je vous donne acte bien volontiers de la citation que vous venez de faire. Elle porte la date du 3 mai, elle aurait été mieux venue le 1<sup>er</sup> mai au soir.

**M. Guy Ducloné.** Votre intervention aussi aurait été mieux venue plus tôt.

#### COOPÉRATION MILITAIRE FRANCO-BRITANNIQUE

**M. le président.** M. Cousté demande à M. le Premier ministre s'il peut faire connaître le résultat des nouveaux entretiens qui viennent d'avoir lieu entre les ministres responsables français et britanniques de la défense, au sujet de la coopération militaire franco-britannique, et notamment en ce qui concerne l'exécution et les projets des programmes communs d'armement.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

**M. André Fanton, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** La rencontre qui, le 28 avril, a eu lieu entre le secrétaire d'Etat à la défense du Royaume-Uni et le ministre d'Etat français chargé de la défense nationale, s'inscrit dans la série des contacts réguliers qui ont lieu entre les ministres responsables de la défense des deux pays.

Elle a permis d'examiner, au-delà des problèmes relatifs aux programmes en cours, les perspectives futures de coopération en matière d'armement, et c'est ce qui préoccupe M. Cousté.

En ce qui concerne les programmes en cours, je rappelle que l'année 1972 verra l'entrée en service dans l'armée de terre britannique de l'hélicoptère français SA 341 et dans l'armée de l'air française celle de l'avion Jaguar. Les deux ministres, à cette occasion, ont réglé les problèmes encore à résoudre relatifs à la coproduction du moteur Adour, qui équipe l'avion Jaguar.

Pour ce qui est des perspectives à long terme, il a été fait un tour d'horizon. Ont été explorés les différents domaines dans lesquels une coopération pouvait être envisagée. Il a été décidé de procéder au cours des mois à venir à un nouvel examen de ces possibilités et d'en dresser le bilan à l'occasion de la prochaine rencontre qui aura lieu entre les responsables de la défense des deux pays.

Il est apparu que le développement de la coopération devait être fondé sur la recherche de l'efficacité et sur une bonne coordination, dans le but fondamental d'obtenir des matériels de haute qualité et à des coûts raisonnables.

Comme ils l'avaient déjà fait au cours des entretiens précédents, les responsables de la défense des deux pays ont eu un échange de vues sur les problèmes généraux de défense qui intéressent la France et la Grande-Bretagne. Ils ont constaté avec satisfaction, à cette occasion, la bonne coopération qui s'est instaurée entre les états-majors des deux pays.

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

**M. Pierre-Bernard Cousté.** Monsieur le président, mes chers collègues, je remercie M. le secrétaire d'Etat d'être lui-même présent au banc du Gouvernement et d'avoir pu me répondre d'une manière aussi claire.

Si je comprends sa nécessaire discrétion, il n'en demeure pas moins que l'importance du sujet ne peut être méconnue.

Nous ne sommes pas à un moment où cette coopération ne revêt qu'un aspect routinier. Il s'agit, nous le savons tous, d'échéances importantes, comme celle d'un éventuel retrait des troupes américaines d'Europe, comme la perspective d'une conférence sur la sécurité et la coopération européenne.

Se déroulent en ce moment — d'où le caractère d'actualité de ma question — des conversations très poussées entre Moscou et Washington sur une réduction des armements stratégiques.

Il importe, à mon sens — et je suis sûr que c'est le sentiment de l'Assemblée — de pouvoir mieux comprendre les démarches du Gouvernement. Que celui-ci soit tenu à une certaine discrétion, nous le comprenons ! Mais ce qu'il doit savoir, c'est que l'Assemblée nationale et, à travers elle, l'opinion publique, c'est-à-dire les Français et les Françaises, se soucient qu'au moment où se produit un élargissement de la Communauté européenne sur le plan économique, il y ait aussi une sorte de démarche non pas parallèle, mais concomitante et convergente dans le domaine fondamental de la défense, seule garante, en fin de compte, de notre liberté. (Applaudissements.)

#### COÛT DES TRAVAUX DES COLLECTIVITÉS LOCALES

**M. le président.** M. Brugnon expose à M. le Premier ministre que la Cour des comptes s'est livrée à une enquête sur « les facteurs d'enchérissement du coût des travaux des collectivités locales », mais que jusqu'à présent, les rapports ont gardé un caractère confidentiel. Il lui demande dans quelles conditions pourra être assurée la diffusion de cette enquête.

La parole est à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population.

**M. Joseph Fontanet, ministre du travail, de l'emploi et de la population.** M. Taittinger, qui n'a pu assister à cette séance, m'a demandé de répondre à sa place.

La Cour des comptes a effectivement réalisé, à la demande de la commission des finances de l'Assemblée nationale, une enquête sur les facteurs d'enchérissement du coût des travaux des collectivités locales. Les résultats de cette enquête ont été communiqués à la commission des finances, qui semble-t-il, en a étudié récemment le contenu.

Bien entendu, la diffusion de ces résultats est une question qui relève de l'appréciation de votre commission.

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

**M. Maurice Brugnon.** Vous dirai-je, monsieur le ministre, que je suis surpris de votre réponse ? Ce serait attenter à la vérité. Mais votre réponse n'est malheureusement pas conforme aux souhaits des membres de l'Assemblée nationale dès lors qu'il s'agit de l'exercice du contrôle parlementaire.

En effet, mes chers collègues, l'article 47 de la Constitution dispose : « La Cour des comptes assiste le Parlement et le Gouvernement dans le contrôle de l'exécution des lois de finances. »

À mon sens, cela signifie que la haute juridiction doit signaler au Parlement ce qui lui paraît nécessaire au contrôle des élus et à la bonne marche des finances publiques.

C'est, en tout cas, dans cet esprit qu'a été votée la loi du 22 juin 1967, laquelle se situe d'ailleurs dans le droit fil non seulement de l'article 47 précité mais encore des principes traditionnels de notre droit financier public et aussi, des missions les plus précieuses de la Cour des comptes.

Or, que prévoit l'article 10 de cette loi ? Tout simplement que les commissions des finances du Parlement sont habilitées à demander à la Cour des comptes toutes les enquêtes qui leur paraissent nécessaires sur la gestion des services ou organismes placés sous le contrôle du Parlement.

Mais la loi n'a pas prévu que ces enquêtes doivent conserver un caractère secret ou confidentiel. S'il en était ainsi, ce serait une dérogation au principe général selon lequel les documents que la Cour des comptes adresse au Parlement sont publics ; c'est le cas du rapport annuel ; c'est aussi le cas du rapport sur le règlement du budget et de la déclaration de conformité qui l'accompagne. Seule la loi peut prévoir cette dérogation.

Or, la loi de 1967 n'a rien prévu de tel et, dans sa sagesse, le législateur a eu raison. Sinon, mes chers collègues, quels pourraient être les effets concrets des enquêtes demandées à la

Cour des comptes par l'ensemble de la commission des finances, si ses conclusions devaient rester soigneusement enfermées dans le tiroir du président ou du rapporteur de ladite commission ? Je rappelle que les commissaires n'ont eu droit qu'à un digest le 14 mars.

Aussi, monsieur le ministre, aurais-je aimé qu'à défaut de pouvoir peser sur les décisions du président de la commission des finances, vous lui rappeliez ces principes généraux de notre droit et lui donniez l'interprétation du texte de la loi de 1967. Vous auriez ainsi respecté la tendance générale actuelle qui souhaite la levée du secret des commissions d'enquête, ainsi que le demandait récemment encore le rapporteur de la commission d'enquête sur les sociétés immobilières.

J'ajoute que l'enquête motivant cette question n'est pas de nature à entraîner des remous, comme l'une des plus récentes que nous avons connues. Mais le secret maintenu ne serait-il pas la manifestation d'une volonté de certains membres de la majorité — et peut-être de certaines hautes autorités de l'Etat — de s'opposer à la multiplicité, dangereuse selon eux, des commissions d'enquêtes ? Pourtant, il apparaît bien, maintenant, qu'elles sont absolument nécessaires. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

**M. le président.** La séance est suspendue pendant quelques minutes.

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

**M. le président.** La séance est reprise.

#### SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS DE TAXI

**M. le président.** M. Odru, interprète de l'émotion populaire à la suite de l'assassinat du chauffeur de taxi de Melun, demande à M. le Premier ministre quelles mesures d'urgence il compte enfin prendre pour assurer la sécurité des chauffeurs de taxi.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Raymond Marcellin, ministre de l'intérieur.** Monsieur le président, messieurs, le lundi 1<sup>er</sup> mai, vers onze heures trente, le corps de M. Jacques Fontaine, chauffeur de taxi, a été retrouvé dans sa voiture abandonnée en forêt d'Armainvilliers, à quarante-trois kilomètres de Melun. M. Fontaine avait été tué de plusieurs coups de couteau dans le dos et à la gorge.

La recette de la journée avait disparu. Le vol paraissait donc être le mobile du crime. Mais il faut signaler que dans un puits situé à proximité ont été retrouvés les clés du véhicule et un portefeuille appartenant à la victime et contenant 3.000 nouveaux francs.

Le juge d'instruction de Melun chargé de l'affaire a confié l'enquête sur le meurtre à la gendarmerie. Quant au service régional de police judiciaire, il est chargé actuellement de certains aspects complémentaires de l'enquête.

Sans préjuger les résultats de cette enquête, il semble que M. Jacques Fontaine n'ait pu utiliser efficacement les moyens d'alarme et de défense dont il disposait. En effet, son taxi était équipé d'un radio-téléphone ; lui-même disposait en outre d'un pistolet d'alarme et d'une matraque.

Au cours des quatre dernières années, onze chauffeurs de taxi ont été assassinés. Dans neuf de ces assassinats, les coupables ont été arrêtés et déferés à la justice. Deux affaires ne sont pas encore élucidées : le meurtre d'un chauffeur de taxi dans la forêt de Saint-Germain le 14 avril 1969, celui de M. Fontaine le 1<sup>er</sup> mai dernier.

Le Gouvernement s'est préoccupé des moyens susceptibles d'être mis en œuvre pour assurer la protection des chauffeurs de taxi. La répression a toujours été associée à la recherche de ces solutions.

Il y a évidemment d'abord les mesures techniques.

Les chauffeurs de taxi ont la possibilité de faire apporter à leurs véhicules des aménagements techniques soit pour prévenir l'agression, soit pour en gêner l'exécution.

Dans une première catégorie de ces moyens se rangent : la sirène d'alarme, le signal lumineux sur le toit qui alertent les autorités de police sur la présence d'un client suspect ; la liaison radiotéléphonique permettant de prévenir une station centrale, ou même le siège de la société.

Dans une seconde catégorie figure principalement la glace de séparation qui, installée à l'intérieur des véhicules, isole le conducteur de son passager. L'efficacité de ce procédé est certaine. Il est d'ailleurs utilisé dans quelques pays étrangers. Il n'a cependant pas recueilli en France l'adhésion des professionnels qui soulignent deux inconvénients : le premier concerne le coût de l'installation et la dépréciation du véhicule ainsi équipé lors de sa revente ; le second tient à l'exiguïté de la plupart des taxis français qui sont des voitures de tourisme ordinaires, laquelle peut rendre dangereuse cette installation pour le passager en cas d'arrêt brutal.

C'est ce que souligne notamment le secrétaire général du syndicat des artisans du taxi. Il a indiqué, lors de la dernière réunion à la préfecture de police, qu'en République fédérale d'Allemagne les compagnies d'assurances avaient demandé l'enlèvement des glaces de séparation qui avaient été installées dans les taxis, en raison du trop grand nombre d'accidents dont elles étaient la cause.

Outres ces moyens techniques, les mesures préventives de police peuvent jouer un rôle efficace.

Les services de police ont reçu des instructions pour protéger les chauffeurs de taxi. La préfecture de police fait effectuer chaque nuit des contrôles d'identité des passagers transportés. En 1970, 44.298 personnes ont été ainsi soumises à ces vérifications, 55.758 en 1971 et 20.229 au cours des quatre premiers mois de 1972.

On peut penser que ces opérations préventives ont détourné de leurs intentions agressives nombre de malfaiteurs.

J'ai confirmé aux services de police les instructions permanentes que je leur avais données afin qu'ils intensifient les contrôles préventifs de nuit.

J'ai aussi demandé au préfet de police de poursuivre avec les représentants de la profession l'étude des mesures techniques susceptibles d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi.

A ce titre, la chambre syndicale des chauffeurs de voitures de place, d'obédience C. G. T., vient d'être reçue au cabinet du préfet de police. Un nouvel entretien doit avoir lieu prochainement.

Une réunion à laquelle participaient les organisations de loueurs et d'artisans du taxi a étudié le problème de l'aménagement des véhicules. Les représentants de la profession ont demandé que l'installation d'une glace de séparation, de même que le montage d'une sirène d'alarme, restent facultatifs. Il a été décidé d'expérimenter un signal lumineux d'alerte placé sur le toit des véhicules, qui attirerait l'attention de la police sur un chauffeur de taxi demandant un contrôle.

Une nouvelle réunion doit avoir lieu mardi prochain à la préfecture de police pour examiner ce dispositif, qui vient d'être installé sur deux véhicules à titre expérimental.

Dans le cadre de la lutte contre la criminalité, j'attache une importance particulière à la sécurité des chauffeurs de taxi qui exercent leur profession dans des conditions devenant de plus en plus difficiles dans les agglomérations urbaines. Ma préoccupation est de trouver des solutions applicables qui rencontrent l'adhésion des intéressés.

Tel est le but des consultations et des travaux qui se poursuivent actuellement, aussi bien à la préfecture de police qu'à l'administration centrale du ministère de l'intérieur.

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

**M. Louis Odru.** Monsieur le ministre, le crime de Seine-et-Marne porte à vingt-neuf le nombre des chauffeurs de taxi de la région parisienne assassinés depuis la Libération dans l'exercice de leur profession. On recense près de six cents agressions contre eux.

Cette situation émeut l'opinion publique. Elle émeut profondément toute une profession qui manifeste son inquiétude et son mécontentement par d'impressionnants cortèges, comme celui rassemblant récemment à Paris huit mille chauffeurs de taxi pour conduire un collègue assassiné à sa dernière demeure.

L'angoisse s'est installée dans toutes les familles des chauffeurs. Nous avons déjà, le 27 novembre 1970, interpellé le Gouvernement sur les mesures qu'il comptait prendre pour

garantir la sécurité des chauffeurs de taxi. Constatons que les mesures annoncées à l'époque n'ont pas fait reculer les criminels.

Nous rappelons que les organisations syndicales de la C.G.T. revendiquent pour les chauffeurs qui le désireraient le droit au port d'arme, droit qui pourrait être réglementé par accord entre les services compétents du ministère de l'intérieur et les syndicats eux-mêmes.

Il ne s'agit pas, je tiens à le préciser de nouveau, d'obliger tout chauffeur de taxi à être armé. La reconnaissance du droit au port d'arme n'empêchera sans doute pas les crimes prémédités, mais elle pourra jouer comme moyen psychologique propre à décourager les lâches qui s'appêtent à frapper un homme désarmé pour lui voler sa recette, ce qui, vous le savez, constitue le mobile principal de ce genre d'agressions.

Chacun se rend bien compte que le droit au port d'arme ne peut constituer qu'une mesure temporaire imposée par la situation d'insécurité totale et permanente dans laquelle se trouvent présentement les chauffeurs de taxi. La sécurité de ces travailleurs ne sera pas assurée tant que la violence fera l'objet d'une publicité condamnable et tant que les services de police n'auront pas étudié et mis en place, en accord avec les syndicats intéressés, un système efficace de protection des chauffeurs de taxi dans l'exercice de leur profession.

Des décisions doivent être prises sans tarder. Je vous donne acte de votre déclaration, mais si rien n'est fait, d'autres chauffeurs de taxi paieront de leur vie un immobilisme condamnable.

La responsabilité du Gouvernement est directement engagée. *(Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

**M. le ministre de l'intérieur.** Je voudrais répondre à M. Odru sur le problème du port d'arme.

En effet, certains chauffeurs et quelques organisations professionnelles, la C.G.T. principalement, réclament cette mesure. D'autres, tel le syndicat national des artisans du taxi, y sont au contraire hostiles.

Jusqu'à présent, les pouvoirs publics ont écarté cette solution pour deux raisons essentielles :

D'abord son efficacité est discutable. En effet, l'agression a lieu la plupart du temps par surprise alors que l'attention du conducteur est absorbée soit par la conduite, soit par les opérations de paiement.

Par ailleurs, la détention d'une arme par les chauffeurs de taxi peut constituer un motif supplémentaire d'agression de la part de malfaiteurs qui cherchent à se procurer un revolver.

Une enquête a été faite à l'étranger par Interpol sur ce problème et les conclusions ont fait apparaître que la plupart des gouvernements consultés partageaient les préoccupations du Gouvernement français sur ce point.

Comme je viens de le souligner, les mesures qui peuvent être efficaces, telle l'installation obligatoire de glaces de séparation entre le conducteur et les passagers, ne recueillent pas l'accord de la profession. A la vérité, je crois que la sécurité serait considérablement accrue si l'on imposait un type de véhicule spécialement construit à usage de taxi et qui comporterait tous les dispositifs de protection et d'alarme.

**M. Paul Stehlin.** C'est la solution !

**M. le ministre de l'intérieur.** Quant à la répression, les chauffeurs de taxi y sont évidemment très attachés. Le Gouvernement souhaite, comme la population, et comme les chauffeurs de taxi, que les jurés des cours d'assises devant lesquelles sont jugés les meurtriers ne fassent pas preuve de clémence, ce qui d'ailleurs n'a pas été le cas.

J'ai rappelé que, depuis quatre ans, onze assassinats de chauffeurs de taxi avaient été commis. Neuf coupables sur onze ont été arrêtés. Les cinq dernières affaires sont à l'instruction et n'ont pas encore été jugées. Dans quatre affaires datant de 1968, 1969 et 1970, les condamnations suivantes ont été prononcées : deux condamnations à la réclusion criminelle à perpétuité, une à vingt ans de réclusion et une à quinze ans de réclusion.

Comme vous le savez, les condamnations à prononcer dépendent des circonstances de l'affaire et de la seule conscience des jurés et des magistrats des cours d'assises. Ce qui est certain, c'est que le Gouvernement approuvera les jugements les plus sévères, y compris la peine capitale lorsqu'elle est justifiée, rendus à l'encontre de ces criminels crapuleux.

Je conclurai en vous lisant ce passage d'une lettre adressée le 13 mars 1972 par le secrétaire général de la chambre syndicale des artisans du taxi, à M. le préfet de police, à la suite de l'arrestation de l'assassin du chauffeur de taxi Lerche :

« Nous vous demandons, monsieur le préfet, de bien vouloir transmettre nos sincères remerciements à tous les services de la préfecture de police, ainsi qu'aux gardiens de la paix, à tous échelons, et de transmettre au policier blessé lors de l'arrestation de l'assassin de notre malheureux collègue toutes nos félicitations pour son courage et nos vœux de totale et prompt guérison. »

#### HAUSSE DES PRIX

**M. le président.** M. Chazelle, devant la croissance de l'indice des prix de détail publié par l'I. N. S. E. E., qui est passé de 108 en décembre 1971 à 109,4 en mars 1972, demande à M. le Premier ministre s'il se résigne à une hausse de 6 p. 100 par an ou, dans le cas contraire, quelles mesures nouvelles il compte prendre pour y porter remède.

La parole est à M. Tinaud, secrétaire d'Etat auprès du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

**M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, le Gouvernement ne se résigne en rien, malgré un environnement international qui demeure marqué par l'inflation, à une hausse de prix de 6 p. 100 par an, et les résultats enregistrés depuis trois mois le montrent. Au total, en effet, la hausse des prix sur le premier trimestre de 1972, 1,3 p. 100, correspond à un rythme nettement inférieur à celui indiqué par l'honorable parlementaire.

Or il faut constater que ce trimestre a été marqué par des mouvements de prix qui ont eu, sur l'indice, une incidence très forte, et qui ne se reproduiront pas dans la suite de l'année.

En sens inverse, il est certain que les décisions concernant les prix agricoles récemment prises à Bruxelles auront une incidence en avril, mai et juillet. A cette influence s'ajouteront les effets de la forte demande de consommation et la mise à niveau retardée de certains tarifs publics.

Mais en ce domaine le Gouvernement est bien décidé à respecter, pour les tarifs relevant de sa responsabilité, les normes qu'il a fixées à ses partenaires de la vie économique.

Je vous rappelle, à cet égard, que pour accompagner le mouvement de décelération constaté depuis le début de l'année, le Gouvernement a décidé de maintenir un certain encadrement des prix, mais qui comporte une innovation importante en matière de produits manufacturés : un indicateur moyen annuel d'évolution des prix, fixé en 1972 à 3 p. 100. Son application au niveau de chaque profession sera réalisée par la voie d'un accord tenant compte, dans certaines limites, des progrès de productivité réalisés. Des assouplissements pourront être apportés à ce mécanisme dans les secteurs où joue une concurrence effective, intérieure et internationale, et où, par conséquent, il n'existe pas de risque de hausse des prix.

Pour ce qui concerne le commerce et les prestations de services, enfin, les mécanismes de concertation antérieurement en vigueur ont été maintenus.

**M. Guy Ducloné.** A bienlôt, pour la prochaine question !

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

**M. René Chazelle.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas surpris, je pense, que je ne sois nullement convaincu, et mes amis non plus, par les explications que vous venez de nous donner.

Je doute fort qu'elles puissent satisfaire tous ceux qui ont à affronter la hausse des prix qui ronge leur niveau de vie. Parmi eux, figurent au premier rang ceux qui disposent d'un budget modeste — les travailleurs, et notamment ceux qui ne perçoivent que le S. M. I. C., les petits agriculteurs, les artisans et les commerçants, mais aussi, hélas, les personnes âgées — ceux

qui doivent consacrer l'essentiel, pour ne pas dire la totalité, de leurs ressources aux dépenses de consommation courante : produits alimentaires, services, habillement.

Et comment pourrions-nous être satisfaits lorsque nous constatons que depuis 1966 — car je ne veux pas remonter trop loin dans le temps — le Gouvernement n'a jamais pu contenir les prix dans les limites qu'il avait lui-même fixées soit dans le Plan, soit dans les lois de finances ?

A cet égard, l'indice officiel des prix de détail est révélateur, bien que les organisations syndicales le contestent souvent et, semble-t-il, à juste titre.

Pour la période 1966-1970, le V<sup>e</sup> Plan avait prévu une augmentation de 1,5 p. 100 par an. Or l'indice des prix accuse une hausse de 3 p. 100 en 1966, de 2,9 p. 100 en 1967, de 5,1 p. 100 en 1968, de 6,9 p. 100 en 1969 et de 5 p. 100 en 1970. Et le mouvement de hausse continue.

Plus prudemment, le VI<sup>e</sup> Plan a prévu 3 p. 100 de hausse par an entre 1971 et 1975. Or nous avons atteint presque 5,5 p. 100 l'an dernier et les tendances actuelles nous laissent penser que l'augmentation des prix dépassera 5 p. 100 en 1972.

Aussi, monsieur le ministre, nous pensons que l'échec de vos plans et de vos budgets économiques dans le domaine des prix devrait vous conduire à réviser votre politique des prix ou, plutôt, à concevoir une politique des prix qui en soit une.

Le Gouvernement ouvre le chemin de la hausse lorsqu'il augmente les tarifs publics, dont on connaît le poids sur les budgets des familles et l'influence pernicieuse sur les prix du secteur privé.

Vous apparaissez, en vérité, comme impuissants à enrayer une hausse que vous provoquez ou que vous accompagnez, et lorsque vous intervenez, il est soit trop tard, soit impossible de prolonger des actions dont la rigueur tardive est intolérable pour l'économie.

Alors, vous en êtes réduits à une politique au jour le jour, un coup de pouce de quelques centimes au S. M. I. C., un autre au fonds de solidarité.

Lorsque vous reprenez comme un grand progrès social le fait que les personnes âgées reçoivent enfin les dix francs par jour, je ne puis m'empêcher de vous citer la conclusion de la lettre que vient de m'adresser un vieillard de mon département, qui m'écrit : « Demandez donc au ministre des finances s'il pourrait vivre, lui, avec dix francs par jour, s'il pourrait se nourrir, s'habiller, se loger. »

Je livre ce cri d'alarme à vos méditations et je vous demande, monsieur le ministre, si vous pensez pouvoir mettre sur pied, un jour prochain, une véritable politique des prix qui vous assure la maîtrise de l'économie ; si vous pensez aussi tenir compte de ces hausses et reconnaître les erreurs qui jalonnent votre action, en augmentant sensiblement les salaires, les pensions, les rentes, les retraites ; si vous pensez stopper bientôt cette spirale infernale ; si vous respecterez enfin les prévisions du Plan et les promesses, toujours oubliées, formulées solennellement lors du vote des lois de finances. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

**M. le président.** Nous avons terminé les questions d'actualité.

La séance est suspendue en attendant l'arrivée de M. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, qui doit répondre aux questions orales avec débat inscrites à notre ordre du jour.

(La séance, suspendue à quinze heures cinquante, est reprise à seize heures.)

**M. le président.** La séance est reprise.

— 2 —

#### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle cinq questions orales avec débat, de MM. Barberot, Ansquer, Dupuy, Tissandier et Chazelle, à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Ces questions, relatives aux accidents de la route, ont été jointes par décision de la conférence des présidents.

## ACCIDENTS DE LA ROUTE

**M. le président.** M. Barberot demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) si le Gouvernement ne compte pas proposer au Parlement de nouvelles dispositions législatives ou prendre, sur le plan réglementaire, les mesures propres à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

M. Ansquer rappelle à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) qu'un recueil de données statistiques sur l'assurance automobile publié à la fin du mois de janvier 1972 a précisé qu'en 1971, le nombre des personnes tuées dans les accidents de la route avait dépassé le chiffre de 16.000. Il est vraisemblable qu'en 1972, compte tenu des constatations faites à l'occasion des premiers grands départs de l'année, ce chiffre sera dépassé. Il lui demande à partir des études faites en commun par l'administration et les spécialistes de l'automobile qui se sont concertés au cours de différentes réunions d'une « table ronde » quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin de réduire le nombre des accidents d'automobiles.

M. Dupuy attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) sur le nombre grandissant des accidents de la route. Il lui demande s'il n'entend pas prendre des mesures propres à réduire le nombre et la gravité de ces accidents.

M. Tissandier, ému par l'augmentation croissante du nombre des accidents de la route, demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour remédier à cette situation.

M. Chazelle attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) sur le fait que les conditions de sécurité de la circulation routière se dégradent rapidement, le premier résultat en étant que, en France, un décès sur trente est aujourd'hui dû à la route et que le nombre de blessés graves augmente en proportion. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour renverser une telle tendance, notamment par une meilleure coordination de l'ensemble des moyens de transport nationaux permettant une meilleure utilisation des réseaux routiers et ferrés, par un renforcement des lois sociales s'appliquant aux chauffeurs salariés et par un strict respect de leurs dispositions et par une éducation permanente des usagers de la route menée avec tous les moyens dont dispose le Gouvernement.

Je fixe, conformément à l'article 135 du règlement, à quinze minutes le temps de parole imparti aux auteurs de question.

Je leur rappelle, en outre, que s'ils désirent intervenir dans le débat qui suivra la réponse du ministre, ils doivent s'inscrire à la présidence.

La parole est à M. Barberot, auteur de la première question.

**M. Paul Barberot.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour la quatrième fois j'interviens à cette tribune à propos de la sécurité routière. Ce n'est pas de gaieté de cœur que nous venons faire le point sur la calamité nationale que sont les accidents de la route.

L'Assemblée elle-même a payé récemment son tribut, en la personne de notre regretté collègue de groupe et ami Paul Cornier.

Nous souhaitons donc être informés des résultats obtenus, mais surtout des intentions et des mesures nouvelles envisagées par le Gouvernement.

Ce débat auquel nous allons participer est donc important.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir accepté et même voulu cette discussion.

Je tiens à vous exprimer aussi ma satisfaction et ma gratitude, car ce débat confirme le souci de M. le Premier ministre, celui du Gouvernement et le vôtre, que soit fait le maximum pour faire prendre conscience par les automobilistes et les piétons de leurs responsabilités et de leurs devoirs.

Ce souci se traduit par l'adaptation permanente de moyens d'information, de signalisation, comme par l'amélioration des routes — action jugée un peu lente — afin que ces dernières soient adaptées aux besoins croissants de la circulation, qu'il s'agisse de la circulation urbaine ou en agglomération, ou de la circulation en rase campagne.

Il y a un an, jour pour jour, répondant à mon intervention, vous affirmiez ici même, monsieur le secrétaire d'Etat, la volonté formelle du Gouvernement d'inscrire parmi les priorités de son action « la lutte humanitaire pour défendre la vie des Français sur les routes de notre pays ».

Je constate déjà que cette promesse a été suivie d'action, du point de vue de l'information, de la signalisation et de l'amélioration du réseau routier. Je m'en réjouis et vous en remercie.

Mais beaucoup reste à faire, car le bilan des accidents, des morts et des blessés de la route s'est encore aggravé dans une proportion inquiétante, même si l'on tient compte du correctif dû à l'augmentation de tous les types de véhicules du parc automobile.

Votre souci de la sécurité routière est aussi celui de mes collègues et de moi-même. C'est pourquoi je me félicite d'appartenir à ce groupe d'étude des problèmes de la route, que préside mon collègue et ami M. Boudet.

Au sein de ce groupe, il nous a été permis d'avoir des contacts avec vous, mais aussi avec plusieurs de vos collègues du Gouvernement qui sont concernés par ce problème, comme avec leurs collaborateurs directs. Je vous remercie pour cette concertation fructueuse que nous souhaitons voir se poursuivre.

L'an passé, vous aviez parlé d'espoir en comparant les statistiques d'accidents et en constatant que ce fléau était momentanément enrayé; vous indiquiez l'action à mener, le but à atteindre: « faire régresser ce fléau ».

Malheureusement, les chiffres sont là et le bilan de 1971 est, lui aussi, éloquent: 16.213 morts, 353.386 blessés, dont beaucoup sont définitivement handicapés et infirmes, pour 249.817 accidents de la route.

Ces chiffres accusent une très forte augmentation puisque, par rapport à 1970, le nombre des morts et des blessés s'est accru de plus de 7 p. 100 en 1971.

Selon des statistiques plus récentes, il y a eu 140 morts le 1<sup>er</sup> mai 1972, contre 155 le 1<sup>er</sup> mai 1971, soit une légère régression. Il en est de même pour le nombre des blessés.

Il est donc permis de reprendre espoir, mais l'action entreprise ne doit pas être interrompue. Les chiffres que je viens de citer ne doivent pas nous laisser sans réaction; ils doivent nous inciter à renforcer notre action et à approfondir notre réflexion.

Le 5 mai 1971, vous avez précisé ici même, monsieur le secrétaire d'Etat, répondant à mes remarques, qu'au-delà de solutions simplistes — mise en accusation du réseau routier, renforcement du contrôle et de la gendarmerie — il fallait établir un plan à long terme et accepter que celui-ci ne porte ses fruits que progressivement.

J'approuve ce propos, je constate la réalité de votre action, et c'est pourquoi j'ai souhaité en connaître les premiers résultats, ainsi que les mesures envisagées.

A ce point de mon intervention, je veux rendre hommage aux organismes et aux organisations nationales qui œuvrent avec bonheur dans le même sens, en informant, en éduquant et en faisant prendre conscience de chaque conducteur de ses responsabilités.

Je pense spécialement à la Prévention routière, à son action de sensibilisation et de formation des jeunes, aux pistes de prévention qui ont été édifiées en accord avec les collectivités locales et avec leur participation.

Personnellement, je peux attester cette efficacité puisque, dans la ville que j'administre et qui est associée à la Prévention routière, 12.000 scolaires, chaque année, s'initient à la conduite automobile et apprennent les données essentielles du code de la route.

Je pense aux pistes mobiles de prévention routière, animées par les constructeurs et par la gendarmerie; à l'action d'associations telles que la Croix-Rouge, avec les cours de secourisme, à l'action des automobiles-clubs et des touring-clubs pour la vérification des véhicules.

Que ces actions soient nécessaires, c'est certain, mais les moyens qui leur sont consacrés doivent être accrus. C'est là un devoir de la part du Gouvernement, afin que les services mis à la disposition des usagers soient encore plus efficaces.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les causes d'accidents relèvent, à mon sens, de trois ordres: l'état du matériel, le réseau

routier, le facteur humain, lesquels, je le sais, sont retenus par la « table ronde » sur la sécurité routière, dont nous apprécions la qualité du travail comme le dévouement des participants. Aussi suis-je assuré que des conclusions proposées naitront des mesures bénéfiques.

Le parc automobile, lui, s'accroît chaque année de façon importante, c'est un fait. Cependant, l'âge moyen des véhicules reste élevé.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que soit déposé et discuté un projet de loi dont l'objet serait de créer un organisme ou un établissement public chargé d'assurer périodiquement la vérification complète des véhicules en circulation. Une vérification devrait aussi être obligatoire après tout accident ayant entraîné des réparations importantes. Le projet de loi préciserait les conditions et obligations imposées aux automobilistes, aux responsables et aux agents chargés de la vérification.

Une proposition allant dans ce sens existe déjà : la proposition « Technas », de l'association Sauvegarde. Elle me semble très bonne et positive.

L'amélioration permanente de la sécurité des véhicules doit rester l'un des premiers soucis des constructeurs.

Quant au réseau routier, son entretien, son amélioration et son adaptation doivent faire l'objet du souci permanent du Gouvernement comme des responsables locaux.

Les efforts accomplis dans ce sens se poursuivront, je le sais, mais je veux insister sur les points importants.

La signalisation routière doit être adaptée, certes, mais non pas multipliée ; sinon, l'automobiliste ne serait plus sensibilisé par l'indication qui lui est donnée.

Je crois que trois cents « points noirs » ont été aménagés en 1971. C'est un bon début, mais cette action doit s'intensifier car, à ce jour, d'après les estimations, il reste au moins deux mille « points noirs » à supprimer.

Il faut également élargir les routes, afin de rendre le trafic plus fluide. Tout ne peut être fait en un jour, c'est certain, mais il faut au moins accélérer la création des zones de doublement, principalement dans les dénivellations importantes et tout au long des routes qui relient les capitales régionales aux villes d'appui, entre autres, dans l'attente du doublement des routes ou de leur mise à quatre voies, seule solution valable.

Ce disant, je pense plus particulièrement aux difficultés de circulation que connaît la fameuse route nationale n° 83, qui relie Strasbourg à Lyon, en passant par la ville que j'administre, Bourgen-Bresse. Cette route, toujours à deux voies, supporte un trafic qui est depuis longtemps excédentaire mais s'accroît cependant d'année en année. Mais il en va de même pour beaucoup d'autres routes, monsieur le secrétaire d'Etat. C'est pourquoi j'insiste pour que l'effort financier qui a été amorcé soit accentué, au cours des prochaines années.

D'autre part, trop d'arbres bordent encore nos routes. Je ne veux pas dire qu'il faille les abattre tous. La politique d'abatage systématique pratiquée à une certaine époque était vraiment exagérée. Mais là où des arbres subsistent, il conviendrait d'en supprimer un ou deux sur trois, car leur espacement actuel correspond aux besoins de la circulation à cheval. Cette suppression devrait être assortie, aux points plus dangereux, de la pose de glissières métalliques, qui assurent une plus grande sécurité.

Puis entre en jeu le facteur humain qui, lui aussi, a son importance. L'homme est sujet à des défaillances physiques et il a aussi tendance à commettre des imprudences, lesquelles sont consécutives aux difficultés de la circulation.

Pour éviter les accidents imputables aux défaillances, il faudrait — mesure délicate à prendre, mais nécessaire — que soit vérifiée l'aptitude physique des conducteurs. A cela devrait s'ajouter l'obligation d'inscrire sur le permis de conduire le groupe sanguin de chaque automobiliste. La tâche de tous ceux qui doivent donner des soins d'urgence en serait facilitée. Mme Thome-Patenôtre a d'ailleurs déposé une proposition de loi à ce sujet et je l'en félicite.

Quand l'accident arrive, souvent les premières personnes présentes s'efforcent de porter secours, avec beaucoup de bonne volonté et de dévouement. Mais, par ignorance, des erreurs sont quelquefois commises qui aggravent l'état du blessé. Il serait nécessaire, à mon sens, que soit exigé, à l'examen du permis de conduire, le minimum de connaissances de secourisme.

D'autres défaillances sont dues à l'équipement comme à l'habillement du conducteur. Il conviendrait, entre autres mesures, que soit précisé et codifié le port de la ceinture de sécurité, afin de le rendre vraiment obligatoire pour tous les véhicules et pour tous leurs occupants, et que soit aussi exigé le port de véritables chaussures de sécurité antidérapantes. Là aussi, le mauvais équipement est souvent la cause d'accidents.

Par temps de pluie, les projections, surtout derrière les gros véhicules, forment sur les pare-brise une nappe d'eau qui rend pratiquement nulle la visibilité. Il serait donc nécessaire que des protections efficaces soient exigées, au moins sur les poids lourds, car les bavettes de caoutchouc — quand elles existent — sont insuffisantes.

Sur tous ces points, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite connaître vos intentions.

Je ne doute pas que, dans votre réponse à l'ensemble des questions qui vous seront aujourd'hui posées, vous satisferez notre besoin d'information. Nous pourrions ainsi constater une nouvelle fois la volonté bien arrêtée du Gouvernement — les résultats acquis le prouvent — d'entreprendre à bref délai tous les efforts possibles pour que recule le grand fléau national que sont les accidents de la route.

Nous attendons tous la mise en application rapide non seulement des mesures indispensables d'infrastructure, mais aussi de discipline générale.

Pour les réponses que vous allez fournir aujourd'hui et pour l'action que vous menez, je vous remercie monsieur le secrétaire d'Etat. (Applaudissements sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** La parole est à M. Ansquer, auteur de la deuxième question.

**M. Vincent Ansquer.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous vivons désormais l'ère de l'automobile.

Tout en appréciant les facilités que nous procure l'automobile, nous en mesurons aussi les inconvénients. Mais nous devons surtout nous organiser pour que la circulation sur les routes de France n'entraîne pas ce long et douloureux cortège de tués et de blessés.

Le bilan de l'année 1971 a été publié, comme vient de le rappeler notre collègue M. Barberot. Il n'est cependant pas inutile de souligner une nouvelle fois que, l'année dernière, près de 250.000 accidents de la route ont provoqué la mort de 16.213 personnes, tandis que 353.000 autres étaient blessées.

Tous ces chiffres accusent une augmentation par rapport à ceux de 1970, notamment en zone urbaine. Toutefois, il faut tenir compte de l'accroissement du trafic et des mesures prises en 1971, qui ont freiné le rythme et la gravité des accidents.

Trois éléments peuvent être mis en cause dans un accident de la circulation : la route, le véhicule et l'homme.

Certes, le réseau routier est le plus souvent accusé de constituer l'une des principales causes des accidents. On critique facilement le mauvais état des routes, leur étroitesse, la déféctuosité de la signalisation, l'inadaptation des règles de priorité, notamment sur les « chemins de terre ».

Il est vrai aussi que l'automobile contribue pour une part importante aux ressources de l'Etat : quelque 31 milliards de francs en 1970.

Bien qu'en forte croissance déjà, les fonds publics réservés à l'aménagement des routes nationales devront donc progresser davantage encore. Ils ne doivent pas aller seulement à la construction des autoroutes où la gravité des accidents est beaucoup plus grande que sur les routes nationales : pour cent accidents, on compte près de vingt morts sur les autoroutes, contre onze en zone rurale et trois en zone urbaine.

D'autre part, on constate actuellement que le trafic s'intensifie plus rapidement sur le réseau secondaire que sur le réseau principal.

Enfin, les statistiques du premier trimestre de 1972 font apparaître un accroissement de 24 p. 100 du nombre des morts hors agglomérations, par rapport aux chiffres du premier trimestre de 1971. D'où la conclusion rapide, qui vient à l'esprit, de la nécessité d'un effort particulier sur le réseau routier hors agglomérations et sur les routes nationales ou sur la voirie secondaire.



La limitation de vitesse sur les axes principaux a eu un effet initial salutaire. Vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'annonce même de ces mesures par M. le Premier ministre et par vous-même a eu des conséquences heureuses, avant même que les mesures entrent en application. C'est donc que l'on prête une attention particulière à certaines dispositions prises par le Gouvernement.

Mais il semble que les automobilistes se soient désormais habitués aux nouveaux panneaux et qu'ils enfreignent assez allègrement la réglementation. Il n'est pas douteux aussi qu'un renforcement des moyens de la police tant en matériels qu'en personnels — notons ici que l'accroissement du trafic a été beaucoup plus rapide que celui des effectifs de la police — permettrait de sauver de nombreuses vies humaines.

En ce qui concerne les véhicules, des améliorations sensibles ont été apportées en quelques années par les constructeurs pour donner plus de sécurité aux conducteurs et aux passagers. D'autres améliorations sont possibles et, à cet égard, l'expérience tentée et commercialisée par la firme Volvo, par exemple, mérite d'être suivie par nos constructeurs avec attention.

Doit-on, dans le même temps, instaurer un contrôle systématique des véhicules? M. Barberot vient d'y faire allusion. Les études nombreuses effectuées jusqu'à ce jour ne concluent pas par l'affirmative. En tout état de cause, si ce contrôle devait avoir lieu, il faudrait qu'il soit organisé par un corps public évitant ainsi de nombreuses déconvenues.

Réseau routier et véhicules sont sans aucun doute des éléments importants dans les causes des accidents de la route. Mais le facteur humain joue hélas un rôle beaucoup plus déterminant; c'est ce qui ressort de toutes les statistiques établies par la gendarmerie, la police et les divers services intéressés.

Par ordre d'importance, les deux causes principales des accidents sont la vitesse et l'alcoolisme.

Comme, bien entendu, la répression ne peut pas supprimer à elle seule tous les excès, même en admettant que les sanctions soient insuffisamment dissuasives, il apparaît que l'effort général doit porter sur la modification du comportement des hommes. D'où la nécessité d'une meilleure formation des candidats au permis de conduire, d'une instruction permanente des conducteurs en fonction de l'évolution du trafic, des techniques et des règles du code de la route.

D'où la nécessité, également, d'une éducation des jeunes et des adultes, chacun devant être persuadé qu'il faut respecter les règles du code de la route.

Pour atteindre cet objectif, nous disposons, outre nos écoles, d'un moyen qui n'est pas utilisé comme il le devrait: l'O. R. T. F. et, avec lui, sans doute, toute la presse.

Des campagnes attractives et cohérentes peuvent être organisées. Nous pouvons tirer le meilleur profit des cinéastes, des dessinateurs, des écrivains, des journalistes, des artistes. La vie de milliers d'hommes ne mérite-t-elle pas cet effort sans cesse renouvelé?

Lorsqu'on sait que notre pays perd une substance inestimable, puisque la tranche d'âge la plus touchée par les accidents de la route est celle des jeunes de dix-huit à vingt-cinq ans, on comprend, monsieur le secrétaire d'Etat, l'action que vous avez engagée depuis votre entrée au Gouvernement. Cette action ne doit pas se relâcher. Au contraire, elle doit être poursuivie et accentuée. Mais elle ne concerne pas que les pouvoirs publics: tous les Français, individuellement ou à travers les diverses organisations, doivent y être associés.

Engagez, monsieur le secrétaire d'Etat, le pays tout entier dans cette campagne pour la sécurité routière. Sauver la vie est un impératif auquel souscrit le Parlement tout entier. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Virgile Barel, suppléant M. Dupuy, auteur de la troisième question.

**M. Virgile Barel.** Mesdames, messieurs, il est presque superflu d'affirmer le caractère de calamité de la circulation automobile. Malgré les interdictions, les conseils, les sanctions, la route fait un nombre croissant de victimes.

En janvier 1972, le nombre des tués a augmenté de 30 p. 100 par rapport à janvier 1971, selon les statistiques de la mission interministérielle de sécurité. On a compté — chiffre impressionnant, véritable hécatombe — 129.110 morts et 2.944.065 blessés en dix ans sur les routes de France.

Pour la seule année 1971, on a déploré 249.817 accidents de la route ayant fait 16.213 morts — 6 p. 100 de plus — et 353.386 blessés — 5,30 p. 100 en plus — ce qui est d'autant plus inquiétant qu'en 1971 l'indice de la circulation motorisée ne s'est accru que de 2,2 p. 100.

En 1972, sur la « route pascale », il y a eu plus de 4.000 blessés et 163 morts, en toutes les trente minutes.

Quelles sont les causes? Les statistiques indiquent que l'excès de vitesse, avec 24 p. 100 du total, est la principale cause. L'alcool joue également un rôle important dans 9 p. 100 des accidents. Divers manquements au code de la route, l'imprudence et l'inattention des conducteurs entrent aussi en ligne de compte.

Sans nier l'intérêt de telles statistiques, nous pensons qu'elles montrent seulement des liens de causalité apparents et les circonstances des accidents. Des décisions avaient été prises pour la limitation de la vitesse. Or, il semble bien qu'en 1971 la limitation de vitesse, qui a porté sur 13.500 kilomètres de routes, n'a pas donné des résultats appréciables. Lors de précédents débats, déjà, nous avons indiqué qu'il ne s'agissait là que d'un palliatif auquel il ne fallait pas attacher une confiance excessive.

La circulation automobile est un phénomène social qui s'inscrit dans une société donnée. Dans la France d'aujourd'hui, le pouvoir parle beaucoup d'amélioration de la qualité de la vie. Incontestablement, la voiture en constitue un élément. Mais si, pour le quart, les accidents de la route sont dus à des excès de vitesse, faut-il pour autant accuser l'imprudence, le manque de discipline des conducteurs? Ne faut-il pas plutôt accuser les cadences accélérées imposées dans l'industrie et les bureaux, les journées de travail trop longues qui usent physiquement et nerveusement les individus et rendent leurs réflexes moins bons quand ils sont au volant?

Ces réflexions amères sont plus fondées encore s'agissant du camionnage.

Le rapport de la gendarmerie nationale note que le nombre des poids lourds impliqués dans des accidents corporels reste relativement constant, mais il faut aussi remarquer que la gravité de ces accidents est nettement supérieure à la moyenne.

D'une étude portant sur les trois derniers mois de 1971, il ressort que les accidents de cette nature ont fait dix-neuf tués pour cent accidents, alors que la moyenne pour l'ensemble du réseau hors des zones urbaines n'était que de 11,2 p. 100.

Ne devrait-on pas rapprocher ces chiffres des conditions de travail souvent scandaleuses faites aux salariés des entreprises de transport routier? En dépit des efforts des organisations syndicales, les chauffeurs ne sont-ils pas soumis à des horaires de travail excessifs? Leurs systèmes de rémunération ne les incitent-ils pas à enfreindre les limitations de vitesse? Enfin, les sanctions éventuelles qui devraient frapper les entreprises qui n'appliquent pas la réglementation concernant les conditions de travail ou la sécurité des véhicules ne sont-elles pas dérisoires?

Ces constatations avaient d'ailleurs été faites au cours de la deuxième table ronde sur la sécurité routière qui demandait notamment que les infractions relatives à la durée du travail des chauffeurs routiers soient mieux contrôlées et plus durement sanctionnées. Là aussi, il semble bien qu'un constat de carence s'impose.

Le nombre d'accidents constatés du lundi au vendredi est en constante augmentation. C'est toujours entre dix-huit heures et vingt et une heures que les accidents sont les plus nombreux.

Or, après une trop longue journée de travail, le conducteur roule souvent vite pour rentrer plus rapidement chez lui afin de voir plus tôt ses enfants et mener une vie de famille.

Et si les accidents sont si nombreux lors des week-ends et des départs en vacances, n'est-ce pas aussi parce que votre société impose un rythme des loisirs aussi rapide que celui du travail et refuse à la grande majorité de la population les moyens de mener une vie normale?

A côté de ces facteurs humains, les facteurs matériels entrent également en ligne de compte.

Pour ce qui concerne les véhicules automobiles, est-il sûr que toutes les normes de sécurité soient toujours respectées? Les constructeurs se préoccupent avant tout de vendre le plus grand nombre possible de voitures, fabriquées et assemblées le plus rapidement possible. Ne se refusent-ils pas à procéder à

certain aménagements et contrôles qui seraient bénéfiques tant pour leur clientèle que pour la sécurité routière en général ?

Mais l'augmentation du nombre des accidents dépend essentiellement de l'état du réseau routier national.

Sa dégradation est continue. Il y a quelques décennies, la France avait un des meilleurs réseaux routiers du monde. Elle n'arrive aujourd'hui qu'au neuvième rang des pays européens pour les autoroutes.

Le Gouvernement promet 6.000 kilomètres d'autoroutes pour 1980, mais avec un territoire deux fois moins étendu que le nôtre, la République fédérale d'Allemagne se propose d'en avoir le double à la même date.

Un effort prioritaire devrait être entrepris, pour adapter le réseau routier à l'augmentation du parc automobile. Pourtant, les crédits d'investissements prévus au VI<sup>e</sup> Plan sont inférieurs, au moins de moitié, à ceux qui seraient nécessaires.

Ici, je me permets de demander que soient accélérés, afin d'assurer une meilleure circulation sur la Côte d'Azur, point chaud de la circulation, les travaux entrepris pour compléter les autoroutes d'Aix à la frontière italienne, et pour permettre le dégagement des voies urbaines, à Nice en particulier. Il faut que soient supprimés les points noirs sur la nationale 7, entre Le Muy et Vidauban par exemple, que soient améliorés les tracés de la corniche du bord de mer et réalisés les pénétrantes prévues vers l'arrière pays, remplaçant des voies dangereuses où l'on a compté cinq morts la semaine dernière.

L'augmentation des accidents est liée au manque de crédits affectés aux routes. Elle est liée aussi à la crise des transports en commun, dans les grandes villes de province et dans la région parisienne.

Les conditions de plus en plus pénibles dans lesquelles sont transportés les usagers du métro amènent une stagnation, voire une réduction du nombre de voyageurs dont un certain nombre utilisent leur propre voiture pour se rendre à leur travail et en revenir. Comme le font certains automobilistes qui ne veulent pas payer le péage sur les autoroutes, ils empruntent alors des voies de circulation qui ne sont pas prévues pour accueillir ce surcroît de trafic.

L'augmentation particulièrement sensible en 1971 des accidents et des victimes en zone urbaine est caractéristique.

Ce qui est vrai pour les grands axes l'est également pour le réseau secondaire.

Par exemple, des centaines de kilomètres de lignes de chemin de fer sont supprimés ou sur le point de l'être, comme si le pouvoir voulait procéder à une liquidation progressive du trafic voyageurs de la S. N. C. F.

Les lignes secondaires sont supprimées dans les régions où les routes sont le plus mal entretenues.

Or, la moitié des accidents a lieu sur ces réseaux. On peut donc dire, objectivement, que la politique du pouvoir, en matière de transports et de routes, accroît les risques d'accidents de la circulation.

L'effort du fonds spécial d'investissements routiers en faveur des collectivités locales devrait être augmenté pour atteindre rapidement le taux de 30 p. 100 fixé par la loi de 1955, pour la dotation du fonds au profit des communes et des départements; 50 p. 100 du produit de la taxe sur les carburants devraient être attribués au fonds d'investissements routier.

Dégager des crédits pour l'amélioration de notre infrastructure routière constitue certainement un des moyens les plus efficaces pour prévenir les accidents de la route. C'est une décision que peut prendre le Parlement.

Je voudrais évoquer enfin la situation dramatique des victimes des accidents de la route. Elles se heurtent fréquemment à de graves difficultés pour vivre pendant l'arrêt de travail.

Les compagnies d'assurances, quelle que soit la teneur de la déclaration reçue de leur client, refusent systématiquement d'indemniser la victime ou de lui servir une provision tant qu'elles n'ont pas connaissance du dossier pénal. « Le criminel tenant le civil en l'état », la victime attend des mois, parfois des années, avant de pouvoir faire valoir ses droits vis-à-vis de la compagnie d'assurances du tiers responsable. Ce retard est particulièrement grave lorsque plusieurs membres de la même famille sont hospitalisés ou reçoivent des soins pendant plusieurs mois.

Nous serions désireux de savoir ce qu'entend faire le Gouvernement pour permettre l'octroi immédiat d'indemnités ou de provisions aux victimes d'accidents de la route.

Pour terminer, une dernière réflexion :

Ne serait-il pas logique de repenser le budget de la France en donnant moins aux œuvres de mort et davantage aux œuvres de vie ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Tissandier, auteur de la quatrième question.

**M. Maurice Tissandier.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le samedi 29 avril — il y a six jours à peine — l'affreux bilan des accidents de la route s'élevait à 45 morts et 1.725 blessés; le dimanche 30 avril, il s'élevait à 55 morts et à 1.668 blessés, le lundi 1<sup>er</sup> mai à 58 morts et 1.502 blessés.

Les statistiques nous apprennent que le nombre des tués au cours des trois premiers mois de 1972 est supérieur de 23 p. 100 à celui du premier trimestre de l'an dernier.

Plus de 15.000 morts en 1970, plus de 16.000 en 1971 ! Combien en 1972 ? Peut-être 17.000 ? Et combien de blessés ?

Imaginons notre immense émotion, notre horreur, si quelque tragédie anéantissait brutalement et chaque année la population entière d'une ville de 16.000 habitants, une ville comme Issoudun, par exemple, dans ma circonscription.

Mais ces 16.000 morts, tout au long de l'année et de nos routes, fléau chronique devenu banal, hélas ! ne frappent pas l'esprit comme le tragique des grandes catastrophes.

Et à côté des drames humains, des deuils, des blessés souvent handicapés pour la vie, il y a aussi l'absurde gaspillage qu'une telle hécatombe représente pour la collectivité tout entière : « Six milliards et des larmes... » titrait récemment un hebdomadaire qui tentait d'évaluer le coût financier annuel des accidents de la route.

Un tel bilan s'établit malgré l'effort inlassable et tout à fait remarquable qu'accomplit la gendarmerie et la police auxquelles nous devons tous rendre hommage.

Certes, le problème posé est difficile à résoudre et il ne suffit pas de s'indigner pour que surgisse la solution. L'automobile avec ses avantages et ses risques fait partie de la vie quotidienne des pays développés.

Les causes des accidents sont complexes et multiples. Dans la plupart des cas elles dépendent du conducteur, de la route, du véhicule et des circonstances du moment. Les actions de prévention doivent donc être multiples, diversifiées et s'attaquer à chacun des aspects du problème. C'est dire qu'en matière de prévention routière il n'y a pas de panacée.

Le Gouvernement a déjà pris des mesures utiles, excellentes et parfois courageuses parmi lesquelles on peut noter : l'amélioration d'une partie de l'infrastructure routière, la suppression de certains points noirs, une meilleure signalisation, une recherche de la sécurité des véhicules, avec la pose obligatoire des ceintures de sécurité et l'existence d'un indicateur d'usure des pneus, une répression plus sévère des infractions, un contrôle de l'alcoolémie, l'enseignement des règles élémentaires de sécurité routière dans les écoles et une sécurité meilleure des piétons et des cyclistes en ville, etc.

Parmi les mesures prises, la limitation de vitesse, instituée il y a deux ans par la réunion interministérielle de sécurité routière, ne semble pas avoir donné les résultats espérés — c'est le moins qu'on puisse dire — puisque la progression du nombre des accidents est très nettement supérieure à celle des véhicules mis en circulation.

C'était à prévoir. Lorsque cette mesure a été instituée, l'*Auto-Journal* et la SOFRES ont fait un sondage d'opinion, qui montra que la limitation de vitesse n'était pas considérée par les Français comme un moyen efficace de lutte contre les accidents de la circulation. Et le bon sens populaire avait raison.

Il faut donc faire un effort plus énergique encore. Le Gouvernement y est décidé, nous le savons, et vous nous direz tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures nouvelles il compte prendre dans ce sens.

Pour ma part, et au nom du groupe des républicains indépendants, je voudrais vous apporter quelques suggestions précises,

particulièrement en ce qui concerne l'apprentissage de la conduite, la sécurité des véhicules et l'infrastructure routière.

En matière de conduite, la réforme du permis de conduire actuellement mise en application apporte une importante amélioration à l'état de choses antérieur. Le remplacement de l'oral par une série de tests audio-visuels et la conduite sur un circuit routier à vitesse normale sont incontestablement de très heureuses innovations. Il faut progresser dans cette voie et peut-être instituer une épreuve de conduite de nuit. En somme, nous aurions un permis à l'exemple de celui que vient de créer la principauté de Monaco.

Mais cela ne sera pas encore suffisant pour la conduite de voitures très rapides.

Il est bien évident qu'entre 120 et 180 kilomètres à l'heure il y a une différence énorme de conduite, non seulement dans les réflexes indispensables mais aussi dans la technique de la conduite.

L'apprentissage de cette conduite devrait donc être différent, le contrôle des compétences du conducteur plus poussé, plus exigeant, l'examen médical du candidat obligatoire dès lors que le véhicule peut dépasser une certaine vitesse.

J'ai d'ailleurs l'intention de déposer prochainement une proposition de loi tendant à l'institution d'un permis spécial « sport » qui serait exigé de tout conducteur de véhicule pouvant dépasser 170 kilomètres à l'heure. J'ajoute que, dans ce cas, l'apprentissage ou le perfectionnement de la conduite devrait avoir lieu en partie sur des circuits, et non pas uniquement sur route, ce qui pose le problème du nombre actuellement insuffisant de circuits permanents disponibles pour l'instruction et le perfectionnement de cette catégorie de conducteurs.

En ce qui concerne la sécurité dans les voitures, il me semble que certaines améliorations techniques devraient être rendues obligatoires. Et j'en vois trois particulièrement : le « capotage » du tableau de bord qui éviterait de nombreuses fractures de la rotule ; la mise en place, dans le toit, d'arceaux de sécurité qui éviteraient l'écrasement de la voiture en cas de « tonneau » ; enfin et surtout, une amélioration de la qualité des pare-brise.

En effet, il faut savoir que le moindre gravillon qui fait éclater notre pare-brise peut faire de nous un aveugle. Or plus de 7 p. 100 des véhicules en circulation subissent un éclatement du pare-brise, ce qui signifie que plus d'un million d'automobilistes, conducteurs ou passagers, sont chaque année menacés de cécité.

Les lésions observées par le corps médical sont essentiellement dues au verre trempé. Le verre feuilleté, avec feuille plastique intercalaire, est infiniment moins dangereux. On étudie actuellement, dans divers pays, des glaces à haute résistance, dont certaines équipent déjà des voitures de compétition. Il est donc indispensable et urgent de demander aux industriels de pousser l'étude de ces verres spéciaux puis d'en imposer rapidement l'utilisation pour toutes les voitures.

Quant aux ceintures de sécurité, que la pose en ait été rendue obligatoire est une excellente chose ; encore faut-il que les conducteurs les utilisent : c'est affaire d'information et de persuasion.

L'an dernier, une excellente campagne de la Prévention routière — qui mène, soulignons-le en passant, une action remarquable en faveur de la sécurité — a fait que le nombre des véhicules équipés de ceintures est passé de 24 à 34 p. 100. Il faut persévérer dans cet effort et « extirper » de l'esprit des conducteurs français le mythe de l'éjection salvatrice, alors qu'elle est dans la très grande majorité des cas une cause d'aggravation considérable des blessures.

Il faut aussi rendre obligatoire l'appui-tête, et surtout les bavettes sur roues arrière afin d'éviter la projection de boue et de cailloux sur le pare-brise de la voiture suivante.

Enfin, la sécurité des automobilistes dépend non seulement de l'équipement approprié des véhicules, mais aussi de leur état, ce qui pose le problème du contrôle technique périodique.

Ce contrôle, actuellement facultatif, est en partie effectué par les centres de sécurité des associations d'automobilistes, avec le concours de la Prévention routière.

Ces centres fonctionnent remarquablement. Malheureusement, ils ne disposent pas de moyens financiers suffisants. C'est pourquoi il faut instituer des contrôles encore plus complets de tous les véhicules automobiles, obligatoires tous les trois

ans, et donner aux centres de sécurité les subventions nécessaires pour les organiser.

Sur cette importante question de la sécurité des véhicules, j'aimerais que vous me fassiez connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, les résultats de l'enquête qui a dû être faite, comme vous nous l'annoncez à cette tribune il y a un an jour pour jour, par l'organisme national de sécurité routière.

En troisième lieu, il y a tout ce qui concerne l'infrastructure routière.

Développer les autoroutes, supprimer les points noirs, ce sont là, je l'ai dit, d'excellentes mesures. Le Gouvernement s'emploie aussi à rendre les routes à grande circulation plus sûres.

A cet égard, je me demande s'il ne serait pas aussi simple — et même parfois plus facile — de doubler une route nationale, en créant ainsi deux voies distinctes à sens unique, plutôt que de porter à quatre voies la route existante ; la sécurité en serait fortement accrue.

Il ne faut pas oublier non plus l'importance de la qualité du revêtement. Beaucoup plus d'accidents qu'on ne le croit généralement sont dus au mauvais état de la chaussée.

Il y a mille et un pièges sur ces routes d'importance moyenne mais souvent très fréquentées, sillonnées par les poids lourds : chaussées étroites, ondulées ou bombées, glissantes ou gravillonnées par plaques. Lorsque l'automobiliste y est accidenté, la cause ordinairement relevée est l'excès de vitesse ! Bien sûr, s'il avait roulé lentement, l'accident ne serait pas survenu ; mais, à la vitesse, souvent raisonnable d'ailleurs, à laquelle il circulait, il n'y aurait pas eu d'accident sur une route de bonne qualité. Alors, pourquoi inriminer le conducteur plus que la route ?

Autre problème : les arbres, qui représentent un très grand danger. Rouler à 120 kilomètres à l'heure à deux mètres, quelquefois moins, d'énormes platanes, c'est prendre en deux ou trois dixièmes de seconde le risque d'une percussion mortelle qui, hélas, se réalise trop souvent.

Une route bordée d'arbres est donc infiniment plus dangereuse qu'une autre. Je comprends que, pour des raisons d'esthétique et de protection de la nature, on se refuse à l'arrachage ; mais alors, il faut prendre des mesures particulières, c'est-à-dire la protection de ces arbres par des rails de sécurité, par un talus de terre ou par une haie s'ils sont assez loin du bord de la route.

Ces solutions sont coûteuses, certes, mais elles sont seules capables de supprimer ou de réduire le risque mortel que représente la percussion directe contre un arbre.

Enfin, le chirurgien que je suis ne saurait passer sous silence le problème des secours aux blessés de la route ; la rapidité de ces secours et l'accueil des blessés dans des établissements hospitaliers bien équipés font toute la différence entre la vie et la mort, entre un blessé récupérable et un invalide pour la vie.

Je sais bien qu'il est difficilement concevable de « quadriller » la France entière par un réseau hospitalier spécialisé suffisamment dense pour qu'il n'y ait plus aucun problème, mais nous en sommes encore très loin et un effort considérable doit être accompli dans ce domaine.

Cette importante question exigerait un long développement et même un débat spécial. J'ai préféré, étant limité par le temps, insister aujourd'hui sur la prévention des accidents de la circulation.

Je vous ai, monsieur le secrétaire d'Etat, exposé certaines des mesures que je souhaite vous voir prendre d'urgence.

Elles me paraissent indispensables. Quelques-unes sont simples, faciles à mettre rapidement en vigueur, d'autres sont plus complexes et demandent en effet des études, des expérimentations, ou l'installation de tout un système administratif.

Mais il faut bousculer les habitudes, il faut faire vite au lieu d'attendre un an des rapports ou des procès-verbaux de réunions ; il faut être efficace. Car la route, elle, n'attend pas : elle tue un Français toutes les trente minutes.

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

**M. René Chazelle.** Un Français meurt toutes les trente minutes sur les routes de France ! Pour que la mort ne soit pas au bout de notre route, il faut que, d'urgence, le Gouvernement pose

le problème des accidents de la circulation comme un problème majeur de survie dans la nation.

C'est un véritable fléau national que nous avons à combattre, et quelques chiffres en situent les dimensions : pour le seul week-end de Pâques 1972, on a dénombré 265 morts et 5.260 blessés ; et, pour l'année 1971, le bilan en France s'établit à 16.212 morts, soit une augmentation de 7,45 p. 100 par rapport à 1970, et à 233.374 blessés, soit une augmentation de 7,19 p. 100.

Ainsi, le nombre des morts est supérieur à la population d'une ville comme Rambouillet, et celui des blessés à la population d'une ville comme Nice.

On découvre soudain qu'une mesure unique comme la limitation de vitesse est inopérante. C'est en définissant une véritable stratégie de défense nationale, un ensemble de mesures intéressant la route, le véhicule, l'homme, qu'on peut essayer de réduire le prix absurde en vies humaines qui est pour l'automobiliste français le plus élevé du monde.

Dois-je ajouter que le parc automobile s'accroît chaque année ? Si on dénombrait huit millions de voitures particulières en 1965, on prévoit que vingt-deux millions de véhicules seront en circulation en 1985.

Parallèlement à cet accroissement de trafic qu'il est impossible d'endiguer, les accidents de la circulation augmentent dans des proportions mathématiques.

Il faut faire savoir aux actuels candidats au permis de conduire qu'ils courent un risque sur dix de tuer ou d'être tués dans un tel accident.

Je voudrais, mesdames, messieurs, avant d'aborder les trois points qui me semblent déterminants dans l'étude de ce problème — la route, le véhicule, l'homme — indiquer que l'accident contre lequel on ne peut rien, ressortissant à la fatalité, est exceptionnel, et que l'accident de la circulation se présente dans des conditions médicales spécifiques. Cela me permettra d'évoquer le corollaire de ces accidents, après en avoir étudié les causes, c'est-à-dire la réorganisation des soins aux blessés et les chances de survie.

Le premier des facteurs déterminants, c'est la route. Longtemps — d'autres l'ont déjà dit à cette tribune — notre réseau routier fut le plus beau du monde. Aujourd'hui, la vérité éclate. Si le réseau français a une densité remarquable, il est absolument inadapté au trafic moderne.

Le réseau national, systématiquement négligé, faute de crédits d'entretien, est au bord de la destruction. Cependant, le fonds spécial d'investissement routier, qui fut créé en 1951, n'a jamais été alimenté selon les prescriptions légales. On devait lui consacrer 22 p. 100 du produit de la taxe sur les carburants. Ce ne fut jamais le cas. Le taux réel évolua entre 7 p. 100 et 13 p. 100, tandis que le montant de la taxe, lui, avait doublé dès 1960.

Le problème des autoroutes doit aussi être évoqué. On a estimé que la construction de 4.500 kilomètres d'autoroute éviterait 1.100 tués par an. Je ne pense pas, contrairement à certaines idées, à certaines espérances, que l'autoroute puisse être une panacée propre à assurer la sécurité routière. Que nos espoirs n'aient pas été réalisés dans la construction d'un certain nombre de kilomètres nécessaires, nous en sommes tous convaincus. Mais que le Gouvernement n'y trouve pas une justification à la lenteur de la construction envisagée !

L'autoroute est pour trop de conducteurs un autodrome. Se pose le problème nouveau de la conduite sur autoroute. Il faudra éduquer les conducteurs par persuasion ou par contrainte, en sachant que les conducteurs des pays voisins du nôtre se sont adaptés depuis plus longtemps que nous à l'utilisation des autoroutes.

Il est certain que, par sa monotonie, l'autoroute crée un relâchement de l'attention. Elle fait croire fallacieusement à un conducteur qu'il peut user et abuser de ses forces en « avalant » un nombre excessif de kilomètres et que la facilité est synonyme de sécurité.

Puisque je parle de l'infrastructure, je dois souligner le danger que présentent les points noirs sur l'ensemble des réseaux, points noirs qui ne sont pas tous supprimés, loin de là, et la nécessité de hâter la transformation des routes à trois voies, les plus meurtrières, en routes à quatre voies.

En attendant les autoroutes, il conviendrait de renforcer la signalisation au sol pour faciliter l'orientation du conducteur, de multiplier les bandes délimitant la bordure de route en

utilisant des bandes réflectorisées, visibles la nuit, de supprimer les obstacles latéraux dangereux — poteaux télégraphiques et téléphoniques, panneaux de signalisation et bornes de kilométrage — d'améliorer les carrefours dangereux dont je parlais il y a un instant et de simplifier la signalisation, qui est une cause de distraction.

Actuellement, sur cent kilomètres de route nationale, un conducteur doit enregistrer quelque cinq cents signaux !

L'élargissement des routes, j'y insiste, s'impose. On ne fait pas atterrir un Boeing 747 sur une piste d'avant-guerre conçue pour de petits appareils à hélice. Voilà pourtant ce qui se passe en France, avec nos voitures, quand elles arrivent à frayer leur chemin sur des routes étroites, à double sens, trop souvent en défectueux état.

Le deuxième volet de mon triptyque, je le consacrerai à la voiture.

Selon les statistiques, la part des accidents imputables aux voitures particulières peut être évaluée à 12 p. 100.

Pour cent accidents causés par une déficience du véhicule, vingt et un sont dus aux pneumatiques usés, vingt et un à des freins défectueux, quinze à des feux insuffisants ou inexistantes, quatre à une direction dérégulée, neuf à un mauvais état général. Enfin, 30 p. 100 de ces accidents découlent d'une surcharge.

Dois-je rappeler qu'un jeune avocat américain, Ralph Nader, a démontré que, pour des raisons d'ordre commercial, l'industrie automobile américaine faisait passer l'élégance des formes et les performances avant la sécurité. A la suite du livre de Ralph Nader, le parlement américain a voté une loi chargeant le secrétaire d'Etat au commerce de préparer des mesures de sécurité applicables à tous les véhicules.

Il serait nécessaire que le contrôle, obligatoire en France pour les poids lourds, soit étendu aux voitures de tourisme. A cet égard, nous sommes en retard par rapport à d'autres pays voisins, telle la Belgique.

La vétusté du véhicule joue un rôle déterminant. Des vérifications périodiques et régulières sont souhaitables, comme cela se pratique en Suède, au Japon, en Allemagne fédérale, en Grande-Bretagne, en Union soviétique, où elles peuvent entraîner la confiscation du véhicule. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet en France.

Le contrôle doit évidemment porter aussi sur l'équipement en usine même des véhicules.

Dans ce domaine, on peut parler d'une double sécurité, à la fois active et positive : active, lorsqu'elle empêche l'accident de se produire, positive quand elle diminue l'effet de l'accident.

Sait-on, par exemple, qu'en matière de résistance de la carrosserie aux chocs, la partie centrale est souvent renforcée, mais que l'avant et l'arrière sont déformables et absorbent les chocs avant l'habitacle ? Pratique séduisante, sans doute, mais qui comporte un grave danger ; le réservoir d'essence, en effet, est généralement placé à l'arrière, dans la partie écrasable, et l'incendie peut aggraver le choc.

D'autre part, selon les spécialistes, la moitié des morts seraient évitées par l'usage généralisé d'une bonne ceinture de sécurité, les deux tiers des blessés ne seraient pas de grands traumatisés et on éviterait ainsi 200.000 invalides, dont la moitié à titre définitif.

Je sais qu'en dépit des campagnes de propagande en faveur des ceintures de sécurité — et je rends hommage ici à la Prévention routière et à tous les organismes qui se sont penchés sur la protection des usagers — beaucoup d'automobilistes croient en l'efficacité de la ceinture mais redoutent de périr carbonisés en cas d'accident.

Les incendies de voitures et les noyades n'entrent que pour 2 p. 100 dans les accidents mortels. Les chiffres que je viens de citer montrent combien le nombre de morts et de blessés graves diminuerait si la ceinture de sécurité était utilisée.

Dois-je indiquer que le département des transports des Etats-Unis d'Amérique envisage de rendre obligatoire, dès 1973, le sac gonflable qui constitue actuellement, en matière de sécurité routière, la recherche la plus avancée ? J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, connaître votre opinion sur ce point.

Enfin, dans les accidents, il y a la place de l'homme : ce fléau des accidents de la route n'a, nous le savons, que les apparences de la fatalité.

L'insécurité routière qui, à notre époque, peut s'assimiler aux grandes calamités du Moyen Age, trouve, en dehors de la voiture proprement dite et des infrastructures non adaptées, dans le conducteur le grand responsable.

Ce qui frappe dans un accident de la route, c'est l'extrême disproportion entre l'insignifiance habituelle des causes et la gravité des conséquences.

Pour une signalisation qui n'a pas été vue, toute une famille est décimée. Un repas à peine plus arrosé que de coutume, et ce sont des morts et des infirmes à vie. Un seul instant de distraction, et l'enfant qui jouait en traversant la rue n'est plus !

Il faudrait peut-être se demander si la délivrance du permis de conduire à vie n'est pas une idée aberrante. Dans certains pays étrangers — en Californie par exemple — on ne délivre le permis que pour quatre ans.

Ne conviendrait-il pas de créer un permis spécial pour les voitures rapides ?

C'est à une éducation permanente du conducteur qu'il faut parvenir et il faut l'entreprendre dès l'enfance.

Faut-il également créer un permis sélectif ? Actuellement, le système qui est le nôtre donne le droit de conduire plus qu'il n'apprend véritablement à le faire.

Il me serait agréable de savoir si la loi de 1957 rendant obligatoire dans toutes les écoles l'enseignement des règles de la sécurité routière a donné les résultats escomptés.

Peut-être faudrait-il encore, en dehors de la formation continue, que l'auteur d'un accident soit obligé de suivre des cours de perfectionnement pendant quelque temps et repasser son examen.

Tout cela montre que c'est l'ensemble du problème de la protection qui doit être revu.

Je voudrais maintenant dire quelques mots de la suite des accidents, c'est-à-dire, selon l'expression d'un des orateurs précédents, de la survie et de l'organisation des soins aux blessés.

Il convient d'insister sur le caractère très particulier de l'accident de la route en raison des éléments de dynamique qui interviennent lors du choc et qui modifient complètement les conséquences du traumatisme.

Il n'y a, mesdames, messieurs, aucun point de commun entre un traumatisme direct porté sur un corps au cours, par exemple, d'un accident du travail, et les lésions constatées sur un accident de la route, en fonction même de sa présence dans un véhicule en mouvement et des lois dynamiques qui interviennent. Le choc que subit un véhicule percutant un arbre à 120 kilomètres/heure est comparable à celui qu'il subirait s'il tombait d'une hauteur de 84 mètres. On conçoit dans ces conditions que les victimes soient très souvent atteintes de lésions, fractures et traumatismes simultanés.

La vitesse, la décélération brutale qui va se produire au moment de l'arrêt du véhicule contre un obstacle provoquent des ruptures d'organes. En un dixième de seconde le cerveau, dont le poids moyen est de 1,500 kilogramme pèse alors 33 kilogrammes à 80 kilomètres/heure. Cependant que le poids du cœur passe à 7 kilogrammes et celui du foie, qui normalement est de 1,600 kilogramme à 1,800 kilogramme, atteint 38 kilogrammes.

Les viscères, intestins, rate, ne subissent pas moins les effets de l'arrêt brutal en pleine vitesse, d'où des éclatements responsables d'hémorragies internes.

Ces lésions réagissent l'une sur l'autre et ces associations lésionnelles ont le triste pouvoir, en se potentialisant, de donner aux poly-traumatisés ce haut caractère de gravité. Ce sont ces associations qui expliquent que les blessés meurent souvent dans la première ou dans la deuxième heure qui suit l'accident, bien qu'apparemment les lésions n'aient pas paru graves.

Ainsi est démontrée la nécessité absolue d'entamer la réanimation par priorité, nécessité qui justifie les moyens de secours d'urgence, le recours à une véritable antenne de réanimation toujours en alerte, capable de se rendre sur les lieux de l'accident et possédant à bord un personnel entraîné et un matériel adéquat.

Pour organiser un bureau de secours aux blessés de la route, un secteur d'intervention, il faut améliorer l'efficacité, la rapidité du système d'alerte par l'installation de nombreuses bornes

téléphoniques jalonnant les routes tous les cinq kilomètres environ. Ainsi lorsque l'alerte sera reçue par la gendarmerie reliée directement à ce réseau téléphonique d'urgence — et nous estimons que la gendarmerie doit avoir le monopole de la réception — pourra être répercuté l'appel aux ambulanciers qui dirigeront le blessé vers l'hôpital.

Le deuxième stade est celui de l'hôpital — en général un hôpital de deuxième catégorie — qui doit pouvoir s'équiper pour résoudre les problèmes nouveaux.

Enfin, le troisième stade sera le Centre hospitalier universitaire, où le blessé sera évacué par ambulance ou par hélicoptère.

Mais, devant la grande misère de nos hôpitaux, peut-on espérer voir s'organiser très rapidement ces services de premiers soins et de thérapeutique qui conditionnent la survie de tant de blessés ?

J'aimerais connaître votre opinion sur ce point et savoir, par exemple, combien de bornes ont été installées sur nos routes depuis quelques années : il pourrait peut-être y en avoir un peu plus ?

A travers tous ces problèmes, se pose finalement celui de la civilisation qui, il faut le dire, engendre les automobilistes qu'elle mérite. Les trois éléments de la tragédie que nous venons d'analyser — la route, le véhicule, l'homme — montrent qu'il faut agir d'une manière vaste et continue et mener la lutte dans ces trois directions.

A travers le bilan que je viens d'esquisser des morts et des douleurs, j'aperçois cette immense cohorte des handicapés, avec six cent mille infirmes, souvent des jeunes, condamnés à perpétuité. Que dire, aussi, de la perte économique qui se chiffre à plusieurs milliards ?

Vous avez le devoir, monsieur le secrétaire d'Etat, d'établir un plan de protection de l'usager de la route : automobiles, véhicules à deux roues, piétons. C'est une charte qui devrait recevoir l'assentiment de chacun de nous. Qui reviendra vivant, mesdames et messieurs, du prochain week-end ? Dans cette enceinte même, que de deuils dus à la route !

Si vous entreprenez cette campagne en coordonnant les efforts autour d'une autorité centrale, alors vous aurez résolu l'un des grands problèmes du monde contemporain. La sécurité routière sera le fruit d'une véritable stratégie, d'un programme cohérent portant à la fois sur l'infrastructure, le véhicule, le conducteur. Elle réclame des efforts longs, patients et coûteux, à commencer par les pouvoirs publics qui ont profité largement de l'automobile et qui ne peuvent lui refuser une aide nécessaire. Il s'agit d'une mobilisation générale, mais finalement elle n'a pas de prix. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire auprès du Premier ministre.

**M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, la plupart des orateurs ont rappelé le triste bilan : 174 morts et 5.857 blessés dont 500 graves pour le week-end du 1<sup>er</sup> mai ; 265 morts, 5.266 blessés pour Pâques ; plus de 16.000 morts en 1971 et un nombre de blessés et de mutilés égal à la population de Nice. Mais n'oublions pas, à côté de ces grandes hécatombes des week-end et des vacances, le nombre des morts qui s'égrènent tout le long d'une semaine, jour après jour. Il y a eu 174 morts pour le week-end du 1<sup>er</sup> mai, mais hors des dimanches et fêtes, il y a en moyenne 120 morts sur trois jours.

La bataille de la route est donc plus meurtrière en France que la plus meurtrière des guerres de ces vingt dernières années ; plus meurtrière que la guerre d'Algérie dans ses pires moments. Elle tue un nombre considérable d'hommes et de femmes, et notamment de jeunes. Les statistiques les plus lourdes ne concerne-t-elle pas surtout des jeunes entre 18 et 25 ans ? Il y a plus de jeunes victimes d'accidents de la route que de tout autre forme d'accident ; plus de blessés et d'invalides de la route qu'il n'y a de blessés ou de mutilés du travail dans tous les secteurs de la vie économique ; plus de femmes blessées et défigurées par la route que dans toute autre circonstance.

Comme tous les orateurs l'ont constaté, c'est là un problème extrêmement préoccupant, une des grandes causes de sécurité nationale.

Réfléchissant à ce problème, il faut d'abord se demander comment et pourquoi nous sommes arrivés à une telle situation. On répond généralement que c'est parce que nous sommes entrés dans une civilisation de l'automobile et que la société industrielle

moderne fait de l'automobile non seulement l'instrument des voyages, mais un outil de travail quotidien, un élément essentiel des loisirs et de la détente et même un signe de promotion sociale et de réussite dans la vie ambitionné par tous. L'automobile est devenue aujourd'hui la compagne de toutes les familles, de toutes les cités, de tous les instants.

Ce problème n'est évidemment pas spécifiquement français ; tous les pays industriels modernes — je veux parler des pays occidentaux — connaissent les mêmes difficultés : aux 16.000 morts dénombrés en France au cours de l'année 1971 peuvent être comparés les 18.600 morts qu'on a comptés, dans le même temps, en République fédérale allemande.

En regard à cette élévation dramatique du nombre des blessés et des morts sur la route on met aussi l'augmentation parallèle du parc automobile — hier 8 millions de véhicules, aujourd'hui pratiquement 14 millions et plus encore dans quelques années — et l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus, c'est-à-dire, finalement l'augmentation considérable du trafic.

Néanmoins ces explications ne suffisent pas. A cet égard, les observations de tous les orateurs rejoignent les préoccupations, les soucis et les objectifs du Gouvernement. Nous sommes en présence d'un véritable drame national. Nous sommes tous conscients, aux différents postes que nous occupons, que depuis plusieurs années, on s'efforce de trouver des solutions, et en France comme à l'étranger, on ne peut nier que depuis deux ans les pouvoirs publics ont consenti un effort exceptionnel en ce domaine.

Pour la première fois a été conçue une politique commune de sécurité routière, c'est-à-dire une stratégie de coordination qui n'existait pas dans la lutte contre les accidents. Pour la première fois a été constitué un organisme — la commission interministérielle de sécurité — qui anime, impulse et conseille les pouvoirs publics. Je tiens au passage à rendre hommage aux hommes qui assument cette lourde responsabilité.

Pour la première fois, dans le souci d'une politique de concertation, a été créée une table ronde au sein de laquelle siègent les meilleurs spécialistes des problèmes posés par l'automobile et les routes et qui a travaillé dans des conditions auxquelles je veux également rendre hommage.

Pour la première fois a été réalisé un programme finalisé fondé sur les études de la rationalisation des choix budgétaires. Plus qu'à n'importe quelle autre période un effort budgétaire considérable a été consenti. Sans entrer dans une longue énumération, on peut dire que la plupart des budgets de sécurité ont été doublés, voire triplés, que ce soit dans le domaine de l'infrastructure, ou dans ceux de la protection des automobilistes ou du secours aux blessés.

Et pourtant, les résultats ne sont pas satisfaisants.

Si, il y a deux ans, à la suite de la décision d'en appeler aux automobilistes eux-mêmes, de créer un choc dans l'opinion, d'amener les conducteurs à davantage réfléchir aux dangers de la route — M. le Premier ministre avait même prononcé une allocution sur ce thème — nous avons connu un certain répit, si la limitation de vitesse — qui a été quelque peu critiquée tout à l'heure par plusieurs orateurs — a donné de bons résultats pendant la première année, il faut bien reconnaître que, le temps faisant son œuvre, les habitudes reprenant le dessus, on a retrouvé les chiffres les plus mauvais que nous avions connus.

Nul ne peut dire que les mesures qui ont été prises par le Gouvernement aient été mauvaises, ni ce qui se serait passé si elles n'avaient pas été prises. Mais il faut reconnaître que si ce plan a été important et certainement utile, il n'est pas suffisant.

En présence d'une telle situation, il convient d'analyser point par point les questions posées et les suggestions présentées.

Les renseignements des organismes d'information des services publics, les rapports des observateurs privés et des organisations d'intérêt général comme la Prévention routière, comme les rapports des groupes d'assurances, révèlent quelles sont en fait les causes essentielles de ces accidents.

Certes, un accident n'a pas de cause dominante : il est une sorte d'instant de tragédie antique. Il recompose divers facteurs dans un laps de temps extrêmement court et a toujours un certain caractère de fatalité.

Néanmoins, parmi les facteurs d'accident, on relève dans des proportions qui varient très peu d'une étude à l'autre, essentiel-

lement les éléments dus au comportement des conducteurs — abus de l'alcool, par exemple — et, à un moindre degré qu'on le pense, l'état des véhicules ou celui de la route. Et, surtout, on relève également, et plus qu'on ne le dit souvent, la vitesse excessive.

Devant cette situation, des mesures précises ont été prises depuis deux ans.

On a évoqué tout à l'heure avec raison l'infrastructure. Certains orateurs se sont élevés contre l'état insuffisant de notre réseau routier, en faisant d'ailleurs une confusion entre son inadaptation au trafic moderne et les accidents qui peuvent en résulter. Car le problème est beaucoup plus complexe qu'on ne le croit, et il me faut malheureusement tempérer l'optimisme de ceux qui pensent qu'en améliorant nos routes, nous ferons tomber sérieusement la courbe des accidents sur ces routes.

En fait, nous sommes dans une sorte de permanente ambivalence. A juste titre, les rapports ont toujours fait état du « risque constant » que, de mon côté, j'appelle les gains compensés.

En effet, toute amélioration du réseau routier — politique qu'il faut, bien entendu, poursuivre — entraîne par voie de conséquence des causes d'insécurité supplémentaires et, loin de faire diminuer le nombre des accidents, risque souvent de l'augmenter. Nous le constatons de façon irréfutable dans des rapports techniques d'ailleurs mis à la disposition de tous.

Le meilleur exemple — on l'a cité — est celui des autoroutes.

Pendant des années, on a pensé que le développement d'un réseau autoroutier en France contribuerait pour beaucoup à la réduction du nombre des accidents et des victimes de la route. Or il faut souligner, sans pour autant conclure à l'interruption de cet effort, que l'autoroute tue trois fois plus en France qu'aux Etats-Unis. En 1971, les morts pour cent accidents sur les autoroutes ont été plus nombreux qu'en 1970 et dans les années précédentes.

En 1971, on dénombrait dix-neuf morts sur les autoroutes françaises pour cent accidents, onze sur le réseau de rase campagne et six sur l'ensemble du réseau.

L'explication du phénomène est simple : dans la mesure où l'autoroute donne au conducteur une confiance parfois excessive et facilite les déplacements à grande vitesse, l'on y observe moins qu'ailleurs les règles de sécurité, notamment la distance nécessaire à respecter entre les véhicules ; enfin, en certaines circonstances, les accidents sont aggravés parce qu'ils touchent de nombreux véhicules, surtout lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables.

Il ne faut pas s'y tromper : l'amélioration de l'infrastructure poursuivie avec vigueur et dans des conditions qui nous permettent, sinon de combler un retard considérable, du moins d'atteindre maintenant des chiffres très importants, ne sera pas la solution miracle. Les deux ans d'expérience que nous venons de vivre à ce poste avec les services compétents nous ont confirmé dans l'opinion, d'ailleurs partagée par tous les responsables de tous les pays, qu'il n'existe pas de panacée dans le domaine de la sécurité routière.

Donc, en France ou ailleurs, il n'y a pas de solution miracle et il ne faut pas attendre de résultats spectaculaires. Ce n'est pas une guerre-éclair mais une guerre de tranchées et c'est par un lent grignotage, multipliant les effets sur un certain nombre de points, que nous pouvons ralentir l'ascension de la courbe et peut-être un jour renverser la tendance.

Il est intéressant de constater que la même réglementation, ou à peu près, a été mise au point et appliquée en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne et dans d'autres pays. Toutefois, alors que dans les pays étrangers cette réglementation a permis de stopper, après quelque temps, l'accroissement de l'insécurité sur la route, en France elle ne l'arrête pas. Est-ce dû au tempérament national, à une application insuffisante de cette réglementation, à une politique de la prévention insuffisante ? Faut-il aller plus loin dans la voie de la fermeté demandée par l'opinion publique ? Dans tous les secteurs, sans exception, de la vie nationale, on constate que, devant la gravité des statistiques et, il faut bien le dire, des imprudences et des fautes commises systématiquement par une infime minorité des conducteurs, l'opinion exige de plus en plus la fermeté et une plus grande efficacité de certaines mesures. Ces mesures ne sont pas dirigées contre les automobilistes, comme certains voudraient le faire croire ; elles ont au contraire pour objet de protéger l'immense majorité des automobilistes contre les quelques spécialistes de l'insécurité qui n'observent jamais les règles élémentaires qui s'imposent sur les routes.

On a parlé, parallèlement, d'un effort sur la signalisation et avec raison. C'est un des problèmes auxquels, depuis quelques mois, nous essayons d'apporter des solutions, d'autant plus que, dans le cadre des mesures de coordination européenne, la France doit adapter sa signalisation aux dispositions prévues par les Communautés.

Que cette signalisation soit horizontale ou verticale, un très gros effort est accompli, d'une part, pour unifier, simplifier et surtout améliorer la visibilité des panneaux, d'autre part, pour mettre, dès cette année, la moitié des routes françaises en signalisation prioritaire.

Dès 1973, cette opération sera terminée et couvrira l'ensemble du territoire. Enfin, un effort considérable est fait, que je ne voudrais pas illustrer par de longs chiffres, en ce qui concerne les bandes jaunes ou blanches qui donnent à l'automobiliste, à condition qu'elles soient respectées, un réel sentiment de sécurité.

Mais, au fur et à mesure que nous réalisons ces améliorations sur le réseau de rase campagne, nous constatons un phénomène qui prend de plus en plus d'acuité : l'insécurité croissante dans les agglomérations urbaines.

D'ailleurs, si, depuis deux ans, les statistiques n'ont pas été aussi satisfaisantes que nous l'espérons, l'analyse des chiffres révèle que la principale raison en est l'augmentation grave et préoccupante de l'insécurité dans les villes, faubourgs et banlieues.

Il est donc nécessaire d'intervenir également en ce domaine, d'où l'intérêt et l'urgence des plans de circulation urbaine, qui sont une riposte graduée à ces difficultés croissantes.

Dès maintenant, un crédit de 50 millions de francs est disponible pour l'exécution de ces plans en 1972. L'objectif, c'est la généralisation, dans le plus grand nombre possible de villes et, dès 1972, dans une douzaine, de plans de coordination de la circulation, combinant des actions d'amélioration de voies, d'aménagement de carrefours, de synchronisation de feux et aussi une meilleure surveillance, notamment de nuit. Car, malheureusement, on le constate dans la région parisienne, notamment sur le boulevard périphérique, la limitation de vitesse est très rarement respectée, d'où un taux d'accidents de plus en plus élevé.

J'en viens au deuxième point évoqué : celui des véhicules. Je répons d'abord que le contrôle technique des véhicules a fait l'objet d'études extrêmement sérieuses.

M. Tissandier m'a demandé de lui donner connaissance des résultats de l'opération Véhitec menée par les services techniques et achevée à la fin de 1971. Leur analyse est fort intéressante. Dans de nombreux secteurs de l'opinion, on pense que le contrôle technique obligatoire des véhicules améliorerait beaucoup la sécurité. C'est sans doute un facteur non négligeable d'amélioration ; l'opération Véhitec a permis d'établir, sur deux mille accidents étudiés à fond, que l'incidence de l'état des véhicules sur les accidents corporels était bien moindre qu'on ne le supposait.

La répartition est la suivante : accidents qui auraient été certainement évités par la suppression de défauts techniques constatés, 0,70 p. 100 ; accidents qui auraient peut-être été évités par cette suppression de défauts techniques, 2,40 p. 100 ; accidents dont les conséquences auraient été moins graves si tous les défauts constatés avaient été éliminés, 5,70 p. 100 ; accidents qui auraient peut-être eu des conséquences moins graves après cette élimination complète, 1,40 p. 100.

Au total, si l'état des véhicules intervient dans les causes d'accidents, il le fait dans des proportions beaucoup plus faibles que ne le croit la grande majorité de l'opinion. On peut estimer que dans 7 à 8 p. 100, au maximum des accidents, l'état d'un véhicule intervient plus ou moins.

Certes, il faut surveiller attentivement l'état des véhicules et d'abord multiplier les efforts privés, semi-publics ou publics de contrôle des véhicules par des stations-service ou par des opérations de sécurité dans le cadre de journées ou de semaines tant à Paris qu'en province. Je tiens d'ailleurs à remercier tous ceux qui, dans diverses organisations, s'intéressent à l'automobile et poursuivent l'action entreprise pour déceler un certain nombre de défauts sur les véhicules présentés.

Ainsi, le contrôle doit porter d'abord sur les pneus, qui peuvent causer des accidents dès lors qu'ils sont en mauvais état, et aussi sur les freins, les phares, la suspension.

Sans vouloir écarter l'idée d'un contrôle technique des véhicules, je ne crois pas cependant qu'il faille y attacher l'importance que certains y attachent. En l'occurrence, c'est progressivement que nous devons nous diriger vers un tel contrôle, en commençant par les véhicules qui ont plus de dix ans d'âge et en profitant de l'expérience acquise pour envisager de l'étendre éventuellement. Je souhaite d'ailleurs que, pour toutes les transactions de véhicules d'occasion, le contrôle soit automatiquement opéré par l'acheteur en utilisant les moyens actuels.

En ce qui concerne les véhicules, il est certain que, comme toute la Communauté européenne, nous aurons de plus en plus à appliquer les décisions du conseil des ministres des Six et demain des Dix. Dès à présent, le système du double freinage sera automatiquement installé sur les véhicules en France conformément à une décision européenne et d'autres dispositions, également d'origine européenne, commencent à être adoptées en ce qui concerne les poids lourds.

Mais nous avons aussi décidé d'accélérer l'application des mesures tendant à contrôler les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds — je répons sur ce point à M. Barel. L'installation d'un contrôlographe, qui sera obligatoire pour les camions lourds dès le 1<sup>er</sup> janvier 1973, permettra de vérifier la durée de travail des chauffeurs et la vitesse des camions. Cette mesure intéresse la sécurité de tous les conducteurs. Car elle est de nature à éviter de nombreux accidents imputables à la fatigue ou à la nervosité qu'éprouvent les chauffeurs au cours de trajets excessifs.

J'ajoute que de telles mesures sont prises en plein accord avec les organisations professionnelles et syndicales.

Je veux m'appesantir un instant sur un problème qui a été évoqué par l'un des orateurs : celui de la ceinture de sécurité.

En dépit du scepticisme que bien des gens manifestent sans doute par peur du ridicule et du qu'en-dira-t-on, la ceinture de sécurité a déjà sauvé et sauvera encore des milliers de vies humaines. Non seulement il faut rendre obligatoire son installation sur les nouveaux modèles — c'est fait — mais il faut, par la persuasion, habituer les Français à l'utiliser en toutes circonstances, non pas seulement lorsqu'ils partent pour un voyage de trois cents ou quatre cents kilomètres, mais aussi et surtout lorsqu'ils font de petites randonnées et même en ville. Car la ceinture de sécurité est beaucoup plus utile en agglomération urbaine et pour de petits trajets qu'en rase campagne ou en voyage de longue durée.

Je ne reprendrai pas ce qu'ont déjà fort bien dit les auteurs des questions, mais j'insiste sur le fait que le moindre choc, même à soixante kilomètres-heure — et quelle est la voiture qui ne roule pas aujourd'hui à cette vitesse? — équivaut à un déplacement d'énergie de plusieurs tonnes.

Il faut donc poursuivre la campagne que la mission interministérielle, entre autres, a courageusement lancée et inciter de plus en plus les Français à utiliser sans crainte du ridicule la ceinture de sécurité.

Je puis annoncer que des instructions vont être données à tous les chauffeurs des voitures officielles et administratives pour qu'ils roulent désormais avec la ceinture mise. De même, nous allons demander aux autos-écoles d'utiliser systématiquement la ceinture de sécurité pour leurs cours, de façon à y habituer les futurs conducteurs.

Voilà ce que je voulais dire sur l'important chapitre des véhicules. J'en arrive au problème essentiel de l'éducation du public, de la sensibilisation de l'opinion.

On a beaucoup parlé du nouveau permis et des conditions dans lesquelles il est maintenant délivré. Ce n'est pas encore parfait, mais c'est un grand progrès sur la situation passée. Une double épreuve de contrôle des connaissances et de contrôle des aptitudes et la reconstitution aussi fidèle que possible des conditions de conduite sur route ont grandement amélioré la valeur du permis et permettront de former pour l'avenir de meilleurs conducteurs. Mais, bien entendu, toutes ces dispositions ne porteront vraiment leurs fruits que dans quelques années, et concurrentement nous sentons la nécessité d'inciter les automobilistes à suivre spontanément des cours de recyclage, à se perfectionner eux-mêmes, à prendre connaissance des nouvelles dispositions et des nouvelles signalisations, bref à s'intéresser activement à l'évolution de la sécurité routière.

Un chapitre particulièrement important dans le domaine de la sécurité est celui de la formation des conducteurs de poids

lourds ». On constate une grave pénurie de candidatures aux emplois de conducteur de « poids lourd » ; les statistiques, dans la mesure où l'on peut leur faire confiance, montrent en effet que 20.000 emplois seront offerts dans les prochaines années. Or on n'enregistre à l'heure actuelle que 2.000 candidats. Un problème de formation professionnelle accélérée, de réglementation et de recyclage se pose donc. Nous devons le résoudre dans les délais les plus brefs.

**M. Guy Ducoloné.** Il faudrait surtout améliorer leurs conditions de travail !

**M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Nous avons demandé au ministère d'Etat à la défense nationale de faire en sorte qu'un grand nombre de conscrits effectuant leur service militaire puissent bénéficier des cours de conduite, et notamment de poids lourds et de véhicules de transports publics.

J'en arrive maintenant au chapitre des secours aux blessés. Eviter les accidents, c'est très bien, éduquer les chauffeurs, former les conducteurs, alerter l'opinion, c'est utile. A cet égard je reprends l'idée émise par l'un de vous d'imposer à l'auteur d'un accident l'obligation de suivre des cours de perfectionnement et, éventuellement même, de lui faire repasser un examen. Cette suggestion est intéressante et nous allons l'étudier. Mieux qu'une amende, mieux qu'une condamnation par un tribunal, l'idée d'obliger l'automobiliste imprudent, négligent ou coupable à passer un nouvel examen, à suivre des cours, permettrait sans doute de modifier la mentalité et le comportement des conducteurs.

Puisqu'on m'a posé la question, je répondrai que la loi de 1957 est aujourd'hui très correctement appliquée dans les écoles. Avec ses pistes, ses cours de formation, ses classes dans les écoles maternelles et primaires, la prévention routière touche plusieurs centaines de milliers d'enfants par an. Il faudrait maintenant étendre aux établissements secondaires cette politique pour qu'on y acquière le sens de la conduite d'une automobile, pour qu'on y développe le contrôle des réflexes qui sont à la base du comportement du bon conducteur, de façon que, de l'école maternelle jusqu'à l'armée, soient inculquées la compétence, la science, la maîtrise de soi qui doivent caractériser non seulement le champion de course mais le bon conducteur français de notre époque.

En ce qui concerne les secours aux blessés, je n'ai pas grand chose à ajouter à tout ce qui a été dit et que je reprends entièrement à mon compte. Beaucoup est déjà réalisé. Oui, dans ce domaine, la lutte contre le temps est une lutte pour la vie ; chaque minute compte : dans les deux heures qui suivent un accident plus de 50 p. 100 des blessés pourraient être sauvés si tous les moyens étaient immédiatement apportés sur les lieux de l'accident. Je n'insisterai donc pas une fois de plus sur la nécessité de développer les équipes d'anesthésistes-réanimateurs, de créer des véhicules spécialisés dotés de ce matériel permettant de soigner les blessés sur le bord de la route, sur la nécessité d'accélérer l'appel en multipliant les bornes téléphoniques. En réponse à une question qui m'a été posée, je précise que 200 bornes supplémentaires ont été mises en place en 1971, ce qui porte leur nombre total à 1.000. Nous avons le projet d'en augmenter le nombre avec le secours de supports publicitaires, mais ce projet se heurte encore à quelques difficultés que nous nous efforçons de résoudre.

Actuellement, un grand nombre de départements sont entièrement équipés, parmi lesquels les quatre plus importants si l'on tient compte des migrations de vacances et des problèmes de l'été : les Alpes-Maritimes, le Var, l'Hérault et le Loiret.

En ce qui concerne la formation des étudiants en médecine, un très gros effort a été fait dans les principaux centres universitaires médicaux pour créer les équipes de réanimateurs qui nous manquent tragiquement. A cet effort doivent être associés les services de santé militaire ; en effet, en 1970, sur les soixante-dix unités mobiles existantes, quarante ont été tenues par du personnel militaire de santé, qui a secouru 10.500 personnes.

Voilà une énumération un peu longue et un peu ardue de différentes mesures prises par le Gouvernement dans les principaux secteurs de la sécurité routière. En fin de compte, que doit-on en retenir ?

On a parlé du danger représenté par les arbres, en raison de l'augmentation de la vitesse des véhicules sur les routes. Mais il paraît difficile de les supprimer totalement sur l'ensemble des routes françaises. En outre, de fil en aiguille, il faudrait aussi supprimer tous les obstacles, ce qui conduirait véritablement

à des mesures exorbitantes. Cependant, actuellement, un gros effort est entrepris pour protéger les arbres par des glissières. L'équipement va être réalisé sur plusieurs centaines de kilomètres et il convient de poursuivre l'effort.

Il est bon aussi de signaler, en matière d'équipements routiers, le développement des aires de sécurité au bord des autoroutes et des routes nationales notamment, qui permettent aux automobilistes luttant contre la fatigue, l'épuisement ou l'énervernement que peuvent provoquer de longs itinéraires, de se reposer après quelques centaines de kilomètres de parcours.

Un grand problème, maintenant à l'étude, est celui de la circulation de nuit, notamment en période hivernale. Nous l'avons d'ailleurs constaté pendant les dernières semaines de ce dernier hiver particulièrement rigoureux où de nombreux accidents ont eu lieu, dont certains ont été spectaculaires.

Nous étudions, avec l'intention de les mettre en œuvre rapidement, des dispositions supplémentaires de contrôle et de surveillance, ce qui exigera un effort considérable de la part de la gendarmerie ou de la police nationale et entraînera inévitablement, malgré l'extrême dévouement de ces hommes, une augmentation du personnel et surtout nous recherchons une amélioration très prochaine des moyens de contrôle tant il est vrai qu'en raison du trafic intense sur les autoroutes, les routes nationales et même les autres, au cours de certaines périodes particulièrement choisies, il devient très difficile de faire contrôler le trafic par un personnel immobile, sous peine, en arrêtant un automobiliste coupable d'une infraction, de provoquer en aval toute une série de carambolages.

Autrement dit, de plus en plus il faudra substituer à un contrôle humain et statique, un contrôle technique, par des moyens modernes, aux résultats d'ailleurs indiscutables qu'il s'agisse de la photographie, du radar ou d'enregistrements divers.

D'autre part, les rondes par équipes motorisées qui peuvent seules assurer une véritable surveillance permanente des autoroutes et des routes doivent se multiplier, comme aux Etats-Unis ou dans d'autres pays industrialisés.

Je ne manquerai pas de rendre hommage, ici, au dévouement et à l'esprit de sacrifice que manifestent toutes les formations qui concourent à la sécurité de la route : non seulement aux gendarmes ou à la police nationale, mais encore aux secouristes si oubliés en cette affaire, jeunes gens qui consacrent leur week-end, de jour comme de nuit, à relever des blessés, par tous les temps, sans aucune indemnisation et témoignant d'un esprit civique remarquable et trop peu récompensé ; ou qu'il s'agisse également des infirmiers, des ambulanciers, des pompiers de toutes sortes, tant des équipes locales que des formations nationales, enfin de tout le personnel médical et hospitalier qui, dans des conditions souvent très difficiles, fait des efforts surhumains pour essayer de sauver de la mort des centaines de blessés.

Cette situation qui a justement préoccupé tous les intervenants et qui, par-delà les frontières politiques, pose un problème de sécurité nationale touche à la vie de chacun et de chacune de nos compatriotes. Nous devons promouvoir une vaste campagne de sensibilisation et d'information car le facteur psychologique est au moins aussi important que l'ensemble des mesures techniques que nous pouvons accumuler pour essayer d'améliorer la situation.

**M. Virgile Barel.** Pour obtenir le paiement des indemnités, les accidentés continueront-ils à attendre les résultats des démarches administratives et judiciaires ?

**M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat.** On dit que je suis « l'oreille ». J'ai donc écouté attentivement votre intervention, monsieur Barel. Voici ma réponse.

Il est exact que souvent les compagnies d'assurances attendent que le dossier pénal d'une affaire soit définitivement examiné. Cela est dû à ce qu'en cas d'accident corporel, la justice est toujours saisie au minimum du délit pour coups et blessures involontaires, ce qui est d'ailleurs nécessaire dans l'intérêt de tous, y compris des victimes. Dans ce cas, les victimes se portent partie civile et leurs droits à indemnisation ne peuvent être déterminés que par jugement, et en fonction du pourcentage respectif des responsabilités des conducteurs en cause.

En réalité, les compagnies d'assurances versent très couramment des provisions par anticipation sur la décision du tribunal. C'est même la situation la plus fréquente. Elle intervient chaque fois que la responsabilité n'est pas douteuse. Dans les autres cas, il faut nécessairement attendre la décision de la justice



qui, rappelons-le, accorde des dommages et intérêts correspondant à la totalité du préjudice subi, lequel dépend notamment du délai qui s'écoule entre l'accident et le jour du jugement. Dans la plupart des cas, les éventuelles victimes de cette longue attente peuvent demander aux compagnies d'assurances le versement de provisions.

Je veux maintenant conclure cette trop longue intervention.

Après avoir pris des mesures qui ont montré leur utilité, bien qu'elles n'aient pas suffi à enrayer ce fléau, il faut assurément sensibiliser davantage les conducteurs et, d'une façon générale, intéresser les Français.

A cet effet, nous devrions donner plus d'importance aux activités des commissions départementales de la circulation et de la sécurité; personne ne connaît ces petits organismes qui, dans chaque département, font souvent un très bon travail mais dont les décisions ne sont pas divulguées.

En outre, il faut mobiliser tous ceux qui, à un titre quelconque, ont une certaine part de responsabilité dans cette affaire: les pouvoirs publics, les administrations, les collectivités locales, les parlementaires, les élus locaux et les associations qui, avec beaucoup de dévouement, se consacrent à ces problèmes, qu'il s'agisse de la Croix-Rouge ou de la Prévention routière.

Bien entendu, il faudrait utiliser mieux les multiples possibilités offertes par les écoles publiques, par l'armée et même par les entreprises; les comités d'entreprise pourraient sans doute aborder ce problème et faire profiter de leurs réflexions leurs adhérents et l'ensemble du personnel de l'entreprise.

Il faut bien comprendre que, compte tenu de l'ampleur du problème, les seules mesures techniques ne seront pas suffisantes. Il faut aussi, avec l'aide des journalistes, des porteurs d'opinion et des responsables de ce pays, montrer que c'est le comportement des automobilistes, c'est-à-dire l'état d'esprit du public et, finalement, l'attitude des Français, qui dans une large mesure, permettra d'améliorer cette situation.

Tel est, en tout cas, le souhait du Gouvernement qui entend poursuivre l'action entreprise depuis deux ans et qui, se refusant à céder à l'abandon, veut la renforcer très prochainement, avec votre appui, en vue de maîtriser ce problème qui, manifestement, dans notre société industrielle moderne, est le revers de la médaille. (Applaudissements.)

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

**M. Paul Barberot.** J'ai écouté avec beaucoup de plaisir, monsieur le secrétaire d'Etat, votre excellent exposé. Il fait le point exact des mesures prises et montre le soin qu'apporte le Gouvernement à l'étude du grave problème des accidents de la route et de leurs conséquences.

Mieux informé, j'apprécie davantage la portée de l'action menée par le Gouvernement, que je félicite et remercie.

Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, fait le point des mesures et des réalisations relatives à l'infrastructure routière. Je regrette qu'elles n'aient pas obtenu les résultats escomptés. Cependant je me réjouis d'apprendre que l'effort en faveur du réseau routier ne se ralentira pas, mais au contraire sera accentué.

J'insiste sur l'urgence de la suppression des « points noirs » et je souhaite que les travaux en ce sens soient accélérés, comme d'ailleurs ceux en faveur des zones de dépassement, en attendant mieux.

La vérification complète et obligatoire des véhicules en circulation doit être décidée d'urgence, et je serais heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette mesure s'applique d'ores et déjà aux véhicules âgés de plus de dix ans, car d'après les chiffres que vous avez cités, 7 p. 100 des 16.000 morts — soit 1.120 personnes — ont été victimes de l'état défectueux du véhicule.

J'insiste une nouvelle fois sur la nécessité de la connaissance du groupe sanguin des automobilistes et de son inscription sur le permis de conduire, ainsi que de l'enseignement du secourisme. Je constate avec plaisir que le secours aux blessés reste un de vos soucis premiers.

Votre exposé nous a permis — et je conclurai par là — de connaître le souci et l'action du Gouvernement et de juger de sa volonté de continuer l'importante tâche entreprise. Je vous en félicite et vous remercie avec satisfaction, monsieur le secrétaire d'Etat, de tout ce qu'il m'a été donné d'entendre cet après-midi sur le thème important de la sécurité routière.

**M. le président.** Le débat est clos.

— 3 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Deprez un rapport fait au nom de la commission spéciale sur le projet de loi relatif à l'exercice clandestin d'activités artisanales (n° 2230).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2296 et distribué.

— 4 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative à la protection des consommateurs en matière de démarchage et de vente à domicile.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 2297, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges.

— 5 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mardi 9 mai, à seize heures, séance publique :  
Fixation de l'ordre du jour :

Discussion du projet de loi n° 2089 relatif à l'état civil dans le territoire français des Afars et des Issas. (Rapport n° 2295 de M. Krieg, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Discussion du projet de loi n° 1865 portant modification du code du travail dans les territoires d'outre-mer en ce qui concerne le régime des congés payés. (Rapport n° 2213 de M. Jacques-Philippe Vendroux au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Discussion du projet de loi n° 2204 modifiant la condition d'âge pour être électeur aux élections des membres des comités d'entreprise et des délégués du personnel. (Rapport n° 2287 de M. Marcenet au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Discussion du projet de loi n° 1978 modifiant les dispositions de la loi du 13 juillet 1930 relatives à la durée et à la résiliation des contrats d'assurances. (Rapport supplémentaire n° 2216 de M. Delachenal au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures.)

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

#### Nomination de rapporteur.

COMMISSION SPECIALE CHARGÉE D'EXAMINER :

1° Le projet de loi complétant certaines dispositions du titre I<sup>er</sup> du livre VI du Code rural relatif au statut du fermage et du métayage et de l'article 27 modifié de la loi n° 62-933 du 8 août 1962, complémentaire à la loi d'orientation agricole (n° 1409) ;

2° Le projet de loi relatif aux sociétés agricoles d'investissement foncier (S. A. I. F.) (n° 1206).

**M. Deniau** a été nommé rapporteur du projet de loi relatif aux sociétés agricoles d'investissement foncier (S. A. I. F.) (n° 1206), en remplacement de M. Durieux.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 139 du règlement.)

### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

Commission d'enquête (sociétés civiles de placement immobilier).

23993. — 5 mai 1972. — **M. Gerbet** qui a été le président de la commission d'enquête sur le fonctionnement des sociétés civiles de placement immobilier et sur leurs rapports avec le pouvoir politique demande à **M. le Premier ministre** quelles suites le Gouvernement entend réserver aux propositions contenues dans le rapport de cette commission, notamment en ce qui concerne l'évolution souhaitable de la législation applicable aux sociétés civiles de placement immobilier et les pouvoirs des commissions parlementaires d'enquête ou de contrôle. Il attire d'autre part son attention sur un article publié dans le journal l'« Humanité » du 3 mai 1972, avant même que la publication du rapport ne soit intervenue. Cet article accusant la commission d'avoir voulu « blanchir » le pouvoir, il souhaite que le débat soit étendu à la partie des conclusions concernant les rapports entre les sociétés civiles de placement immobilier et le pouvoir politique.

### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

↳ *Établissements scolaires*  
(dépenses de construction et de fonctionnement).

23983. — 5 mai 1972. — **M. Michel Jacquet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les graves inconvénients financiers qu'entraîne, pour certaines communes, l'application de l'article 33 de la loi n° 70-1297 du 31 décembre 1970 (*Journal officiel* du 1<sup>er</sup> janvier 1971). Cet article stipule : « la part des dépenses assumée par les collectivités pour la construction et le fonctionnement des collèges d'enseignement général et des collèges d'enseignement secondaire et de leurs annexes d'enseignement sportif est répartie entre les collectivités intéressées ». Le décret n° 71-772 du 16 septembre 1971 fixe les règles selon lesquelles, à défaut d'accord entre les collectivités, la répartition des dépenses doit être effectuée. L'application de ce texte entraîne, pour certaines communes, une très lourde charge difficile à supporter; elle provoque d'autre part un mécontentement justifié des maires de ces communes. En effet, cette répartition fait apparaître des différences considérables de charges d'un canton à l'autre, voire d'une commune à l'autre à l'intérieur d'un même canton suivant que les élèves fréquentent un établissement nationalisé ou non. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à de telles disparités, notamment grâce à la nationalisation rapide des C.E.S.

*Archives de France.*

29400. — 5 mai 1972. — **M. Fortuit** demande à **M. le ministre des affaires culturelles** s'il peut lui faire connaître l'état des travaux confiés aux trois groupes chargés d'élaborer des propositions ayant pour but l'adaptation et la modernisation des services d'archives. Il lui demande également s'il entre dans ses intentions de soumettre au Parlement un projet de « loi d'archives ».

*Palais de justice (évasion de malfaiteurs).*

24001. — 5 mai 1972. — **M. Cousté** demande à **M. le Premier ministre** comment il s'explique que dans les locaux mêmes du Palais de justice de Paris, des malfaiteurs aient pu procéder à l'enlèvement d'un magistrat et de son auxiliaire, et en même temps s'évader, et quelles mesures il compte prendre dans l'avenir pour éviter le renouvellement de faits semblables particulièrement graves pour l'ordre public.

## QUESTIONS ECRITES

Article 139 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire de un mois ».

*Protection des sites (terre-plein de Garavan à Menton).*

23973. — 5 mai 1972. — **M. Aubert** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur le problème de l'aménagement du terre-plein de Garavan, dont une partie fait l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire pour une durée de cinquante ans et l'autre partie a été concédée à la ville de Menton à charge d'endigage du rivage de la mer. Il lui rappelle que, faisant suite à une concession pour la réalisation d'un port de plaisance, aujourd'hui terminé, cette concession à charge d'endigage a été accordée à la ville de Menton « en vue de la création d'un équipement balnéaire et touristique ». Par la suite, la ville de Menton consentait sur une partie de terrain concédé un bail emphytéotique de cinquante ans à une société privée qui déposait un permis de construire pour une surface commerciale de mille mètres carrés, un restaurant, vingt-six hangars à bateaux, cinquante-sept studios, deux cent cinquante-huit parkings. Il ne fait pas de doute que, dans le cadre de la politique actuelle de sauvegarde de la nature et des sites et de protection du littoral, l'ensemble des réalisations et des projets intéressant la baie de Garavan ne serait heureusement pas autorisé aujourd'hui. Il n'est évidemment plus possible de revenir en arrière pour le terre-plein, aujourd'hui achevé et pour lequel les premières autorisations administratives ont été données en 1965. Mais de ce fait il est d'autant plus essentiel, afin de donner à ce terre-plein un aspect qui lui permette de s'intégrer dans le site et une destination conforme aux objectifs qui ont justifié la concession, que soient remis en cause les projets dont la réalisation est en cours ou n'a pas encore commencé, même si la validité des autorisations administratives dont ils ont fait l'objet dans le passé devait être confirmée. Aussi, afin d'apaiser une fraction importante de la population de Menton qui s'interroge sur le bien-fondé de ces opérations et s'inquiète du devenir de ce site incomparable, il lui demande s'il n'estime pas indispensable de faire procéder, dans l'optique actuelle en matière de sauvegarde des sites, d'aménagement du littoral et des surfaces concédées à charge d'endigage, à une étude approfondie de ce problème et, en attendant les conclusions, de faire suspendre immédiatement les travaux qui viennent de commencer.

*Directeurs d'école (statut).*

23974. — 5 mai 1972. — **M. Bisson** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** la réponse faite à sa question écrite n° 21683 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 29 janvier 1972). Cette réponse ne peut être considérée comme satisfaisante puisqu'en ce qui concerne le fond du problème, il se contente dans la conclusion de dire qu'« il n'est pas envisagé de promulguer un statut des directeurs d'école ». Il lui rappelle que dans des réponses précédentes, il disait que le statut en cause avait fait l'objet d'études de la part de ses services depuis de nombreuses années. Il lui demande, en conséquence, s'il peut lui indiquer avec précision pour quelles raisons ces études n'ont pas abouti et pour quels motifs la promulgation du statut des directeurs d'école a été abandonnée.

*Bâtiments agricoles (d'élevage : prêts du crédit agricole).*

23975. — 5 mai 1972. — **M. Bisson** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'un agriculteur a signé en janvier 1970 un engagement d'un prêt à moyen terme à quinze ans au taux de 7,33 p. 100 pour le financement d'une stabulation libre. Dans le même temps

il demandait une subvention de la D. D. A. Par arrêté du 15 septembre 1970 la préfecture lui accordait cette subvention au taux de 25 p. 100 pour une dépense subventionnable de 85.000 francs, mais l'intéressé ne reçut pas la notification de cet arrêté, lequel n'a pas été non plus affiché en mairie. Il a pu en obtenir seulement, au début de janvier 1972, une photocopie grâce à une démarche effectuée à la D. D. A. Cet agriculteur pensait ainsi avoir droit à un prêt à taux réduit de 4,50 p. 100, mais il fut informé qu'il n'était plus possible de consentir des prêts à moyen terme pour le financement de bâtiments d'élevage depuis le 31 décembre 1971. Malgré une intervention faite auprès du directeur de la caisse régionale de crédit agricole et bien que l'arrêté de subvention date de septembre 1970, il n'a pas été possible d'obtenir la transformation du prêt en prêt spécial bâtiment d'élevage bénéficiant du taux réduit de 4,50 p. 100 comme le permettait avant le 31 décembre 1971, l'attribution de subvention à la construction et à l'aménagement des bâtiments d'élevage. Compte tenu des circonstances de cette affaire, il lui demande s'il n'estime pas que l'agriculteur en cause pourrait en quelque sorte être relevé de la forclusion qui a frappé son droit à un prêt à taux réduit.

#### Enseignement agricole

(centres de formation des techniciens de la vulgarisation agricole).

23976. — 5 mai 1972. — M. Bizet expose à M. le ministre de l'Agriculture que les candidats à l'examen d'entrée dans les centres de formation des techniciens de la vulgarisation agricole doivent justifier de trois années de pratique professionnelle. Cette obligation résulte des textes qui réglementent la formation du B. T. S. au titre de la promotion sociale. Il lui expose qu'un candidat ne peut justifier depuis 1967, année de sa sortie de l'école, que de trente-trois mois d'exercice de la profession en qualité d'aide familial au lieu des trente-six mois exigés. Pour cette raison, deux centres de promotion sociale agricole lui ont refusé la possibilité de se présenter à l'examen d'entrée dans ces établissements. Il lui demande s'il n'estime pas devoir prendre des mesures pour que les conditions ainsi rappelées soient assouplies afin que les jeunes gens remplissant les conditions de connaissances exigées ne soient pas retardés pour une raison de cet ordre et puissent accéder le plus rapidement possible au B. T. S. au titre de la promotion sociale.

I. R. P. P. (pensions alimentaires versées aux enfants étudiants).

23977. — 5 mai 1972. — M. Jarrige rappelle à M. le ministre de l'Économie et des finances qu'en réponse à sa question écrite n° 17875 concernant la possibilité de déduire du revenu imposable la pension alimentaire versée à l'enfant étudiant âgé de moins de 25 ans (*Journal Officiel*, débats Assemblée nationale n° 71 du 21 août 1971, p. 3939) il disait que le problème soulevé dans cette question... faisait l'objet d'une étude très approfondie et qu'il recevrait directement les conclusions de cette étude. Huit mois se sont écoulés depuis ce moment et l'auteur de la question n'a jamais reçu la réponse promise. Il lui demande s'il entend lui adresser celle-ci dans les meilleurs délais.

#### Fonctionnaires (indemnité de résidence).

23978. — 5 mai 1972. — M. Jarrige rappelle à M. le Premier ministre (fonction publique) que le montant de l'indemnité de résidence allouée aux fonctionnaires est calculée en fonction du taux applicable au lieu de travail. Il lui fait observer, à cet égard, que les dispositions de la loi n° 71-588 du 16 juillet 1971 sur les fusions et regroupements de communes peuvent avoir pour effet de regrouper dans une commune unique des communes jusque-là soumises à des taux d'abattement différents. Le problème se pose pour les fonctionnaires de savoir quel est le taux qui sera appliqué à leur indemnité de résidence. Il lui demande si les intéressés seront classés dans la zone de moins fort abattement ou si, au contraire, ils conserveront leur situation antérieure.

#### Successions (usufruit et nue-propiété).

23979. — 5 mai 1972. — M. Lehn expose à M. le ministre de l'Économie et des finances qu'aux termes de l'article 766 du code général des impôts, « est réputé, au point de vue fiscal, faire partie, jusqu'à preuve contraire, de la succession de l'usufruitier, toute valeur mobilière, tout bien meuble ou immeuble, appartenant pour

l'usufruit au défunt et pour la nue-propiété à l'un de ses présumptifs héritiers ou descendants d'eux, même exclu par testament, ou à ses donataires ou légataires institués même par testament postérieur, ou à des personnes interposées... ». Sont réputées personnes interposées : les personnes désignées dans les articles 911, 2° alinéa, et 1100 du code civil. Il lui demande si, devant les nombreux cas où, pour l'application de ce texte, l'administration n'admet pas comme « preuve contraire » les faits résultant même d'actes authentiques, la présomption de propriété pour la succession de l'usufruitier est ou non applicable à la situation suivante : en 1957, M. B... (fils de A...) achète la nue-propiété d'une maison monofamille, dont, aux termes du même acte, Mlle D... (non parente ni alliée avec l'acquéreur de la nue-propiété) achète l'usufruit, chacun d'eux payant de ses propres fonds le prix de son acquisition. Mlle D..., usufruitière, habite la maison ; en 1967, M. C... dont l'épouse est la fille de M. A..., donc la sœur de B... achète pour le compte de la communauté entre lui et son épouse, la nue-propiété d'une maison de rapport, dont Mlle D..., surnommée (non parente ni alliée), achète également l'usufruit aux termes du même acte, chacun d'eux payant, de ses propres fonds, son prix d'acquisition ; en 1972, M. A... (père de M. B... et de Mme C...), dont entre-temps l'épouse est décédée, se marie avec Mlle D..., sous le régime de la séparation de biens. Par suite de ce mariage, il se trouve donc que Mme D..., la seconde épouse de M. A..., est usufruitière des deux immeubles susvisés, dont la nue-propiété appartient, pour la maison monofamille, à M. B..., fils de son mari et, pour l'immeuble de rapport, à M. et Mme C..., en communauté de biens (Mme C... étant la fille du mari de l'usufruitière). Il lui demande en outre si la présomption de l'article 766 CGI jouerait dans les cas suivants : a) en cas de décès de Mme A..., née D..., usufruitière, avant son mari (père des deux nus-propiétaires), sans laisser de dispositions testamentaires ou assimilées, au profit de son mari ? b) dans le même cas, si la défunte laissait des dispositions à cause de mort au profit de son mari (père des deux nus-propiétaires) ; c) en cas de décès de Mme A..., née D..., après son mari, sans laisser de dispositions à cause de mort au profit des enfants de ce dernier (les nus-propiétaires avec lesquels, dès lors, aucun lien de parenté n'existerait plus). Il lui paraît injuste que ce mariage entre M. A... et Mlle D... en 1972, et qui était imprévisible à l'époque de la réalisation des acquisitions de la nue-propiété par les enfants de A... et de l'usufruit par Mlle D..., puisse avoir pour conséquence de pénaliser les deux enfants de A... de lourds droits de mutation par décès, sur des biens qu'ils ont acquis avec leur propre argent.

#### Intendance universitaire (personnel).

23980. — 5 mai 1972. — M. Plantier rappelle à M. le ministre de l'Éducation nationale qu'il y a deux ans déjà M. le secrétaire d'État chargé de l'éducation nationale déclarait le 5 mai au cours d'une séance de l'Assemblée nationale que le Gouvernement ne méconnaissait pas les besoins en personnel d'intendance et de service qui résultent de l'évolution des effectifs scolaires et de la création de nombreux établissements ni les conséquences qu'ils pouvaient avoir sur les conditions de travail de ces fonctionnaires. Il ajoutait que le Gouvernement entendait poursuivre l'effort accompli ces dernières années en matière de création d'emplois et même l'amplifier à l'occasion de la rentrée scolaire de 1970. Il lui fait observer que des mesures devraient être prises afin de pallier l'insuffisance ainsi rappelée car il apparaît indispensable de créer des postes d'intendance pour assurer la bonne marche d'établissements scolaires qui doivent être prochainement nationalisés. Il lui demande si des créations nouvelles de postes sont envisagées, créations qui pourraient intervenir, par exemple, à l'occasion du vote d'une loi de finances rectificative.

#### Magasins de grande surface (permis de construire).

23981. — 5 mai 1972. — M. de Poulpique demande à M. le Premier ministre s'il est exact que de nombreux magasins de grande surface ont pu ouvrir sans avoir obtenu les autorisations nécessaires et, en particulier, le permis de construire. Dans l'affirmative, il lui demande de quels moyens disposent les pouvoirs publics pour s'opposer à des constructions entreprises dans de telles conditions.

#### Ordures ménagères (taxe d'enlèvement : exonération).

23982. — 5 mai 1972. — M. Vandaneloffte rappelle à M. le ministre de l'Économie et des finances que l'assiette de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères prévue par les articles 1508 et 1509 du code général des impôts porte sur tous les propriétaires assujettis à la contribution foncière ou temporairement exemptés de cette

contribution à l'exception des usines, des maisons ou partie de maisons louées pour un service public ainsi que celles situées dans la commune où ne fonctionne pas le service des ordures ménagères. Le taux est établi d'après les revenus nets des immeubles servant de base à la contribution foncière. En ce qui concerne les immeubles temporairement exonérés de cette contribution, la base de cette taxe est déterminée par comparaison avec le revenu net attribué aux locaux similaires soumis à la contribution. Cependant l'article 1398 du code général des impôts prévoit un dégrèvement total pour l'impôt foncier bâti pour la catégorie de personnes bénéficiaires du fonds national de solidarité. Ces mêmes personnes, dès l'instant où la taxe est instituée ne peuvent bénéficier de cette exemption de taxe tout en n'étant pas assujetties à cet impôt. Il lui demande s'il n'estime pas que des dispositions devraient être prises afin que les bénéficiaires de l'article 1398 du C.G.I. puissent également bénéficier de l'exonération de la taxe prévue par les articles 1508 et 1509 du C.G.I.

*Assurance maladie des non-salariés non agricoles (invalides : ticket modérateur).*

23984. — 5 mai 1972. — **M. Jacques Delong** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que dans le régime de la sécurité sociale et de la mutualité sociale agricoles les invalides pensionnés sont, paraît-il, exemptés du ticket modérateur en contrepartie de leur infirmité couverte par un carnet de soins gratuits. Or il n'en est pas de même dans le régime d'assurance maladie des non-salariés non agricoles. Il y a donc là une lacune qu'il serait très souhaitable de combler. Il lui demande ce qu'il compte faire à ce sujet.

*Pollution des mers (pêche maritime et conchyliculture).*

23985. — 5 mai 1972. — **M. Olivier Giscard d'Estaing** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement**, sur les graves inconvénients qui résultent pour la pêche maritime et la conchyliculture de la pollution des mers, et lui demande : 1° s'il n'estime pas indispensable de contrôler plus strictement le déversement dans les rivières ou dans les mers des eaux polluées d'origine urbaine ou industrielle ; 2° s'il ne juge pas qu'il serait désirable d'accorder une représentation convenable des pêcheurs maritimes et des conchyliculteurs dans les agences de bassin.

*Pollution des mers.*

23986. — 5 mai 1972. — **M. Olivier Giscard d'Estaing** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement**, sur les graves conséquences qui, sur le plan de la pollution des mers, résultent, d'une part, du grand nombre d'accidents survenus à des navires de commerce transportant des produits toxiques et, d'autre part, du déchargement volontaire en pleine mer de divers résidus d'origine industrielle. Il lui demande s'il n'estime pas souhaitable que toutes négociations utiles soient engagées sur un plan international afin : 1° de renforcer l'actuelle réglementation en la matière et prévenir la pollution des mers en cas de naufrage de navire ou de perte de cargaison toxique ; 2° d'arriver à l'interdiction formelle de tous rejets volontaires en haute mer de résidus industriels polluants.

*Vignette automobile (assureurs).*

23987. — 5 mai 1972. — **M. Foyer** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les motifs invoqués à juste raison pour exempter les V. R. P. de la vignette automobile valent tout autant pour les producteurs de contrôles d'assurances et de capitalisation dont l'activité est manifestement utile à l'économie générale. Il demande si le Gouvernement ne peut envisager de proposer par la voie législative l'extension de la gratuité à ces professionnels.

*Fonctionnaires (déplacement d'office).*

23988. — 15 mai 1972. — **M. Odru** rappelle à **M. le Premier ministre** la profonde émotion soulevée à travers notre pays par la grève de la faim à laquelle ont été contraints, en janvier 1972, des fonctionnaires des départements d'outre-mer déplacés d'office en France pour des raisons politiques au mépris du statut de la fonction

publique et en application de l'ordonnance d'exception du 15 octobre 1960. Au cours d'une conférence de presse tenue le 24 mars dernier à l'île de la Réunion, **M. le ministre d'Etat** chargé de la défense nationale, après avoir abusivement assimilé ce déplacement d'office à une « mutation dans l'intérêt du service » a déclaré : « L'attaque contre l'ordonnance de 1960 est un pur scandale. Elle révèle une méconnaissance des exigences les plus élémentaires non seulement de l'Etat mais même de la morale du service public. Cela dit, et pour une question de forme qui est tout à fait valable — cette ordonnance de 1960 a été prise dans des moments troublés et elle avait un caractère exceptionnel — des délibérations gouvernementales vont avoir lieu qui inséreront dans le statut de la fonction publique des dispositions permanentes applicables à tout le monde pour préciser les conditions de « la mutation dans l'intérêt du service ». Et lorsque ces dispositions seront prises, l'ordonnance de 1960 sera retirée ». Il lui demande si les informations données par **M. le ministre d'Etat** chargé de la défense nationale sont exactes. Dans l'affirmative tous les fonctionnaires, ceux de France comme ceux d'outre-mer, seraient donc menacés dans l'exercice de leurs libertés civiques et réduits à n'être que des citoyens diminués à qui le pouvoir pourrait donc dire « Servez et taisez-vous ». Dans l'affirmative ces menaces soulèveront l'émotion et l'indignation de tous les fonctionnaires qui ne laisseront pas porter atteinte à leurs droits et libertés de citoyens. L'ordonnance du 15 octobre 1960 doit être purement et simplement abrogée et non point, sous une forme ou sous une autre, étendue à l'ensemble des fonctionnaires.

*Assurance incendie (tare prélevée sur les primes).*

23989. — 5 mai 1972. — **M. Poudevigne** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° quel est le montant des taxes prélevées sur les primes encaissées par les compagnies d'assurances en ce qui concerne les polices incendies ; 2° quelle part de ces taxes est consacrée au fonctionnement des services incendie et de secours sur le territoire national.

*Veuves (amélioration de leur situation).*

23990. — 5 mai 1972. — **M. Maojôan du Gasset** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que la France, en avance, au point de vue social, en de nombreux domaines, semble être en dernière position au regard de l'aide apportée aux veuves civiles. En de nombreux pays voisins (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne, pour ne citer que ceux-là) quelque chose de substantiel est fait pour cette catégorie sociale. Il lui demande si, en tant que ministre de la santé publique, il ne considère pas cette situation comme choquante, surtout maintenant où l'entité européenne tend de plus en plus vers une unité, et ce qu'il compte faire, pour, au moins, aligner la France sur les pays cités plus haut.

*Veuves (d'exploitants agricoles invalides).*

23991. — 5 mai 1972. — **M. Maojôan du Gasset** expose à **M. le ministre de l'agriculture** le cas très pénible de certaines veuves d'exploitants agricoles invalides. Lorsque l'épouse d'un chef d'exploitation est invalide, ou le devient dans l'année qui suit le décès du mari, il ne lui est pas possible de continuer l'exploitation après le décès de son mari. Il faudrait qu'une pension d'invalidité lui soit attribuée. Or, pour obtenir cette dernière, il faut avoir la qualité d'exploitant agricole, et pour cela justifier d'un temps d'exploitation personnelle de douze mois. Il lui demande s'il n'y a pas là un « cercle vicieux », et ce qu'il compte faire pour remédier à cette situation.

*Fusions de sociétés (réserves spéciales de plus-values à long terme).*

23992. — 15 mai 1972. — **M. Herman** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° qu'en application de l'article 39 *quinquies* du C.G.I., une société doit porter ses plus-values à long terme ayant supporté l'impôt au taux de 10 p. 100, à un compte de réserve spéciale ouvert au passif de son bilan ; 2° qu'aucune imposition complémentaire n'est due en cas d'incorporation au capital de cette réserve spéciale ; 3° qu'en cas de fusion de sociétés par voie de création de société nouvelle ou d'absorption par une société dont la valeur réelle des titres ne dépasse pas leur valeur nominale, il n'est pas possible, sous peine de léser gravement les actionnaires des sociétés apportrices (en imposant un rapport d'échange erroné)

de décharger une prime de fusion sur laquelle pourrait s'imputer le compte de réserve spéciale de plus-values à long terme ; 4° que dans l'hypothèse ci-dessus, la réserve spéciale de plus-values à long terme des sociétés apportées, comme d'ailleurs toutes leurs autres réserves, se trouvent automatiquement et obligatoirement incorporées dans le compte capital de la société issue de la fusion ; 5° que l'incorporation au capital de la réserve spéciale de plus-values à long terme est au nombre des opérations n'entraînant aucune imposition complémentaire comme rappelé ci-dessus. Il lui demande en conséquence : 1° si les sociétés en cause ne doivent pas être considérées comme ayant purement et simplement satisfait à leurs obligations fiscales, par suite de l'incorporation de la réserve spéciale de plus-values à long terme résultant obligatoirement de leur fusion ; 2° dans la négative, si la société issue de la fusion ne peut faire figurer en sous-compte de son capital social, la réserve spéciale de plus-values à long terme qui s'y trouve incluse, ce qui permettrait à l'administration d'identifier et de vérifier lesdits comptes, seuls objectifs qu'a poursuivis le législateur en imposant l'ouverture du compte de réserve spéciale de plus-values à long terme.

#### Architecture (architectes et étudiants).

23994. — 5 mai 1972. — M. Cousté demande à M. le ministre des affaires culturelles : 1° quel est le nombre des architectes exerçant en France leur activité et régulièrement inscrits, de même que le nombre des étudiants suivant actuellement les cours des instituts d'architecture et d'urbanisme ; 2° quel jugement porte le Gouvernement au vu des chiffres comparés d'étudiants et d'architectes.

#### Fiscalité immobilière

(plus-value de cession d'un terrain vendu en deux parcelles).

23995. — 5 mai 1972. — M. Stehlin expose à M. le ministre de l'économie et des finances que d'un arrêt du Conseil d'Etat, en date du 21 mai 1971 (requête n° 76842, dame Zevaco) il résulte que la division d'un terrain en deux parcelles et la vente de ces parcelles à deux acquéreurs différents ne constituent pas une opération de lotissement. Il lui demande s'il en est de même à l'égard de la législation fiscale et si, par conséquent, une telle opération échappe à l'imposition sur les profits de lotissement, pour ne donner lieu qu'à taxation, selon le cas : soit au titre de l'imposition des plus-values réalisées par les personnes physiques à l'occasion de la cession à titre onéreux, de terrains à bâtir ou réputés tels ; soit au titre de l'imposition des plus-values à long terme (sociétés) dans l'hypothèse, certainement la plus fréquente, où l'acquisition remonte à plus de deux ans.

#### Ambulanciers (entreprises de transports sanitaires).

23996. — 5 mai 1972. — Mme Troisier fait observer à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que le règlement d'administration publique prévu par la loi du 10 juillet 1970 relative à l'agrément des entreprises de transports sanitaires n'est toujours pas publié, alors que la loi a été promulguée il y a plus d'un an et demi. Elle appelle son attention sur les graves inconvénients de ce retard considérable tant pour une bonne organisation des transports sanitaires en France que pour les membres de cette profession. Elle lui demande en conséquence : 1° pour quelles raisons le projet de règlement d'administration publique, qui avait été soumis pour avis en juillet 1971 à la fédération nationale des ambulanciers de France, n'est pas encore publié neuf mois après ; 2° dans quel délai ce règlement attendu sera publié.

#### Autoroutes (contournement de Nice).

23997. — 5 mai 1972. — M. Virgile Barel signale à M. le ministre de l'équipement et du logement les protestations qui s'élèvent contre des modifications apportées au projet de voie de contournement de la ville de Nice ; la suppression envisagée de certains tunnels prévus dans le plan primitif et leur remplacement par des tranchées modifiant le site et gênent les agriculteurs. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'il soit tenu compte de la volonté de maintien du plan original exprimée par la fédération des syndicats des exploitants agricoles des Alpes-Maritimes.

#### Autoroutes (contournement de Nice).

23998. — 5 mai 1972. — M. Virgile Barel expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement, que le nouveau projet d'autoroute de contournement de la ville de Nice prévoit la suppression de tunnels et leur remplacement par des tranchées, ce qui modifierait défavorablement le paysage ; cette modification soulève des protestations dans la population concernée. Il lui demande s'il n'envisage pas d'intervenir pour que les tunnels soient maintenus.

#### Urbanisme (certificat d').

23999. — 5 mai 1972. — M. Xavier Deniau rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement que la loi n° 71-581 du 16 juillet 1971 portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'action foncière a introduit dans le code de l'urbanisme et de l'habitation un nouvel article 83-2 relatif au certificat d'urbanisme et que cet article précise *in fine* qu'un décret en Conseil d'Etat en fixera les modalités d'application. Il lui demande si le décret doit paraître prochainement et, dans la négative, quels sont les motifs de ce retard. Il lui signale la nécessité de prendre les mesures qui s'imposent pour que paraisse rapidement ce décret, afin de permettre l'entrée en vigueur effective du nouveau régime du certificat d'urbanisme. Il lui rappelle que celui-ci avait été présenté, de la part du Gouvernement, comme une manifestation de son souci de clarifier les obligations de l'administration et les droits des administrés au regard de la pratique antérieure.

## REponses DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

##### Déportés et internés (asthénie).

22832. — M. Andrieux demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre s'il considère que les dispositions prévues par la circulaire n° 591 B du 16 juillet 1963 permettent de revenir d'une façon plus large et bienveillante sur des décisions prises en application du décret n° 53-438 du 16 mai 1953 déterminant les règles et barèmes pour la classification et l'évolution des invalidités résultant des infirmités et maladies contractées pendant l'internement et la déportation. Il lui demande notamment si de nombreux déportés et internés atteints d'asthénie avant juillet 1963, qui se sont vu refuser le bénéfice de la pension d'invalidité et de la reconnaissance du titre d'interné résistant, peuvent espérer obtenir la possibilité de constituer un nouveau dossier de demande de pension. (Question du 11 mars 1972.)

Réponse. — La circulaire n° 591 B du 16 juillet 1963 n'a pas ouvert de nouveaux droits en matière de pension militaire d'invalidité aux anciens déportés et internés résistants et politiques de la guerre 1939-1945, mais a eu simplement pour objet de rappeler aux experts médicaux qualifiés que l'imputabilité de l'asthénie devait être reconnue dans le cadre du décret n° 53-438 du 16 mai 1953, sous le régime de la preuve. En ce qui concerne les décisions de rejet opposées aux demandes de pension pour asthénie, antérieurement à la diffusion de la circulaire n° 591 B susvisée, le ministre des anciens combattants et victimes de guerre, en accord avec le ministre de l'économie et des finances, vient de donner des instructions à ses services afin que ces décisions de rejet ne soient pas considérées comme définitives, et que les demandes de pension pour cette affection soient instruites nonobstant toute décision antérieure. Mais il convient de préciser que cette mesure exceptionnelle ne bénéficie qu'aux postulants à pension pour asthénie à qui la qualité de déporté ou d'interné résistant ou politique a été reconnue et concrétisée par la délivrance de la carte prévue par les lois n° 48-1251 et 48-1404 des 6 août et 9 septembre 1948. Elle ne saurait donc concerner les personnes qui se sont vu refuser l'attribution de l'un de ces titres par décision de rejet devenue définitive.

#### ECONOMIE ET FINANCES

##### Crèche (projet de construction à Pierrefitte).

22271. — M. Fajon attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la lenteur apportée à l'attribution des subventions destinées à la construction d'une crèche à Pierrefitte (93).

Il lui précise que le projet qui entre dans le cadre de « l'opération 100 millions » de la caisse d'allocations familiales correspond à celui agréé par les services de l'équipement de la préfecture de Seine-Saint-Denis où un dossier a été déposé en mai 1971. La ville de Pierrefitte, qui compte 20.000 habitants et ne dispose d'aucun établissement de ce type, souhaite commencer les travaux rapidement de manière à satisfaire au plus tôt la population dans ce domaine. La municipalité venant d'apprendre que le dossier devait faire l'objet d'un nouvel examen des services du ministère de l'équipement et du logement dont la décision ne serait connue que dans quelques mois, il lui demande : 1° quelles mesures il compte prendre afin de réduire au minimum les délais d'attribution des subventions à la ville de Pierrefitte ; 2° quelles dispositions il envisage d'appliquer à l'avenir afin d'éviter les lenteurs administratives en matière de subventions. (Question du 5 février 1972.)

Réponse. — Le département de l'économie et des finances ne peut que confirmer à l'honorable parlementaire les termes de la réponse faite par le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale à sa question écrite n° 22269 ayant le même objet (Journal officiel, Débats Assemblée nationale, du 18 mars 1972, p. 648).

#### Vieillesse (ressources des personnes âgées).

22370. — M. Chazelle expose à M. le ministre de l'économie et des finances : 1° que le pouvoir d'achat des personnes âgées n'a cessé de diminuer depuis plusieurs années du fait de la hausse constante des denrées alimentaires, des loyers, des combustibles et des transports ; 2° qu'il apparaît que l'adaptation des allocations de vieillesse devrait être considérée comme un objectif prioritaire et que les majorations de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité ne correspondent pas, et de loin, à la hausse du coût de la vie ; 3° que si, par ailleurs, la loi de finances pour 1972 prévoit deux nouvelles augmentations de l'allocation supplémentaire, une de 250 francs au 1<sup>er</sup> janvier 1972 et l'autre de 100 francs au 1<sup>er</sup> octobre de la même année, ces augmentations ne peuvent compenser la hausse vertigineuse des prix dans certains secteurs. Par ailleurs, les bénéficiaires du fonds national de solidarité sont souvent écartés de divers avantages complémentaires en raison du maintien du plafond des ressources à un taux trop bas. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre aux personnes âgées de connaître une vie au moins décente. (Question du 12 février 1972.)

Réponse. — Le Gouvernement a défini comme un de ses objectifs prioritaires l'amélioration de la situation des personnes âgées et notamment de celles qui sont les plus démunies. Les augmentations appliquées à son initiative aux allocations non contributives ont été particulièrement substantielles au cours de ces dernières années. C'est ainsi que l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité a été majorée de 18,7 p. 100 en 1968, 10,5 p. 100 en 1969, 19 p. 100 en 1970, 24 p. 100 en 1971 et le sera de 22,5 p. 100 en 1972. L'allocation de base servie par les régimes de retraites sera, d'autre part, majorée de 100 francs soit 5,4 p. 100 au 1<sup>er</sup> octobre 1972. Les plafonds de ressources continuent d'être augmentés en même temps et du même montant que les allocations. Il n'est pas possible, dans ces conditions, de considérer avec l'honorable parlementaire que ces majorations ne correspondent pas à la hausse du coût de la vie. Le Gouvernement entend poursuivre l'effort ainsi accompli pour améliorer le sort des personnes âgées.

#### Jardins ouvriers (subvention).

22534. — M. Tony Larue demande à M. le ministre de l'économie et des finances les raisons pour lesquelles il aurait pris la décision de supprimer la subvention accordée sur les crédits du ministère de l'agriculture aux jardins ouvriers. Il lui demande, étant donné l'intérêt que présente cette œuvre sociale, s'il ne serait pas possible de faire prendre en compte cette subvention par le ministère de l'environnement et de la protection de la nature. (Question du 19 février 1972.)

Réponse. — La subvention aux jardins ouvriers inscrite au budget du ministère de l'agriculture s'élevait en 1971 à 125.000 francs. Pour chacun des 800.000 locataires de jardins ouvriers, elle ne représentait en moyenne qu'une aide de 16 centimes par an. Il a été décidé en plein accord avec le ministère de l'agriculture de supprimer au budget de 1972 ce crédit qui ne pouvait qu'être uniformément réparti entre tous les demandeurs, faute de critères objectifs fondés sur l'efficacité ou l'utilité des activités des diverses associations de jardins ouvriers.

#### L'I. R. P. P. (revenu imposable déduction du salaire des employés de maison).

22916. — M. Pierre Lucas attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la position actuelle de l'administration des contributions concernant le salaire versé à des employés de maison. Cette position consiste à considérer le salaire versé à ceux-ci comme une utilisation du revenu personnel et de ne pas le déduire pour le calcul de l'impôt de l'employeur. Elle conduit à une double taxation du revenu, à la fois chez l'employeur et l'employé, quoique la taxation chez l'employé puisse être plus faible, voire inexistante. L'article 156 du code général des impôts déclare que « le revenu imposable est le revenu net, c'est-à-dire que les dépenses effectuées en vue de l'acquisition du revenu sont déductibles de ce revenu ». Dans le cas du revenu d'un commerçant, d'un industriel ou d'une société la loi fiscale admet que les salaires qui ont été versés par l'entreprise soient déduits du produit des recettes qui constituent le bénéfice de cette entreprise. Les salaires versés constituent une charge de l'entreprise et, par conséquent, contribuent à diminuer le bénéfice. La femme qui travaille pourrait prétendre avec raison, dans la plupart des cas, que, pour avoir un revenu professionnel personnel, elle est obligée d'avoir une employée de maison la libérant des tâches ménagères : l'employée de maison contribue indirectement, mais de façon certaine, à l'acquisition du revenu et son salaire à une dépense effectuée en vue de l'acquisition du revenu. L'attitude de l'administration fiscale aboutit à priver d'emploi nombre de candidates ou candidats à l'emploi de maison, à obliger bien des personnes, principalement des femmes ayant des qualifications supérieures, à se consacrer à des tâches matérielles, répondant mieux aux qualifications des employés de maison, enfin à taxer lourdement les personnes que leur âge ou leurs infirmités contraignent à l'emploi de gens de maison, les en privant parfois gravement. Il lui demande s'il ne lui paraît pas possible ou souhaitable que, dans un certain nombre de cas très importants, soient déduits du salaire imposable le salaire de l'employé et des charges sociales : par exemple, pour les personnes âgées et les invalides, les familles de plus de deux enfants, les familles dans lesquelles la femme travaille ; cette mesure étant limitée aux salaires et charges des employés de maison effectivement nécessaires. (Question du 11 mars 1972.)

Réponse. — Les dépenses engagées par les particuliers qui utilisent des aides domestiques doivent être distinguées des frais de personnels supportés par les entreprises. Les premières présentent un caractère personnel et correspondent à un emploi du revenu, les seconds sont directement occasionnés par l'activité génératrice du profit. Sur le plan des principes, les rémunérations versées au personnel de maison ne peuvent donc être admises en déduction du revenu imposable puisqu'elles ne sont pas engagées en vue de l'acquisition ou de la conservation du revenu. D'ailleurs, la déduction souhaitée par l'honorable parlementaire serait contraire à l'équité car elle ferait bénéficier les contribuables intéressés d'un avantage d'autant plus important que leurs revenus seraient plus élevés. En outre, il ne serait pas possible d'en limiter l'application à certaines catégories de contribuables. Enfin, si une telle mesure était admise, il deviendrait difficile de refuser la déduction d'autres catégories de frais qui sont également engagés pour des motifs très légitimes et dignes d'intérêt. Il en résulterait ainsi des pertes budgétaires très importantes et, de proche en proche, c'est l'économie même de l'impôt sur le revenu qui serait remise en cause.

#### Transformation d'une S. A. en une société coopérative ouvrière de production (conséquences sur le plan fiscal).

22938. — M. de Montesquou expose à M. le ministre de l'économie et des finances le cas d'une société anonyme de droit commun, constituée par les employeurs et les ouvriers d'une entreprise de menuiserie et charpente, qui, depuis sa création, attribue statutairement au personnel 35 p. 100 des bénéfices, dans le cadre des dispositions de l'ordonnance n° 59-126 du 7 janvier 1959. Les associés envisagent de transformer cette société anonyme en une société coopérative ouvrière de production, soumise aux dispositions du chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre III du code du travail. Il lui demande s'il peut lui préciser si cette transformation d'une société anonyme en société coopérative ouvrière de production, effectuée sans autres modifications qu'un changement de type juridique de la société, serait considérée comme comportant la création d'un être moral nouveau, avec les conséquences que cela entraîne sur le plan fiscal, en matière de droits d'enregistrement, et d'impôts sur les revenus. (Question du 18 mars 1972.)

Réponse. — En principe, la question de savoir si une transformation de société entraîne ou non la création d'une personne morale nouvelle relève de la compétence de M. le garde des sceaux, ministre

de la justice, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux. Cela dit, dans le cas particulier exposé par l'honorable parlementaire, la transformation envisagée ne paraît pas a priori de nature à entraîner les conséquences fiscales normalement attachées à la création d'une personne morale nouvelle.

**EDUCATION NATIONALE**

Enseignants  
(centres de formation de professeurs techniques).

20421. — M. Dupuy demandé à M. le ministre de l'éducation nationale s'il peut lui préciser : 1° le nombre de candidats ; 2° le nombre de places mises au concours ; 3° le nombre d'admissibles ; 4° le nombre de reçus à la session 1971 du concours de recrutement d'élèves professeurs des centres de formation de professeurs techniques adjoints de lycées pour les spécialités suivantes : commerciale, fabrications mécaniques, électrotechnique, électronique. Il lui demande s'il peut lui préciser, en outre, pour chaque spécialité, le nombre de candidats (ou pourcentage) qui, parmi les reçus, sont titulaires d'un brevet de technicien supérieur ou d'un diplôme universitaire de technologie (D. U. T.) (Question du 19 octobre 1971.)

Réponse. — Les élèves professeurs des centres de formation de professeurs techniques adjoints de lycées techniques sont recrutés, pour la division commerciale et pour la division industrielle, soit sur concours, soit après épreuves de sélection professionnelle. Les statistiques relatives à la session de 1971 sont communiquées ci-dessous pour les deux divisions :

I. — Division commerciale (en principe 80 postes étaient mis au concours) :

1. Concours normal :

Epreuves écrites.

1.060 candidats ont été inscrits ; 785 ont composé.

Les notes obtenues se répartissent de la manière suivante :

ÉPREUVES ÉCRITES	NOTE ≥ 10	NOTE maximum sur 20.	NOTE minimum sur 20.
Composition française....	170	17	1
Analyse de texte.....	130	15	1
Langue étrangère.....	211	18,5	0

112 candidats ont été déclarés admissibles, dans les conditions réglementaires, aux épreuves orales.

Epreuves orales.

Les notes obtenues aux épreuves orales ont été les suivantes :

ÉPREUVES ORALES	NOTE ≥ 10	NOTE maximum sur 20.	NOTE minimum sur 20.
Philosophie .....	89	18	3
Commentaire de texte....	74	16	6
Langue étrangère.....	65	17	3

Résultats. — 38 candidats ont été admis, le dernier d'entre eux ayant obtenu un total de 111 points, ce qui correspond à une moyenne de 11,10 points sur 20.

2. Examen de sélection professionnelle :

Epreuve de la première série.

40 candidats ont été inscrits ; 26 ont composé.

Notes obtenues :

1 <sup>re</sup> SÉRIE D'ÉPREUVES	NOTE ≥ 10	NOTE maximum sur 20.	NOTE minimum sur 20.
Composition française....	13	14	2
Analyse de texte.....	7	12	4,5
Sténographie (thème)....	16	19	0
Dactylographie (mise au net) .....	7	16,25	0

7 candidats ont été déclarés admissibles.

Epreuves de la deuxième série.

Notes obtenues :

2 <sup>e</sup> SÉRIE D'ÉPREUVES	NOTE ≥ 10	NOTE maximum sur 20.	NOTE minimum sur 20.
Sténographie (vitesse)....	7	20	14
Dactylographie (vitesse)...	4	19	0
Entretien avec le jury....	6	13	8
Langue étrangère.....	5	15	8

Résultats. — 7 candidats ont été admis, le dernier d'entre eux ayant obtenu un total de 108,75 points, ce qui correspond à une moyenne de 10,87 sur 20.

3. Conclusion :

Au total, 45 candidats ont été déclarés admis au centre de formation des professeurs techniques adjoints de commerce des lycées.

Les candidats du concours normal qui ont été reçus sont titulaires des diplômes suivants :

Brevet de technicien supérieur.....	24
Diplôme de sortie d'une école supérieure de commerce...	2
Baccalauréat (séries classiques et modernes).....	3
Baccalauréat de technicien G.I.....	2
Brevet supérieur d'études commerciales.....	6
Brevet de technicien.....	1

38

II. — Division industrielle. — A la session de 1971, 220 postes étaient mis au concours pour l'ensemble des spécialités suivantes :

Fabrications mécaniques, électronique et électrotechnique.

Les résultats sont consignés dans les tableaux ci-joints. Les notes obtenues montrent que les sujets proposés ont, dans l'ensemble, été très sélectifs. Les résultats d'ensemble ne paraissent pas excellents du fait que la moyenne des notes obtenues par les candidats a été pour beaucoup inférieure à la moyenne exigée (10/20) avec pour chacun des éliminés une ou plusieurs notes très faibles. Tous les postes mis au concours ne sont pas de ce fait pourvus bien que le jury ait relevé dans la mesure du possible les notes obtenues par un nombre raisonnable de candidats. Le nombre de candidats admis dans les trois spécialités est de :

144 pour le concours ;  
12 pour l'examen de sélection professionnelle.

Spécialité Fabrications mécaniques.

Concours. — Nombre de candidats ayant composé : 973.

ÉPREUVES	NOTE ≥ 10	NOTE maximum sur 20.	NOTE minimum sur 20.
Composition française....	289	17	1
Mathématiques .....	409	19	0
Sciences appliquées.....	21	13	0
Dessin technique.....	77	15,50	0

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 199.

Lecture de dessin.....	120	19	2
Technologie .....	99	17	1

Nombre de candidats admis : 92.

Examen de sélection professionnelle. — Nombre de candidats ayant composé : 20.

Composition française....	2	10	3
Mathématiques .....	0	8	0,50
Sciences appliquées.....	0	3	0
Dessin d'outillage.....	2	12	1
Epreuves pratiques.....	12	16,25	2,50

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 6.

Lecture de dessin.....	4	16	9
Technologie .....	4	15	8

Nombre de candidats admis : 4.

## Spécialité Electricité.

Concours. — Nombre de candidats ayant composé : 356.

ÉPREUVES	NOTE $\geq$ 10	NOTE	
		maximum sur 20.	minimum sur 20.
Composition française....	67	15	2
Mathématiques .....	132	20	0
Sciences appliquées.....	25	15	0
Dessin technique.....	110	18	0

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 66.

Lecture de dessin.....	40	18	1
Technologie .....	40	18	1

Nombre de candidats admis : 41.

Examen de sélection professionnel. — Nombre de candidats ayant composé : 25.

Composition française....	2	11	4
Mathématiques .....	4	14	0,50
Sciences appliquées.....	2	17	0,50
Dessin d'outillage.....	4	15	0,50
Epreuves pratiques.....	14	14,75	4,50

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 7.

Lecture de dessin.....	7	17	10
Technologie .....	7	15,50	10,50

Nombre de candidats admis : 7.

## Spécialité Electronique.

Concours. — Nombre de candidats ayant composé : 139.

ÉPREUVES	NOTE $\geq$ 10	NOTE	
		maximum sur 20.	minimum sur 20.
Composition française....	17	13	1
Mathématiques .....	47	19	1
Sciences appliquées.....	10	17	0
Dessin technique.....	16	14	1

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 27.

Lecture de dessin.....	15	19	5
Technologie .....	20	16	2

Nombre de candidats admis : 1.

Examen de sélection professionnelle. — Nombre de candidats ayant composé : 4.

Composition française....	0	9	5
Mathématiques .....	2	13	0,50
Sciences appliquées.....	0	4	1
Dessin d'outillage.....	0	6	1
Epreuves pratiques.....	3	15	7

Nombre de candidats admissibles à la deuxième série d'épreuves : 2.

Lecture de dessin.....	1	16	6
Technologie .....	2	11	11

Nombre de candidats admis : 1.

Statistiques relatives aux diplômes possédés par les candidats inscrits.

	FABRICATIONS	ÉLECTRICITÉ	ÉLECTRONIQUE
	mécaniques.		
Baccalauréat .....	249	113	42
Brevet de technicien .....	177	75	19
Brevet de technicien supérieur .....	369	144	76
Baccalauréat de technicien .....	106	9	5
Certificats du C. N. A. M. ....	3	»	»
D. U. E. S. ....	3	»	»
D. U. T. ....	74	18	8
Total .....	981	359	150

## Education spécialisée

(école nationale de perfectionnement du Haillan [Gironde]).

21233. — M. Andrieux attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation faite aux adolescents de l'école nationale de perfectionnement pour handicapés moteurs du Haillan en Gironde. En effet, les élèves de cette école n'ont que quatre heures de cours en atelier sur les vingt et une heures prévues, faute de professeurs. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les quatre professeurs qui font défaut soient immédiatement affectés. (Question du 1<sup>er</sup> avril 1972.)

Réponse. — L'école nationale de perfectionnement du Haillan n'est pas un collège d'enseignement technique. Le programme pédagogique prévoyait en effet pour cet établissement, au niveau du premier cycle du second degré, la structure d'un collège d'enseignement secondaire. Mais, compte tenu des aptitudes des élèves recrutés, l'organisation pédagogique a été modifiée et l'accent a été mis sur l'enseignement professionnel. A cet effet, diverses mesures ont été prises au cours de la présente année scolaire pour améliorer la qualité de l'enseignement professionnel dispensé : c'est ainsi que deux postes supplémentaires de professeur technique d'enseignement professionnel ont été créés au 1<sup>er</sup> janvier 1972 (électro-mécanicien et photo-copiste-offset) et qu'un poste de professeur d'enseignement technique féminin « enseignement ménager » sera converti, à compter de la rentrée scolaire de 1972, en deux demi-postes (un demi-poste de professeur d'enseignement technique théorique « dessin industriel et arts graphiques » et un demi-poste de professeur d'enseignement technique théorique « enseignement ménager »). L'école disposant d'un poste de chef de travaux et de cinq postes de professeurs techniques d'enseignement professionnel, pour un effectif de 49 élèves en section professionnelle, se trouve placée dans des conditions pédagogiques permettant d'assurer une formation très satisfaisante.

Enseignants (maîtres de l'enseignement privé sous contrat).

22185. — M. Tisserand expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les maîtresses auxiliaires peuvent être affectées indifféremment dans un établissement d'enseignement public ou dans un établissement d'enseignement privé sous contrat. Il semble que leurs droits en matière de rémunération devraient être les mêmes dans un cas comme dans l'autre. Or, lorsque l'une d'elles doit prendre un congé de maternité elle ne perçoit aucun traitement si elle a exercé ses fonctions dans un établissement d'enseignement privé sous contrat, par contre, elle le perçoit dans l'enseignement public. En outre, le calcul des périodes de repos rémunérées par la sécurité sociale n'est pas apprécié de la même façon dans les deux cas. Il lui demande quels motifs s'opposent à ce qu'une réglementation uniforme s'applique à ces deux catégories de maîtresses, ce qui mettrait fin à ces pratiques inéquitables. (Question du 5 février 1972.)

Réponse. — Les maîtres de l'enseignement public — titulaires et auxiliaires — et les maîtres des établissements d'enseignement privés sous contrat — contractuels, agréés et auxiliaires — sont en effet régis, pour la détermination du droit à congé pour raison de santé, par des textes différents. C'est la circulaire interministérielle (finances, affaires économiques et éducation nationale) qui est appliquée aux maîtres contractuels et agréés : les personnels féminins bénéficient, après un an de services, d'un congé de maternité, avec maintien de leur traitement, d'une durée égale à celle fixée par l'article L. 298 du code de la sécurité sociale. Aucun texte ne permet, pour le moment, d'étendre cette disposition aux auxiliaires de l'enseignement privé. Mais une étude de cette question sera prochainement entreprise en liaison avec le ministre de l'économie et des finances.

Enseignement (films sur l').

22901. — M. de Montesquiou attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur certaines informations parues récemment dans la presse d'après lesquelles deux films financés par le S. N. E. S.-F. E. N., dans le cadre de sa campagne de propagande auraient été tournés par des réalisateurs de l'O. R. T. F. et des fonctionnaires de l'éducation nationale auraient donné un avis favorable à la projection de ces films dans les établissements publics, aussi bien devant les personnels et les parents — sur autorisation du chef d'établissement. Si ces informations sont exactes, les faits signalés constituent un abus profondément regrettable. Il est normal qu'une organisation syndicale projette des films devant les personnels, dès lors que cette projection a lieu dans le local affecté aux réunions syndicales et avec un matériel qui lui appartient. Il est inadmissible, par contre, qu'un organisme public



comme l'Office national de radiodiffusion-télévision française apporte sa collaboration à cette propagande et que des parents, et surtout des élèves, puissent être conviés à une telle projection dans le cadre de l'établissement scolaire. (Question du 11 mars 1972.)

Réponse. — Les films « Le Droit d'apprendre » et « Le Temps d'enseigner », financés par le syndicat national des enseignants de second degré, ont été tournés par des collaborateurs occasionnels de l'Office de radiodiffusion-télévision française. A ce titre, ceux-ci ont toute liberté de traiter avec les organismes privés qui les sollicitent. L'autorisation de tourner à l'intérieur de certains établissements d'enseignement ne fut accordée par le ministre de l'éducation nationale qu'avec des précautions qui devaient garantir l'impartialité des images prises. Pour la projection de ces films, les instructions données aux recteurs tiennent compte de l'obligation de respecter le droit syndical des personnels de l'établissement et de la possibilité de réunion à l'intérieur des locaux scolaires reconnue aux associations de parents d'élèves avec l'accord du chef d'établissement. Si la projection doit s'adresser à un public qui ne serait pas uniquement composé des adhérents du syndicat ou de l'association de parents d'élèves, l'avis de la commission permanente est alors exigé, comme pour toutes les manifestations de ce genre et le chef d'établissement reste juge de l'opportunité d'autoriser ou d'interdire la projection. Telle est la position que le ministre de l'éducation nationale a été amené à prendre sur cette affaire : elle a l'avantage de respecter les droits reconnus aux organisations syndicales et aux associations de parents d'élèves, tout en réglementant leur exercice de telle sorte que les déviations et les abus puissent être évités.

*Communes (financement des frais de fonctionnement des C. E. G. et C. E. S.)*

22996. — M. Delorme appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les dispositions de la loi du 31 décembre 1970 et du décret du 16 septembre 1971 concernant la participation des communes au financement des frais de fonctionnement des C. E. G. et C. E. S. L'application de ces textes crée des charges difficilement supportables pour les petites communes rurales dont les budgets sont déjà insuffisants pour répondre aux besoins d'équipement tout en pénalisant celles dont les enfants fréquentent un établissement nationalisé. De plus, les communes ayant au moins six enfants dans l'établissement doivent supporter les nouvelles charges d'investissement, alors que celles qui possèdent le C. E. G. ou le C. E. S. se voient obligées de fournir l'ensemble des coûts d'investissement créés au titre du décret du 16 septembre 1971. Il lui demande si une telle législation ne pourrait être révisée de façon à éviter que l'Etat ne fasse supporter aux collectivités locales des charges résultant du fonctionnement des établissements scolaires qu'il crée. (Question du 18 mars 1972.)

Réponse. — L'article 33 de la loi du 31 décembre 1970 oblige les communes intéressées par la construction et le fonctionnement des collèges d'enseignement général ou d'enseignement secondaire à répartir entre elles les dépenses qui restent à la charge des collectivités locales. Ce texte législatif répond à un souci d'équité en même temps qu'aux souhaits de nombre d'élus locaux. Il paraît, en effet, normal que les charges d'un établissement scolaire ne reposent pas uniquement sur le budget de la commune siège du collège mais soient modulées entre les communes envoyant leurs élèves dans ce collège. Il convient cependant d'insister sur le fait que, contrairement à ce que semble croire l'honorable parlementaire, ces textes législatifs et réglementaires ne modifient en rien la répartition des charges entre l'Etat et les collectivités locales. Globalement les charges d'investissement supportées par les communes ne sont pas accrues et l'Etat continue à subventionner l'équipement scolaire du second degré conformément aux dispositions du décret du 27 novembre 1962. De même, la répartition des dépenses de fonctionnement des établissements du second degré entre l'Etat et les communes reste soumise aux dispositions existantes. Il est certain que la participation des collectivités locales aux dépenses de fonctionnement des collèges est fonction du régime financier de ces établissements. C'est pourquoi le ministère de l'éducation nationale attache une grande importance à la poursuite de la politique de nationalisation des établissements scolarisés. L'orientation nouvelle prise en ce domaine, dans le budget de 1972, sera poursuivie. Il est enfin nécessaire de bien souligner le caractère subsidiaire des dispositions du décret du 16 septembre 1971. Les collectivités locales ont toujours la possibilité de s'entendre sur des modalités de répartition mieux adaptées aux situations locales et à leurs facultés contributives. Afin de ne pas pénaliser les communes plus pauvres, et notamment rurales, le décret du 16 septembre 1971 a réparti les dépenses en fonction de deux critères : le nombre des élèves scolarisés, critère principal ; la richesse de la commune appréciée par la valeur de son centime. Ainsi pour un même nombre d'élèves scolarisés dans le même éta-

blissement une collectivité plus riche participera davantage aux dépenses. La circulaire du 11 février 1972 (publiée au Journal officiel du 23 février 1972) apporte des précisions complémentaires sur les modalités d'application dudit décret.

*Instituteurs (de l'enseignement privé exerçant dans des établissements du second degré).*

23060. — M. Ansquer rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que l'arrêté du 26 novembre 1971 a prévu l'assimilation en matière de rémunération indiciaire de certains directeurs d'école et instituteurs aux directeurs et professeurs de collège d'enseignement général (ancien régime). Ces dispositions sont applicables en ce qui concerne les lycées, collèges d'enseignement secondaire, collèges d'enseignement technique, aux instituteurs délégués pour assurer des fonctions d'enseignement dans les classes du premier ou du second cycle. Par ailleurs l'article 5 de la loi n° 59-1557 du 31 décembre 1959 sur les rapports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privés modifiée par la loi n° 71-400 du 1<sup>er</sup> juin 1971 dispose que « les maîtres agréés reçoivent de l'Etat leur rémunération qui est déterminée compte tenu, notamment, de leurs diplômes et des rémunérations en vigueur dans l'enseignement public ». Il lui demande s'il n'estime pas qu'en application de ces textes les instituteurs de l'enseignement privé titulaires du C. A. P. et exerçant dans des établissements dispensant un enseignement de premier cycle du second degré devraient être assimilés pour leur rémunération aux professeurs de C. E. G. (ancien régime) et cela d'autant qu'ils sont désignés par le recteur dans le poste qu'ils occupent. La suggestion ainsi faite permettrait de faire cesser la disparité de classement entre enseignants publics et enseignants privés. (Question du 18 mars 1972.)

Réponse. — L'arrêté du 26 novembre 1971 n'a pas eu pour objet de modifier les conditions de titres requises des maîtres des classes sous contrat par le décret 60-386 du 22 avril 1960. Aux termes de ce texte, seuls peuvent obtenir un contrat, ou un agrément, les maîtres titulaires d'une licence d'enseignement s'ils exercent dans des établissements de type lycée ou dans des classes de type I des établissements qui, au niveau du premier cycle, ont adopté la structure du collège d'enseignement secondaire, les maîtres titulaires du baccalauréat et du diplôme sanctionnant la première année d'études supérieures s'ils sont chargés de l'enseignement général dans les collèges d'enseignement technique et les maîtres titulaires du baccalauréat et du certificat d'aptitude pédagogique s'ils enseignent dans les cours complémentaires. La loi du 1<sup>er</sup> juin 1971, modifiant la loi du 31 décembre 1959, établit en son article 3 une distinction entre, d'une part, les établissements d'enseignement privés du premier degré, d'autre part les établissements d'enseignement privés du second degré, classique, moderne ou technique. Il n'est donc pas possible, sans méconnaître ces dispositions, d'autoriser des maîtres qui ne possèdent pas une licence à exercer dans des classes du second degré et, partant, de les assimiler pour rétribution aux professeurs de collège d'enseignement général dans le cadre de l'arrêté du 26 novembre 1971.

*Enseignants (aveugles et grands infirmes).*

23181. — M. Charles Privat rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que le décret du 20 juillet 1959 ouvre l'accès des emplois de professeurs de l'enseignement public aux candidats aveugles et grands infirmes. Le service auprès de M. le Premier ministre, chargé de la fonction publique, aurait établi un projet de décret qui doit étendre au personnel de l'enseignement primaire les dispositions dudit décret. Il lui demande s'il peut lui indiquer pourquoi le décret annoncé depuis un an n'a pas été pris. (Question du 25 mars 1972.)

Réponse. — Le décret n° 59-884 du 20 juillet 1959 permet aux candidats aveugles ou grands infirmes d'accéder au corps des professeurs agrégés et à celui des professeurs certifiés par la voie des concours de recrutement. Les candidats ainsi recrutés ne peuvent toutefois enseigner que dans les disciplines, déterminées par arrêté, exigeant du professeur une activité physique limitée. En outre et, sauf dérogation, les intéressés ne sont appelés à enseigner que dans des classes de second cycle. Ces dispositions paraissent difficilement applicables dans le premier degré dont les maîtres ont vocation à enseigner toutes les disciplines et sont amenés, compte tenu notamment du jeune âge des enfants qui leur sont confiés, à déployer une activité physique qui paraît peu compatible avec la situation des candidats concernés. Aucun projet dans ce sens n'a d'ailleurs été établi par le ministère de l'éducation nationale.

*Bourses d'enseignement (élèves redoublants).*

**23238.** — **M. Jacques Barrot** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le bénéfice des bourses nationales d'enseignement est supprimé aux élèves boursiers qui redoublent une classe de transition. Il lui fait observer que si certains élèves de 5<sup>e</sup> III (cycle de transition terminal) sont amenés à redoubler, cette mesure est décidée à la fois dans l'intérêt de l'élève pour lequel un tel redoublement peut être bénéfique et aussi parfois parce qu'elle apparaît comme la seule solution possible soit qu'il n'existe pas de classe préprofessionnelle pour accueillir ces élèves, soit parce qu'il n'est pas concevable de les diriger vers une 4<sup>e</sup> de réorientation où ils auraient à rattraper un important retard en mathématiques modernes. Il lui demande si, dans ces conditions, il n'estime pas qu'il serait équitable de maintenir le bénéfice des bourses nationales d'enseignement aux élèves boursiers des classes de transition amenés à redoubler leur classe. (Question du 1<sup>er</sup> avril 1972.)

**Réponse.** — Le décret n° 59-39 du 2 janvier 1959, prévoit que les bourses nationales d'études du second degré sont accordées pour la durée normale de la scolarité et que ce n'est qu'à titre exceptionnel, notamment pour raison de santé, qu'un élève boursier peut être autorisé à redoubler une classe sans perdre le bénéfice de sa bourse. Les instructions adressées chaque année concernant les modalités d'attribution des bourses ont précisé à plusieurs reprises que le doublement d'une classe par un élève boursier pour raison autre que de santé ne doit pas avoir pour conséquence automatique le retrait de la bourse. Dans chaque cas le chef d'établissement et le conseil de classe doivent être consultés et un examen du dossier de l'élève effectué afin de rechercher les causes de l'échec scolaire et d'apprécier la mesure dans laquelle le doublement de la classe permettrait d'escompter des résultats sensiblement améliorés. Le pourcentage des élèves boursiers qui, tout en doublant leur classe conservent actuellement le bénéfice de leur bourse témoigne de la compréhension avec laquelle ces instructions sont appliquées jusqu'à présent. Cependant, des mesures nouvelles seront mises en application dès la rentrée scolaire de septembre 1972 pour tous les élèves boursiers qui demeurent soumis à l'obligation scolaire. La circulaire n° 71-393 du 2 décembre 1971 a posé le principe que lorsqu'ils seront dans ce cas, les élèves boursiers qui seraient amenés à redoubler leur classe conserveront le bénéfice de leur bourse dans la mesure où il sera constaté que les ressources familiales demeurent situées dans les limites du barème d'attribution. Cette mesure entrera en application à la rentrée de septembre 1972.

*Bourses d'enseignement**(élèves des classes de première F d'adaptation des lycées techniques).*

**23246.** — **M. Gilbert Faure** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que des classes de première F d'adaptation sont créées dans certains lycées techniques, depuis la rentrée 1969. Peu nombreuses, elles sont situées dans des établissements souvent très éloignés du domicile des élèves. De ce fait, ces derniers supportent, beaucoup plus que leurs camarades des classes traditionnelles, des frais supplémentaires importants provoqués par le transport et aussi par l'entretien du linge que les établissements ne peuvent plus assurer par manque de personnel de service. Beaucoup de ces élèves appartenant à des familles modestes qui méritent une aide de l'Etat, il lui demande si des barèmes particuliers ne pourraient pas leur être appliqués pour l'attribution d'une bourse et pour le calcul de son montant. Il lui signale en outre qu'il pourrait en être de même pour les élèves envoyés à la fin de classe de troisième dans des établissements possédant des sections peu courantes et souvent également très éloignées du domicile des élèves. (Question du 1<sup>er</sup> avril 1972.)

**Réponse.** — Le décret portant règlement d'administration publique n° 59-38 du 2 janvier 1959 relatif aux bourses nationales d'études du second degré a substitué au régime précédemment en vigueur le régime actuel basé sur la notion de bourse composée d'un nombre de parts unitaires variant en fonction du rapport ressources-charges des familles. La distinction entre bourses d'internat, de demi-pension et d'entretien correspondant aux conditions respectives de scolarité des boursiers a donc été depuis ce moment progressivement abandonnée au fur et à mesure de l'extension du régime des parts à l'ensemble des élèves boursiers. Afin de tenir compte des frais plus élevés que supportent les familles des candidats boursiers déjà scolarisés en second cycle du second degré ou accédant au second cycle, est prévu en leur faveur l'octroi d'un point de charge supplémentaire. L'attribution de ce point entraîne un relèvement du plafond maximum de ressources permettant d'obtenir l'aide de l'Etat. En outre, le barème de détermination des taux des bourses fait varier de trois à dix parts, le montant de l'aide susceptible d'être accordée dans le second

cycle alors qu'elle varie de deux à six parts dans le premier cycle. Ces dispositions sont applicables aux élèves qui, à l'issue de la classe de troisième, entrent dans une classe ou une section dispensant un enseignement de second cycle. Des mesures ont également été prises pour permettre une application plus souple d'un système qu'on a voulu dans le principe très strict. Chaque année les inspecteurs d'académie disposent d'une certaine marge de crédits qui leur permet d'envisager l'octroi de bourses ou l'augmentation de bourses déjà accordées lorsque cette aide constitue pour les familles un appoint indispensable. Dans le cadre de ces diverses dispositions pourra être réglé favorablement le cas des élèves appartenant aux catégories évoquées par l'honorable parlementaire et dont la situation familiale est particulièrement digne d'intérêt.

*Titres universitaires (équivalences).*

**23377.** — **M. Solsson** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le problème des équivalences de titres et lui demande si c'est à bon droit que des titres obtenus à l'université de Paris-Vincennes ne sont pas reconnus à l'université de Paris-11. (Question du 4 avril 1972.)

**Réponse.** — Le cas des étudiants changeant d'établissement au cours de leur scolarité est actuellement réglé par les arrêtés du 19 mars 1970 (droit, sciences économiques, lettres et sciences humaines) et du 30 juillet 1970 (sciences), dont les dispositions ont été reconduites à titre transitoire pour l'année universitaire 1971-1972 par le décret n° 71-832 du 8 octobre 1971. Ces textes donnent compétence aux présidents d'université pour déterminer les conditions dans lesquelles les établissements d'accueil prennent en considération les études effectuées ou les unités de valeur acquises dans une autre université. Aucune règle ne leur est imposée en la matière. Par ailleurs, différents textes réglementaires accordent certaines équivalences en vue de la poursuite d'études supérieures aux personnes titulaires de diplômes d'enseignement supérieur français ou étrangers. Les titulaires d'un diplôme à réglementation nationale délivré par l'université de Paris-VIII (Vincennes) bénéficient de plein droit de ces dispositions. Cependant, de nombreux diplômes délivrés par cet établissement n'entrent pas dans cette catégorie et sont délivrés sous la seule responsabilité de l'université. A ce titre, ils ne peuvent bénéficier d'une équivalence réglementaire. Leurs titulaires peuvent néanmoins demander la prise en considération, à titre individuel, de leurs diplômes au président de l'université dans laquelle ils souhaitent s'inscrire.

*Etablissements scolaires**(surveillants généraux licenciés d'enseignement).*

**23416.** — **M. Paquet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le décret n° 69-494 du 30 mai 1969 réorganisant l'accès à l'emploi de chef d'établissement pénalise injustement un certain nombre de surveillants généraux actuellement en fonctions car depuis le 31 mai 1969 il n'est plus possible à ceux des intéressés qui sont licenciés d'accéder au provisorat, le décret n° 71-59 du 6 janvier 1971 n'apportant réparation qu'aux ex-surveillants généraux devenus censeurs ou principaux avant le 31 mai 1969. Etant donné qu'il serait absolument inéquitable que des collègues issus d'un même cadre auxquels ont été faites d'identiques promesses de carrière soient traités de manière différente selon qu'ils étaient, à la date du décret susindiqué, entrés ou non dans le cadre des censeurs et des chefs d'établissement. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire que le bénéfice de l'article III du décret n° 71-59 du 6 janvier 1971 soit étendu à tous les surveillants généraux licenciés d'enseignement en fonctions à la date du 31 mai 1969. (Question du 4 avril 1972.)

**Réponse.** — Les responsabilités tant administratives que pédagogiques confiées aux proviseurs ont conduit à limiter l'accès à ces fonctions aux professeurs certifiés ou agrégés. La modification apportée à l'article 8 du décret n° 69-494 du 30 mai 1969 par le décret n° 71-59 du 6 janvier 1971 ne constitue qu'une mesure transitoire maintenant, par équité, aux conseillers principaux d'éducation occupant des emplois de censeur ou de principal de collège d'enseignement secondaire à la date de publication du décret précité, la possibilité qui leur était antérieurement offerte d'accéder aux fonctions de proviseur. Il n'est pas envisagé d'étendre ce bénéfice à tous les conseillers principaux d'éducation licenciés d'enseignement en fonctions au 31 mai 1969.

*Intendants universitaires (conditions d'intégration).*

**23417.** — **M. Antonin Ver** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il est exact que le Gouvernement envisage l'intégration de plus de sept cents intendants universitaires dans le corps des conseillers administratifs et secrétaires généraux universitaires et,

dans l'affirmative, quelles dispositions il entend prendre afin de donner à ces derniers toutes garanties pour le maintien de leurs avantages et le déroulement normal de leur carrière. (Question du 4 avril 1972.)

Réponse. — L'intégration, selon certains critères de fonction, d'intendants universitaires dans le corps des conseillers administratifs est effectivement envisagée. Il est à noter que, déjà, le statut régissant ces derniers permet le détachement d'intendants dans la limite de 10 p. 100 de l'effectif des conseillers administratifs, avec possibilité d'intégration. La mesure projetée va au-delà mais aucun nombre n'a encore été définitivement arrêté. L'honorable parlementaire peut être assuré que l'administration veillera à ce que ces intégrations n'aient pas pour conséquence de troubler le déroulement de carrière des actuels secrétaires généraux et conseillers administratifs et prendra donc les dispositions appropriées le cas échéant. Il est précisé que ces derniers auront la possibilité d'occuper des postes réservés auparavant uniquement aux intendants et il n'est pas douteux que, le cas échéant, ils les tiendront avec toute la rigueur et le sens du service public qu'on se plaît à reconnaître au corps de haut niveau qu'ils constituent.

## INTÉRIEUR

Extradition (réfugié politique espagnol).

22454. — M. Michel Rocard exprime à M. le ministre de l'Intérieur sa profonde inquiétude devant les menaces d'extradition vers l'Espagne qui pèsent sur un responsable de l'organisation basque E. T. A. comme il est rapporté par l'agence espagnole Logos (Le Monde du 8 février 1972), à la suite de la récente visite à Paris du directeur général de la sûreté espagnole. Dans la mesure où un réfugié politique espagnol a déjà été enlevé par la police française sur le territoire français, en gare d'Hendaye, sans que cela entraîne de réaction, du moins publique, de la part des autorités françaises, il est en droit d'éprouver pour ce militant basque les plus profondes inquiétudes et il lui demande s'il peut lui assurer que ce ressortissant étranger ne court aucun danger d'expulsion vers l'Espagne franquiste. (Question du 19 février 1972.)

Réponse. — Les faits invoqués par l'honorable parlementaire sont inexacts. La personne qui a été arrêtée en gare d'Hendaye venait d'Espagne où elle s'était rendue à ses risques et périls, puisqu'elle avait sollicité et obtenu en France la qualité de réfugié en raison des menaces qui pesaient sur elle dans son pays. Elle a été interpellée par la police espagnole dans la partie de la gare placée sous le seul contrôle du Gouvernement de Madrid aux termes d'une convention internationale identique à celles en vigueur avec les pays limitrophes de la France. A la suite de cette arrestation, l'habituelle campagne contre les autorités françaises a été lancée en dépit des faits les plus patents. Quant aux menaces d'extradition dont fait état l'auteur de la question, monsieur le ministre de la justice a déjà répondu.

Expulsions (personnes étrangères).

23045. — M. Michel Rocard attire l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur un certain nombre d'événements dont la gravité lui semble remettre en cause la réputation que la France s'est faite au cours de l'histoire de terre d'accueil pour les étrangers, et de la liberté de circulation pour les hommes et les idées. 1° L'expulsion de France d'un prêtre mauricien a récemment suscité la protestation des autorités de l'église catholique dont dépendait ce prêtre, ainsi que de la plupart des forces démocratiques du pays. Il voudrait connaître les justifications de cette expulsion dont est frappé un homme dont le dévouement au service des travailleurs immigrés de la région lyonnaise était bien connu, notamment dans la communauté réunionnaise, dont les déplorables conditions de travail et d'existence viennent d'être mises en valeur par une triste affaire jugée récemment par les tribunaux. 2° L'opinion vient d'être informée de l'interdiction de séjour en France d'une jeune militante d'Irlande du Nord, député au Parlement britannique. Outre que cette mesure est particulièrement inamicale pour le peuple dont cette jeune femme est un représentant légal et officiel, elle constitue une ingérence inadmissible dans les problèmes politiques intérieurs du Royaume-Uni. Dans la mesure où la personne en question est déjà venue à Paris sans que cela ait mis en péril « l'ordre intérieur de la France », et qu'elle ne s'est jamais immiscée dans les problèmes intérieurs français, il voudrait connaître les raisons de l'interdiction de séjour prise à l'encontre d'un député étranger d'extrême-gauche, alors que des représentants des partis fascistes d'Italie, d'Allemagne et de Suède ont pu librement participer il y a quelque mois, à Paris, à un meeting du groupuscule d'extrême-droite « Ordre nouveau ». 3° La

grève de la faim déclenchée par quatre patriotes basques menacés d'expulsion de France a attiré une nouvelle fois l'attention sur la complicité active du Gouvernement français avec l'Espagne franquiste : répression contre les militants basques, interdiction de séjour du secrétaire général du parti communiste espagnol, etc. Il voudrait savoir si le Gouvernement français a l'intention de continuer à appuyer ainsi un régime que l'opinion espagnole et mondiale ont condamné depuis plus de trente ans. 4° Enfin, il insiste sur les dangers que constitue cette politique de répression systématique pratiquée depuis quelques années par le Gouvernement français à l'encontre des démocrates étrangers. Il lui demande, puisque apparemment le Gouvernement pratique l'immixtion permanente dans les affaires intérieures de pays étrangers en refusant le séjour en France de certains leaders politiques de ces pays et en acceptant d'autres, s'il ne pense pas que le Gouvernement s'ingérerait plus utilement dans ces problèmes en utilisant l'influence ou l'amitié dont il jouit auprès de certains gouvernements étrangers ; il pourrait par exemple exprimer l'émotion de l'opinion française devant les multiples violations des libertés individuelles et des droits de l'homme pratiquées par les autorités anglaises en Irlande du Nord, ainsi que par le Gouvernement de l'île Maurice ou de l'Espagne, ou par les autorités d'autres pays dont M. de Lipkowski, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères, semble s'être fait une spécialité, tels la Grèce ou l'Indonésie. (Question du 18 mars 1972.)

Réponse. — 1° Le prêtre mauricien auquel il est fait allusion s'était déjà signalé à l'attention en raison des activités subversives qu'il avait déployées dans un département d'outre-mer. Cette action avait entraîné à son encontre une mesure d'expulsion accompagnée d'une décision d'interdiction sur l'ensemble du territoire français. Toutefois, à son arrivée à Lyon, il avait obtenu une autorisation précaire de séjour. S'étant à nouveau départi de la neutralité politique à laquelle est tenu tout ressortissant étranger résidant en France, il a dû être expulsé sur le pays dont il est ressortissant. 2° Le député du Parlement britannique auquel il est fait référence s'est vu interdire l'accès du territoire français à la suite des déclarations qu'il avait faites lors d'un meeting tenu à Paris le 11 novembre 1970, au cours duquel il avait prôné l'usage de la violence. Il a été jugé inopportun de lui permettre de renouveler sur notre territoire ses appels à la violence. 3° Les mesures prises à l'égard de quatre réfugiés espagnols l'ont été en raison de leur activité contraire à l'ordre public sur notre territoire. Trois d'entre eux ont d'ailleurs été condamnés en France pour transports d'armes et de munitions. L'honorable parlementaire n'ignore pas que les intéressés ne sont nullement contraints à regagner leur pays d'origine. 4° Le Gouvernement français s'interdit toute immixtion dans les affaires intérieures des autres Etats. En contrepartie, il ne peut tolérer que des ressortissants étrangers, quelles que soient leurs fonctions dans leurs pays, leur origine ou l'idéologie dont ils se réclament, s'ingèrent dans la vie politique intérieure de la France ou se livrent sur notre territoire à des activités susceptibles de mettre en danger l'ordre public ou de porter atteinte aux relations diplomatiques de la France.

Refoulement (député d'Irlande du Nord).

23094. — M. Frys manifeste à M. le ministre de l'Intérieur sa vive surprise de l'ordre donné par le Gouvernement de refouler la jeune député d'Irlande du Nord défenseur des droits civiques, ordre qui paraît en contradiction avec l'idée qui nous a été transmise de la conception que nous nous faisons de la France quand il s'agit de la liberté d'opinion des individus et du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. Il lui demande s'il peut lui préciser l'idée qu'il se fait de la continuité de la mission et de la place de la France dans le monde. (Question du 18 mars 1972.)

Réponse. — Au cours d'une allocution qu'il a prononcée au Palais de la Mutualité, le 11 novembre 1970, lors d'un meeting organisé par le « Secours Rouge », le parlementaire étranger auquel se réfère l'honorable parlementaire a prôné l'usage de la violence pour la conquête du pouvoir en déclarant notamment : « En fait, nous ne sommes pas intéressés par la démocratie libérale. Rien ne vaut l'action directe contre le système. » Ce parlementaire étranger n'ayant reçu de ses électeurs que mandat pour exercer ses fonctions dans son pays, il a paru inopportun de lui donner la possibilité de renouveler sur notre territoire ses appels à la violence. C'est la raison pour laquelle il a fait l'objet d'une mesure d'opposition à entrée en France en vertu du principe de droit international public que tout Etat peut s'opposer au franchissement de sa frontière par un ressortissant étranger. L'accord européen sur le régime de la circulation des personnes entre les pays membres du conseil de l'Europe, du 13 décembre 1957, auquel sont parties la France et la Grande-Bretagne, prévoit d'ailleurs, dans son article 6, que : « Chacune des parties contractantes se réserve le droit de refuser l'accès ou le séjour sur son territoire aux ressortissants d'une autre partie qu'elle considère comme indésirables. »

## PROTECTION DE LA NATURE ET ENVIRONNEMENT

Pollution des eaux (redevance de bassin).

23308. — M. Dumas attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement, sur la vive émotion qui s'est fait jour parmi les élus locaux à la suite d'informations de presse suivant lesquelles les redevances de bassin seraient portées à 20 francs par habitant dans les prochaines années. Il lui demande s'il peut lui fournir des renseignements précis sur le sérieux de ces informations, en espérant qu'ils permettront d'apaiser les inquiétudes évoquées ci-dessus. (Question du 1<sup>er</sup> avril 1972.)

Réponse. — En évoquant l'augmentation du taux des redevances pour détérioration de la qualité de l'eau, émises par les agences financières de bassin, l'honorable parlementaire se fait l'écho de l'émotion de certains magistrats municipaux à la suite d'informations suivant lesquelles les redevances seraient portées à 20 francs par an et par habitant. De telles informations résultent d'une confusion entre le coût annuel global de l'épuration pour le citoyen, énoncé par le rapport (p. 145) de la commission de l'eau du VI<sup>e</sup> Plan, et le montant des redevances de pollution perçues par les agences de bassin. Les programmes pluriannuels d'intervention de celles-ci, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1972, à l'exception de celui de l'agence Rhône-Méditerranée-Corse, qui n'est pas encore fixé, prévoient des redevances dont les taux moyens pondérés passeront de : 1,80 franc en 1971 à 3,60 francs en 1976 pour l'agence Adour-Garonne ; 2,28 francs en 1971 à 3,42 francs en 1976 pour l'agence Artois-Picardie ; 2,25 francs en 1971 à 4,20 francs en 1976 pour l'agence Loire-Bretagne ; 2,45 francs en 1971 à 3,90 francs en 1976 pour l'agence Rhin-Meuse ; 3,35 francs en 1971 à 5,05 francs en 1976 pour l'agence Seine-Normandie. Ces différents taux, ont été approuvés par les comités de bassin, institués par la loi du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution. Les représentants des collectivités locales et des autres usagers de l'eau disposent chacun du tiers des sièges, on le sait, dans ces comités. Ces redevances représentent, conformément à l'article 17 du décret n° 66-700 du 14 septembre 1966, la contrepartie des programmes d'interventions des agences financières de bassin. Il est notamment précisé qu'au cours des années 1969 à 1971, période des premiers programmes des agences, celles-ci ont participé au financement d'environ 1.600 stations d'épuration grâce aux redevances qu'elles ont perçues. C'est-à-dire plus qu'il n'en existait au total avant 1969.

## SANTÉ PUBLIQUE ET SÉCURITÉ SOCIALE

Assurance vieillesse des non-salariés non agricoles (réforme).

20351. — M. Jacques Barrot demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il peut donner des précisions sur l'état d'avancement des études entreprises, en vue d'améliorer les régimes d'assurance vieillesse des travailleurs non salariés et s'il est permis d'espérer que, conformément à certaines déclarations officielles, cette réforme pourra être réalisée avant la fin de la présente législature. (Question du 14 octobre 1971.)

Réponse. — Le projet de loi portant réforme de l'assurance-vieillesse des travailleurs non salariés des professions artisanales, industrielles et commerciales vient d'être déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Communes (personnel).

21305. — M. Saint-Paul expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que, dans le régime de sécurité sociale des agents des collectivités locales, les prestations en espèces restent à la charge des collectivités. Celles-ci s'assurent généralement contre ce risque, soit auprès de la Caisse nationale de prévoyance, soit auprès de compagnies privées. Les contrats ainsi souscrits prévoient que les cotisations (et les prestations) sont basées sur le salaire de l'agent, qui comprend : 1° le traitement budgétaire ; 2° l'indemnité de résidence ; 3° les avantages familiaux (supplément familial de traitement, prestations familiales, allocation de logement). Il paraît anormal que les prestations familiales et l'allocation de logement soient soumises à cotisations, et que les compagnies remboursent ces prestations à la collectivité en cas d'invalidité d'un agent. En effet, ces prestations font en fin d'année l'objet d'une péréquation sur le plan national, et sont pratiquement remboursées à la collectivité par le Fonds national de compensation des prestations familiales géré par la Caisse des dépôts et

consignations. La collectivité les percevait donc deux fois pour les agents en congé de maladie. Dans ces conditions, il lui demande si les prestations familiales et l'allocation de logement ne doivent pas être exclues du « salaire de base » précité. (Question du 3 décembre 1971.)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire relève plus spécialement de la compétence de M. le ministre de l'intérieur qui a, sous son autorité, la gestion des personnels relevant des collectivités locales. Il faut noter pourtant que les prestations familiales servies aux agents des collectivités locales, qu'ils soient en activité ou en congé de maladie, sont supportées en définitive par le Fonds national des allocations familiales, créé en application de l'article 30 de l'ordonnance n° 67-706 du 21 août 1967 et géré par la Caisse nationale des allocations familiales. Dans ces conditions et celles que soient les modalités retenues dans les contrats souscrits pour le maintien, en cas d'incapacité, du traitement d'activité des agents concernés, ces contrats ne sauraient s'étendre à la couverture des prestations familiales et des allocations de logement.

Retraites complémentaires (services hors métropole).

22114. — M. Poudevigne, se référant à la réponse donnée par M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale à la question écrite n° 16119 (Journal officiel, Débats, A. N. du 17 avril 1971, p. 1226), lui expose le cas d'un ancien cadre de l'entraide française qui a été employé comme chef de service, puis sous-directeur, à la délégation de l'entraide française en Algérie à Alger, et qui, à la suite d'une demande adressée à la caisse générale des retraites de cadres par répartition, a vu cette demande rejetée sous le prétexte que l'entraide française n'avait pas demandé l'extension territoriale de la convention. Il serait profondément regrettable qu'une discrimination soit ainsi maintenue entre les cadres de l'entraide française ayant exercé leurs fonctions en métropole et ceux qui les ont exercées en Algérie, au moment où celle-ci était territoire français. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que le droit à une retraite complémentaire soit reconnu aux anciens cadres de l'entraide française en Algérie. (Question du 29 janvier 1972.)

Réponse. — Les régimes de retraite complémentaire sont dus à l'initiative privée et résultent d'accords collectifs conclus entre les organisations d'employeurs et de salariés de la branche professionnelle à laquelle ils appartiennent. La convention collective nationale de retraites et de prévoyance des cadres du 14 mars 1967, signée du côté patronal par le Conseil national du patronat français (C.N.P.F.), n'est en principe applicable qu'aux cadres qui sont ou ont été occupés en France. Les services accomplis hors métropole ne donnent droit au bénéfice du régime que dans les cas ci-après : lorsque l'agent intéressé a été détaché, à titre temporaire, en vertu d'un contrat signé et conclu sur le territoire métropolitain, par une entreprise exerçant sur ce territoire une activité relevant de ladite convention (art. 3, § 2, de la convention). Si les services ont été accomplis dans une entreprise exerçant une activité représentée au Conseil national du patronat français et qui a obtenu l'extension du régime à son personnel cadre français (art. 3 bis). Selon l'enquête effectuée, l'entraide française, liquidée en janvier 1949, a bénéficié d'une extension professionnelle de la convention pour son personnel métropolitain mais elle n'avait pas, avant sa dissolution, sollicité l'extension territoriale pour les services accomplis par ses agents hors métropole. Le salarié sur lequel l'attention de l'honorable parlementaire a été appelée ne peut donc bénéficier d'une allocation au titre du régime de retraite institué par la convention collective du 14 mars 1947.

Assurances sociales (coordination des régimes).

22347. — M. Boscher expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que les dispositions du décret n° 50-133 du 20 janvier 1950, qui continue à s'appliquer depuis la réforme législative intervenue en matière de pensions de la sécurité sociale, lésent de manière inéquitable le personnel militaire qui a terminé ses années d'activité dans une profession civile relevant du régime général. Ainsi un retraité ayant servi sous les drapeaux pendant vingt ans et ayant cotisé ensuite au régime général pendant vingt-cinq ans perçoit, du fait du système de coordination, une pension inférieure de 33 p. 100 à celle de son homologue civil pour une cotisation au taux maximum. Cette inégalité est particulièrement choquante à l'égard d'anciens sous-officiers dont la pension constituée à titre militaire, sans aucune participation des deniers publics, est, par force, modeste et ne compense pas le manque à gagner au titre de la pension de sécurité sociale. Il lui demande s'il ne lui paraît pas nécessaire, à l'occasion de l'application de la réforme

récemment promulguée, d'obtenir l'abrogation des dispositions critiquées du décret du 20 janvier 1950. (Question du 12 février 1972.)

Réponse. — Dans de nombreux cas, le décret de coordination n° 50-133 du 20 janvier 1950 modifié a pour effet de permettre l'attribution, par le régime général à un retraité du code des pensions civiles et militaires de retraite, d'une fraction de pension de vieillesse alors qu'en l'absence de coordination, seule une rente aurait été attribuée. Le côté positif de l'application de ce décret ne doit donc pas être négligé. En fait, ce que, dans certains cas limites, les militaires retraités considèrent comme un abattement pratiqué par le régime général sur la fraction de pension qui leur est due par celui-ci n'est qu'un manque à gagner que l'on rencontre aussi bien à l'intérieur du régime général que des régimes spéciaux de retraites puisque les uns et les autres sont tenus, pour la liquidation des droits à pension de vieillesse, par un plafond au-delà duquel les cotisations versées ne sont plus prises en considération et ne servent plus à l'accroissement des droits des intéressés, alors que les bénéficiaires de la coordination peuvent cumuler plusieurs avantages de retraite et obtenir ainsi la rémunération d'un nombre d'années supérieur aux plafonds en vigueur dans les divers régimes. En toute équité, la situation des anciens militaires retraités qui ont effectué une seconde carrière dans le secteur privé, ne peut pas être considérée comme désavantageuse, surtout si on la compare à celle des assurés ayant exclusivement relevé du régime général de la sécurité sociale. Les militaires retraités bénéficient, d'une part, des avantages résultant de l'application des dispositions du code des pensions civiles et militaires de retraite, notamment pour l'âge d'admission au bénéfice de la pension et le décompte des années, d'autre part, de la rémunération, par le régime général, de toutes les périodes d'assurance valables ou assimilées accomplies au cours de leur seconde carrière, même si l'application des règles de coordination a pour effet une certaine réduction de l'avantage que les intéressés escomptaient de la part de ce régime. En 1972, le régime général de la sécurité sociale prévoit au maximum la rémunération de 32 années ou 128 trimestres au titre de l'assurance vieillesse. Dans le cas d'espèce, si l'intéressé avait relevé pendant toute sa carrière de ce régime, il aurait obtenu, au 1<sup>er</sup> janvier 1972, pour une entrée en jouissance à soixante-cinq ans, une pension calculée sur la base de 42,6 p. 100 de son salaire moyen plafonné des dix dernières années, alors qu'il percevait de son régime spécial : une pension calculée sur la base de 40 p. 100 (20 années × 2 p. 100 par année) de ses émoluments de base et qu'il est susceptible de percevoir du régime général, toujours en se plaçant au 1<sup>er</sup> janvier 1972, un avantage proportionnel calculé sur la base de 23,7 p. 100 du salaire moyen

$$\frac{128}{180} \times \frac{100}{180} \text{ soit un total de } 63,7 \text{ p. } 100, \text{ toutes}$$

choses égales, par ailleurs, au titre des deux carrières consécutives. Il faut rappeler, à cet égard, qu'il a été admis que la prise en considération des périodes d'assurance accomplies par des assurés bénéficiaires d'une pension d'un régime spécial de retraite, dans les pays et sur les territoires où le régime général de la sécurité sociale n'était pas applicable, ne serait effectuée, pour la détermination de l'avantage proportionnel dû par le régime général, que dans la mesure où cette prise en considération est favorable aux intéressés. Par ailleurs, la loi n° 71-132 du 31 décembre 1971 bénéficiera aux personnes relevant de l'application du décret de coordination précité dans la mesure où le plafond en vigueur dans le régime général s'élèvera progressivement jusqu'à 37 années et demie. En ce qui concerne les avantages liquidés au titre de la coordination par le régime général avec une date d'effet antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1972, l'article 8 de ce texte prévoit une majoration forfaitaire de 5 p. 100, lorsque la durée totale d'assurance est au moins de 30 ans, dès lors que les règles de coordination n'ont pas permis la rémunération des années au-delà de la trentième. Enfin, il convient de préciser que l'article L. 54 du code des pensions susvisé dispose que, les pensions attribuées conformément audit code « sont inscrites au grand livre de la dette publique et payées par le Trésor ». Il est évident que la retenue de 6 p. 100 supportée par les tribunaux sur leur traitement ou solde ne suffit pas à assurer le fonctionnement du régime dont l'équilibre incombe en définitive au budget de l'Etat. Par suite, il n'est pas possible de dire que les pensions acquises par les anciens militaires ont été constituées sans aucune participation des deniers publics.

*Hôpitaux publics (représentation des parents d'enfants inadaptés dans les conseils d'administration).*

22411. — M. Pierre Bas appelle l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale (action sociale et réadaptation) sur les préoccupations causées aux parents d'enfants inadaptés par le décret du 30 octobre 1970 fixant la composition des commissions administratives d'établissements hospitaliers publics. Ces commissions ainsi fixées ne comportent aucune représentation des usagers,

les délégués des organismes d'assurance maladie ne représentant en fait que les organismes payeurs. Il y aurait le plus grand intérêt à ce que les parents des enfants inadaptés puissent figurer officiellement dans ces conseils, de façon à pouvoir éclairer utilement l'administration des hôpitaux sur certains problèmes que peuvent poser les formes particulières d'éducation ou de soins que nécessite l'état des enfants, besoins matériels, mais aussi besoins affectifs et psychologiques, de telle sorte que les équipes soignantes avec lesquelles ils entretiennent déjà des relations suivies sentent leur action soutenue et renforcée. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet. (Question du 19 février 1972.)

Réponse. — Il n'existe pas de décret du 30 octobre 1970 fixant d'une manière générale la composition des commissions administratives des établissements hospitaliers publics. En revanche, plusieurs décrets de cette date portant érection en établissements publics d'hôpitaux psychiatriques, préventorijs et sanatoriums réglaient par la même occasion la composition de leurs commissions administratives : c'est à ces textes que l'honorable parlementaire fait probablement allusion. Depuis, la loi du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière pose le problème en de nouveaux termes : l'article 21 de ladite loi énumère, en effet, les principales catégories de personnes qui doivent être représentées dans les conseils d'administration des établissements d'hospitalisation publics ; le décret d'application qui fixera la composition de ces conseils doit respecter les impératifs de la loi et notamment assurer un équilibre entre les principales catégories représentées. Dans ces conditions, il est difficile d'envisager la modification de la composition des conseils d'administration, telle qu'elle est prévue par le décret précité, en y ajoutant de nouvelles catégories de personnes représentées, sans compromettre gravement l'équilibre subtil que la loi impose de respecter. Toutefois, les associations regroupant les parents d'enfants inadaptés auront la possibilité, si le besoin s'en fait sentir, d'être représentées au sein des conseils d'administration au titre des « personnes qualifiées » nommées par le préfet du département sur le territoire duquel est situé l'établissement, étant précisé toutefois qu'un nombre de ces personnes qualifiées figure obligatoirement un médecin non hospitalier. Au demeurant, les établissements d'hospitalisation publics, y compris les hôpitaux psychiatriques classiques, n'ont pas pour mission principale d'accueillir des enfants inadaptés, et l'une des préoccupations essentielles du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale est d'accroître le nombre des instituts médico-éducatifs spécialisés susceptibles de répondre aux besoins spécifiques de cette catégorie de malades.

*Santé publique (effets toxiques de l'hexachlorophène).*

22615. — M. Benoist attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur l'effet toxique de l'hexachlorophène qui vient d'être mis en évidence aux Etats-Unis par la Food and Drug Administration, qui est l'organisme américain de surveillance des aliments et des médicaments. Des études ont, en effet, montré que ce produit, qui entre dans la composition d'un certain nombre de cosmétiques, peut, en pénétrant dans la peau et en gagnant le sang, provoquer des empoisonnements. Il lui demande s'il peut lui indiquer quelles décisions il compte prendre pour tenir compte des études entreprises sur l'hexachlorophène dans le cadre d'une politique qui doit avoir pour objectif la protection de la santé des Français. (Question du 26 février 1972.)

Réponse. — Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale fait savoir à l'honorable parlementaire, qui a appelé son attention sur l'emploi de l'hexachlorophène dans certains produits cosmétiques et d'hygiène à la suite d'un article de presse relatant les travaux de la Food and Drug Administration, que l'action de cette substance est bien connue en France et a été étudiée par diverses instances scientifiques. L'hexachlorophène ou oxophène est employé, entre autres usages, en thérapeutique, pour le traitement des dermatoses infectées. Considéré comme un excellent désinfectant, sans propriétés allergisantes, il est utilisé sans inconvénient dans différentes préparations à faible concentration. Il est toutefois conseillé de respecter ces faibles concentrations, de ne pas badigeonner des surfaces étendues et délabrées, notamment des surfaces brûlées, et de ne pas laisser subsister le médicament trop longtemps sur la peau pour en limiter l'absorption. L'étude de la Food and Drug Administration fait état de troubles nerveux et digestifs, qui ont régressé en deux semaines environ, constatés aussi bien chez l'adulte que chez l'enfant traités par des applications de préparations à 3 p. 100 d'hexachlorophène, laissées sur la peau plus de quatre jours. La toxicité par ingestion ne peut être qu'accidentelle. Des accidents ont été relatés par des auteurs étrangers ; aucun cas n'a été signalé en France aux centres anti-poisons. Il est bien exact que ce produit est incorporé actuellement à des pâtes et élixirs dentifrices, ainsi qu'à certains produits d'hygiène. Bien qu'aucun inconvénient majeur ne semble pouvoir résulter d'un usage raisonnable et strictement externe de ces produits, j'ai demandé à l'Institut national de la santé et de la recherche médicale de procéder à une étude, en liaison avec le

service central de la pharmacie et des médicaments, aux fins d'examiner la possibilité d'inscrire l'hexachlorophène au tableau C des substances dangereuses à une certaine concentration. Mes services sont en outre intervenus auprès des laboratoires intéressés afin que les médecins soient informés des conditions d'utilisation limitée des préparations en contenant.

#### Santé publique

(utilisation d'antibiotiques dans l'alimentation animale).

22616. — M. Benoist expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale qu'aux Etats-Unis l'utilisation des antibiotiques vient d'être interdite dans l'alimentation animale. Ils favorisent, en effet, chez l'homme l'apparition de souches microbiennes qui résistent aux traitements par antibiotiques. La thérapeutique médicale se trouve de ce fait désarmée. Dans notre pays la situation est très grave. En effet, 70 tonnes d'antibiotiques seraient annuellement utilisés dans l'alimentation animale servant à la consommation humaine. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, en accord avec M. le ministre de l'Agriculture, pour interdire l'utilisation d'antibiotiques dans l'alimentation animale ainsi que l'exige la protection de la santé des Français. (Question du 22 février 1972.)

Réponse. — Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale fait savoir à l'honorable parlementaire que les mesures administratives proposées aux Etats-Unis d'Amérique par la Food and Drug Administration et visant à interdire, à partir du 1<sup>er</sup> janvier et par étapes au cours de l'année 1973, certains antibiotiques dans l'alimentation animale n'ont pas échappé à son attention. Ces produits ne pourront être délivrés qu' sur prescription vétérinaire et pour des traitements de courte durée. L'utilisation des antibiotiques sera donc, dès maintenant, limitée, mais non interdite. Des firmes industrielles sont invitées à rechercher d'autres agents susceptibles de favoriser la croissance des animaux. Ce problème est suivi en France en toute attention. Si le tonnage d'antibiotiques employé en alimentation animale pour favoriser la croissance paraît élevé, il convient de préciser que tout antibiotique destiné à cette supplémentation est examiné par la commission interministérielle de l'alimentation animale, laquelle si elle en admet l'utilisation fixe la dose et la durée d'administration du produit. Des abus sont certains malgré la surveillance effectuée. Seule la loi sur la pharmacie vétérinaire, actuellement en cours d'élaboration, permettra de prendre des mesures efficaces. L'académie nationale de médecine avait, à plusieurs reprises, formulé des vœux tendant à ce que ne soient utilisés dans l'alimentation des animaux d'élevage que des antibiotiques non résorbables, non accumulables dans les tissus et non utilisés en thérapeutique. Actuellement, du fait qu'il n'est pratiquement pas possible d'établir, en ce qui concerne la possibilité de transferts de résistance, l'effet imputable à la thérapeutique et celui qui peut être attribué à la supplémentation de l'alimentation, on ne saurait démontrer que la suppression de certains antibiotiques en élevage changerait quoi que ce soit à l'écologie microbienne. Elle risquerait d'aboutir à un emploi anarchique de substances nouvelles échappant à la réglementation. Il est néanmoins évident que des mesures pourront être envisagées ultérieurement sur le plan national si les résultats d'expériences et enquêtes poursuivies par les instances scientifiques du ministère de l'Agriculture et du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale arrivent à en démontrer l'efficacité. La loi sur la pharmacie vétérinaire permettra en premier lieu de réprimer les abus, ensuite de réglementer l'administration des antibiotiques considérés comme présentant un danger pour la santé humaine.

#### Médecine (enseignement, stage dans les services hospitaliers).

22645. — M. Bonhomme expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que les stagiaires internes en fonctions dans des centres hospitaliers se voient interdire par les services de l'action sanitaire et sociale, du fait de la réglementation, tout remplacement de médecin. Il lui demande s'il ne conviendrait pas, essentiellement pour faciliter l'activité des médecins ruraux, d'autoriser les stagiaires internes à effectuer des remplacements, à condition bien entendu qu'ils aient l'autorisation du chef de l'établissement. (Question du 26 février 1972.)

Réponse. — Les étudiants en médecine qui n'ont pas été nommés internes titulaires des hôpitaux sont tenus, au cours de la dernière année de leurs études, d'effectuer un stage pratique dans des services hospitaliers ceci afin de compléter leur formation clinique et pratique. En vue, justement, de garantir la formation requise, ce stage doit être accompli sous l'autorité technique et le contrôle du chef du service dans lequel l'étudiant est affecté. Un étudiant qui serait autorisé à remplacer un médecin exerçant dans un

hôpital rural, y exercerait seul et sans être placé sous le contrôle d'un médecin expérimenté, le remplacement impliquant l'absence du médecin remplacé; dès lors l'objectif du stage pratique de fin d'études ne serait pas atteint.

#### Allocation pour frais funéraires (ayants droit du retraité).

22739. — M. Paquet expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale qu'au décès d'un salarié en activité, ses ayants droit perçoivent un capital égal à un trimestre de salaires plafonnés et destiné en particulier à couvrir les frais d'obsèques. Il lui demande s'il n'estime pas que dans le même ordre d'idées, il serait souhaitable d'accorder une allocation pour frais funéraires versée par les caisses de retraite dont dépend la personne décédée, aux ayants droit du retraité. (Question du 4 mars 1972.)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire semble concerner les régimes de retraite complémentaire de celui de la sécurité sociale. Ces régimes sont dus à l'initiative privée. Selon leur origine, leur modification peut être réalisée soit par accord collectif, soit sur proposition du conseil d'administration de l'institution en cause, par un vote des adhérents et des participants ou de leurs représentants. Le ministère de la santé publique et de la sécurité sociale n'intervient qu'a posteriori pour autoriser la mise en vigueur des mesures ainsi adoptées après s'être assuré qu'elles ne sont incompatibles ni avec l'équilibre financier de l'institution concernée ni avec les dispositions législatives et réglementaires applicables en la matière. Il est indiqué à l'honorable parlementaire qu'un certain nombre d'institutions de retraite et de prévoyance placées sous la tutelle du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale gèrent des régimes d'assurance décès ou accordent, sur leur fonds social, dans certaines cas, des allocations pour frais funéraires.

#### Retraités mutualistes (rachat de leur rente).

23203. — M. Philibert appelle l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur le décret et l'arrêté ministériels du 30 janvier 1970 faisant obligation aux caisses autonomes mutualistes de procéder au rachat des revalorisations d'état afférentes aux rentes inférieures ou égales à 10 francs. A la suite de ces décisions, une caisse mutualiste a pu envoyer une circulaire sans accusé de réception pour les prier de revaloriser leurs retraites, et, dans de nombreux cas, faute de réponses, racheter pour un prix dérisoire les rentes de leurs cotisants. Ainsi, dans un cas particulier, une rente de 880 francs annuels a été rachetée 312 francs, l'intéressé n'ayant pas reçu la circulaire de mise en garde. De nombreuses personnes ayant protesté, il leur a été répondu qu'aucun délai supplémentaire ne pouvait être accordé. En conséquence, des vieillards vivant déjà péniblement se sont vus retirer un faible, mais nécessaire complément financier, alors qu'ils pensaient, à juste titre, en avoir acquis le droit jusqu'à la fin de leurs jours. Il lui demande s'il ne pourrait envisager de rouvrir le délai permettant aux retraités mutualistes qui le désirent de régulariser leur situation afin d'éviter le rachat définitif de leur rente. (Question du 25 mars 1972.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 30 janvier 1970 pris en application de l'article 21 du décret n° 70-104 de la même date prévoient en effet que le service des majorations afférentes aux rentes constituées par les caisses autonomes mutualistes est remplacé, dans les cas suivants, par le paiement d'une indemnité de rachat : 1° lorsque le montant de la rente à majorer est inférieur ou égal à 10 francs ; 2° lorsque la rente a déjà donné lieu à rachat ; 3° lorsque le montant de la majoration est lui-même inférieur ou égal à 10 francs. L'article 2 de la même loi du 30 janvier 1970 susvisée prévoit que, pour le calcul de cette indemnité, il est fait usage du barème annexé à l'arrêté du 19 octobre 1953 relatif au rachat des majorations de rentes viagères servies par la caisse nationale de prévoyance. Il est précisé que la valeur de rachat fixée par ce barème compte tenu de l'âge des intéressés est toujours, quel que soit le cas, supérieure à 1 pour 1 franc de rente ou de majoration à racheter. Si l'honorable parlementaire était en mesure de communiquer des renseignements plus précis sur le cas particulier qui l'intéresse, notamment en ce qui concerne le titre et le numéro de la caisse mutualiste en cause, les services du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale pourraient faire procéder à une enquête sur cette affaire.

#### Veuves (pension de réversion).

23205. — M. Henri Michel appelle l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur le cas des veuves touchant une pension de réversion à 50 p. 100 de la pension de

leur conjoint décédé. Normalement, le couple aurait dû toucher la pension complète majorée de 50 p. 100 pour le conjoint à charge. Il serait donc normal que le conjoint survivant touche non pas 50 p. 100 de la pension simple, mais 50 p. 100 de la pension majorée, soit 75 p. 100 de la pension simple. Il lui demande si une telle décision ne pourrait être prise, afin que soit rétablie une situation plus conforme à l'équité. (Question du 25 mars 1972.)

Réponse. — Les dispositions nouvelles intervenues depuis 1971 témoignent de l'intérêt du Gouvernement à l'égard des veuves des assurés sociaux. C'est ainsi que le décret n° 71-123 du 11 février 1971 a porté au niveau annuel du S. M. I. C. au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du décès (soit 8.195 francs au 1<sup>er</sup> janvier 1972) le plafond des ressources personnelles du conjoint. En outre, le décret n° 71-280 du 7 avril 1971 a supprimé la condition d'âge maximum de soixante ans de l'assuré lors de la célébration du mariage en maintenant seulement une condition de durée de l'union (deux ans au moins avant l'entrée en jouissance de l'avantage de vieillesse attribué à l'assuré ou quatre ans avant le décès). Cet effort sera poursuivi au cours des années prochaines dans le but d'améliorer à nouveau les conditions d'ouverture du droit à pension de réversion dans le régime général d'assurance vieillesse. Les réformes susceptibles d'intervenir en ce domaine font l'objet d'un examen attentif, en liaison avec la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés, en vue notamment d'opérer un choix entre les différentes solutions proposées, compte tenu de la hiérarchie des besoins et des possibilités financières du régime. Il apparaît, d'ores et déjà, que les mesures prioritaires devront porter sur l'assouplissement des conditions les plus rigoureuses qui privent encore des veuves d'assurés sociaux d'une pension de réversion du régime général, plutôt que sur le taux de la pension accordée à celles qui peuvent actuellement en bénéficier. Sur ce dernier point, l'on peut remarquer que les améliorations réalisées par la loi du 31 décembre 1971 en matière de taux des pensions accordées aux assurés sociaux ayant accompli une longue carrière profiteront à leurs conjoints survivants.

*Intéressement des travailleurs (personnel d'un officier ministériel).*

23348. — M. de la Verpillière rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que l'ordonnance n° 59-126 du 7 janvier 1959 tendant à favoriser l'association ou l'intéressement des travailleurs à l'entreprise prévoit, sous certaines conditions, des exonérations de charges fiscales ou sociales. Il lui expose à ce sujet qu'un officier ministériel a passé, avec son personnel, un accord verbal basé sur les résultats financiers de l'étude, et que la part revenant aux intéressés a été effectivement versée pendant

les années 1967, 1968, 1969, 1970 et 1971. Il lui demande si un tel contrat ouvre droit à l'exonération du paiement des cotisations de sécurité sociale relatives au montant de la participation. (Question du 1<sup>er</sup> avril 1972.)

Réponse. — Il résulte effectivement des dispositions combinées des articles 4 et 10 de l'ordonnance n° 59-126 du 7 janvier 1959 que les participations versées aux salariés, dans le cadre des formules d'intéressement ou d'association, peuvent être exonérées des charges sociales et fiscales. Mais cette exonération reste subordonnée au respect d'un certain nombre de conditions prévues par le texte de l'ordonnance et par le décret d'application n° 59-1014 du 29 août 1959. En particulier, ces textes posent, au départ, l'existence d'un contrat passé entre l'employeur et les représentants du personnel ou d'un contrat type conclu au niveau de la branche professionnelle et ratifié à la majorité des deux tiers par le personnel de l'entreprise considérée. Au surplus, la demande d'exonération est soumise à une commission départementale qui examine si le contrat répond aux conditions prévues par les textes et s'assure, notamment, que l'entreprise a effectué régulièrement le versement des impôts et des cotisations de sécurité sociale. En cas de refus de la commission départementale, l'entreprise peut demander que le dossier soit transmis à une commission nationale instituée auprès du ministre du travail, de l'emploi et de la population. En conséquence et à défaut de la mise en œuvre de la procédure ci-dessus rappelée, l'employeur visé par la question de l'honorable parlementaire ne saurait, sans enfreindre les dispositions générales de l'article L. 120 du code de la sécurité sociale, procéder à la déduction, de l'assiette des cotisations de sécurité sociale, des sommes réparties chaque année à son personnel sur les bénéfices réalisés.

#### Rectificatif

au compte rendu intégral de la 2<sup>e</sup> séance du 27 avril 1972.  
(Journal officiel, Débats Assemblée nationale, du 28 avril 1972.)

#### RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 1164, 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ligne de la réponse de M. le ministre du développement industriel et scientifique à la question n° 23414 de M. Chazalon, au lieu de : « Les mesures évoquées par l'honorable parlementaire font l'objet d'un décret qui devrait être publié très prochainement », lire : « Les mesures évoquées par l'honorable parlementaire ont fait l'objet du décret n° 72-301 paru au Journal officiel du 21 avril 1972 ».

