

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ÉTRANGER : 40 NF  
(Compte chèque postal : 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1<sup>re</sup> Législature

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

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

Séance du Vendredi 18 Mai 1962.

#### SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 1205).

Situation des rentiers viagers et des personnes âgées ou Invalides (questions de M. Leenhardt, de M. Frédéric-Dupont et de M. Dorey) : MM. Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques ; Pic, Frédéric-Dupont, Dorey.

Relèvement du salaire minimum interprofessionnel garanti et suppression des abattements de zones (questions de M. Billoux et de M. Laurent) : MM. Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques ; Billoux, Laurent.

Aménagement hydro-électrique de la haute vallée d'Ossau (question de M. Ebrard) : MM. Dusseaux, ministre des travaux publics et des transports ; Ebrard.

2. — Questions orales avec débat (p. 1212).

Statut de la chasse sous-marine (question de M. Jouault) : MM. Jouault, Dusseaux, ministre des travaux publics et des transports ; de Poulplquet.

Organisation de la circulation routière (questions de M. Junot, de M. Fanton, de M. Neuwirth) : MM. Junot, Burlot, Fanton, Neuwirth.

Mme Thome-Patenôtre, MM. Rieunaud, Durroux, Jean-Paul Palewski, Pinoteau.

M. Dusseaux, ministre des travaux publics et des transports.

3. — Dépôt d'une lettre rectificative (p. 1223).

4. — Dépôt d'un rapport (p. 1223).

5. — Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 1224).

6. — Dépôt de projets de loi adoptés par le Sénat (p. 1224).

7. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 1224).

8. — Dépôt d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 1224).

9. — Ordre du jour (p. 1224).

**PRESIDENCE DE M. JACQUES RAPHAEL-LEYGUES,**  
président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle six questions orales sans débat.

SITUATION DES RENTIERS VIAGERS ET DES PERSONNES AGÉES  
OU INVALIDES

M. le président. Les trois questions suivantes ont été jointes par décision de la conférence des présidents. Je donne lecture de ces questions :

M. Leenhardt attire une nouvelle fois l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'aggra-

vation de la situation des rentiers-viagers aussi bien publiques que privées qui résulte, d'une part, de l'évolution du coût de la vie et, d'autre part, de la revalorisation insuffisante des rentes viagères telle qu'elle résulte des dernières mesures en leur faveur, c'est-à-dire de la loi du 28 décembre 1959 et de la loi de finances pour 1961. Il lui demande s'il a l'intention de proposer au Parlement de nouvelles mesures de réajustement des rentes viagères afin de réparer l'injustice dont sont victimes lesdits rentiers.

M. Frédéric-Dupont demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques les mesures qu'il compte prendre pour reviser les rentes viagères de l'Etat, dont le pouvoir d'achat se trouve diminué du fait de la hausse des prix de la vie.

M. Dorey demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques si, à la suite des travaux de la commission d'étude des problèmes de la vieillesse et des réunions du conseil interministériel saisi de ces problèmes, le Gouvernement n'envisage pas de prendre très prochainement des mesures permettant, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1962, de revaloriser les différentes allocations servies aux personnes âgées et infirmes et de relever les plafonds de ressources auxquels est subordonné l'octroi de ces allocations, ainsi que des mesures assurant une nouvelle majoration des rentes viagères de l'Etat.

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

**M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques.** Les trois questions orales qui me sont posées ont un élément commun, qui est la situation des rentiers viagers de l'Etat, et un élément spécifique, en ce qui concerne la question de M. Dorey, à laquelle je répondrai ensuite.

Les dispositions législatives relatives aux majorations de rentes viagères présentent, dans le droit français, un caractère d'exception très marqué puisqu'elles dérogent au principe du nominalisme monétaire inscrit dans le code civil, sur lequel repose le droit des obligations.

Il s'agit, au demeurant, de mesures dont les fondements ont évolué dans le temps. A l'origine, il s'agissait d'encourager l'épargne et la prévoyance individuelles chez des personnes de condition modeste. Après la seconde guerre mondiale, il s'est agi essentiellement de tempérer les effets de la dépréciation monétaire sur des prestations qui, en l'absence de régimes sociaux d'assurance vieillesse s'appliquant auxdits rentiers, avaient très souvent un caractère de pension alimentaire.

C'est ainsi que s'explique l'abondante législation de 1949 à 1953, que d'ailleurs les auteurs des questions orales connaissent bien, et dont l'aboutissement se trouve dans les lois du 28 décembre 1959 et du 23 décembre 1960, qui ont fixé les taux de majoration applicables respectivement aux rentes du secteur privé et à celles du secteur public.

En transgressant ainsi, pour des raisons d'humanité, le principe de l'immutabilité des conventions, le législateur n'a cependant jamais entendu instituer un véritable système d'indexation sur le coût de la vie.

En outre, il convient, pour éclairer pleinement le débat, de faire appel à d'autres considérations.

Observons en effet que, si le contrat de rente viagère a longtemps été, pour beaucoup de petites gens, le moyen de s'assurer des ressources pour leurs vieux jours, l'institution, puis l'extension, dans les dernières décennies, des régimes de retraites et d'allocations de base et complémentaires, ont considérablement diminué l'importance des contrats de rentes-viagères en venant apporter des avantages nouveaux à des personnes qui, auparavant, ne pouvaient compter que sur leur épargne pour assurer leur vieillesse.

Aussi, la situation des rentiers viagers les plus dignes d'intérêt, c'est-à-dire les personnes âgées, les infirmes et les invalides, ne peut-elle être appréciée uniquement en fonction du montant de leurs rentes viagères, mais doit-elle être envisagée en tenant compte des améliorations apportées au système de sécurité et d'aide sociale dont ils peuvent bénéficier.

C'est ainsi, notamment, qu'au cours de l'année 1961, les rentes et pensions des régimes de sécurité sociale, les rentes d'invalidité et les prestations d'aide sociale indexées sur celles-ci ont été revalorisées de cinq à huit pour cent, selon le cas, par rapport à 1960.

Le taux des pensions d'invalidité des deuxième et troisième catégories a été porté de quarante à cinquante pour cent. Une allocation de loyer a été instituée en faveur des personnes les plus démunies de ressources. L'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité a été majorée de 40 nouveaux francs ou de 140 nouveaux francs suivant l'âge du bénéficiaire.

A ces mesures s'ajoute l'ensemble de celles que je vais rappeler en réponse à la question orale de M. Dorey.

Néanmoins et en conclusion — sans doute est-ce la partie de la réponse qui retiendra l'intérêt des auteurs des questions orales — les crédiérentiers étant des personnes dont la situation est particulièrement digne d'intérêt, je suis disposé à rouvrir le

dossier afin d'examiner, compte tenu des données budgétaires, l'importance du nouvel effort qui pourrait et qui pourra être consenti en leur faveur.

Je ne voudrais pas terminer sans rappeler que l'origine des difficultés des rentiers viagers réside dans la dépréciation de la monnaie. Et l'on ne peut pas être à la fois l'adversaire de la stabilisation de la monnaie et le défenseur des rentiers viagers. La meilleure façon de défendre les rentes viagères eût été, dans le passé, de conserver à la monnaie sa valeur, ce qui réglait, sur la base des contrats initiaux, la situation de ces rentiers viagers.

Le Gouvernement, qui est néanmoins désireux de faire un effort pour cette catégorie particulière, appelle l'attention de l'Assemblée nationale sur le fait que si l'on veut éviter le retour des difficultés et des injustices dont nous nous efforçons de corriger les effets, il est essentiel que la stabilité monétaire soit, pour l'avenir, rigoureusement maintenue.

En réponse : M. Dorey, j'indiquerai que le décret du 14 avril 1962 a relevé sensiblement le montant des allocations versées aux personnes âgées et aux invalides et accru les chiffres-limites de ressources auxquels le versement de ces allocations est subordonné.

Tenant compte de certaines des recommandations formulées en janvier dernier par la commission d'étude des problèmes de la vieillesse, les mesures ainsi prises s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> avril 1962. Elles intéressent environ 4 millions de personnes bénéficiaires d'allocations de base de vieillesse ou d'invalidité et 2.800.000 bénéficiaires du Fonds national de solidarité.

Les plafonds de ressources sont élevés de 2.010 nouveaux francs pour une personne seule et 2.580 nouveaux francs pour un ménage à 2.300 nouveaux francs et 3.200 nouveaux francs respectivement.

Pour les bénéficiaires de l'allocation spéciale, ces nouveaux chiffres-limites se substituent à ceux de 1.700 nouveaux francs et 2.250 nouveaux francs.

Les vieux travailleurs salariés qui ne sont pas titulaires d'une pension des assurances sociales percevaient une allocation de base fixée à 692 nouveaux francs, 658 nouveaux francs ou 624 nouveaux francs, selon qu'ils résidaient dans la région parisienne, dans des villes de plus de 5.000 habitants ou dans des localités de moins de 5.000 habitants. A cette allocation de base s'ajoutait l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité, au taux de 420 nouveaux francs, pour les vieillards n'ayant pas 75 ans, et au taux de 520 nouveaux francs pour ceux ayant au moins 75 ans.

A partir du 1<sup>er</sup> avril 1962, les intéressés percevront désormais l'allocation de base au taux unifié de 800 nouveaux francs ainsi qu'une majoration de 100 nouveaux francs au titre de l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité, soit une augmentation de 208 nouveaux francs, 242 nouveaux francs ou 276 nouveaux francs, selon la résidence.

Pour les vieux travailleurs non salariés, c'est-à-dire les commerçants, les artisans, les membres des professions libérales, l'allocation de base passera de 312 nouveaux francs à 600 nouveaux francs et les intéressés qui percevaient au total, y compris l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité, 732 nouveaux francs ou 832 nouveaux francs, selon leur âge, recevront 1.120 nouveaux francs ou 1.220 nouveaux francs, soit une augmentation de 388 nouveaux francs.

Bénéficieront également de cette majoration les conjoints âgés et à charge ainsi que les conjoints survivants des assurés sociaux.

Il en est de même pour les personnes qui, n'étant rattachées à aucun régime de vieillesse, percevaient l'allocation du fonds spécial géré par la Caisse des dépôts et consignations.

En ce qui concerne les vieux exploitants agricoles, le montant cumulé de l'allocation de base et de l'allocation complémentaire agricole sera élevé de 484 nouveaux francs à 600 nouveaux francs et les intéressés qui percevaient, suivant l'âge, y compris l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité, soit 904 nouveaux francs, soit 1.004 nouveaux francs, recevront 1.120 nouveaux francs ou 1.220 nouveaux francs.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1963, ce total sera élevé respectivement à 1.320 nouveaux francs ou à 1.420 nouveaux francs et porté ainsi — ce qui constitue la satisfaction d'une revendication très ancienne du monde rural — à un niveau égal à l'ensemble des allocations perçues par les vieux travailleurs salariés.

Parallèlement à la majoration des allocations de vieillesse et d'invalidité, les allocations d'aide sociale aux grands infirmes et aux infirmes ont été relevées par ce même décret, ainsi que les plafonds de ressources correspondants.

En matière d'aide sociale, une importante mesure a été également prise, relative à l'organisation d'une aide ménagère à domicile en faveur des vieillards.

En dehors de cet effort en faveur des personnes âgées bénéficiant d'avantages non contributifs, les titulaires de pensions de vieillesse ou d'invalidité des divers régimes de sécurité

sociale qui recevaient l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité bénéficieront dans la limite du nouveau plafond fixé pour les ressources de la majoration de cent nouveaux francs.

Les mesures ainsi décidées représentent une charge supplémentaire annuelle, pour les divers organismes ou services et pour l'Etat, de l'ordre d'un milliard de nouveaux francs.

Les crédits supplémentaires à ouvrir pour 1962 au budget général, qui représentent une partie de ce chiffre, seront inscrits dans la loi de finances rectificative dont le projet sera déposé au cours de la présente session du Parlement.

**M. le président.** La parole est à M. Pic, suppléant M. Leenhardt.

**M. Maurice Pic.** Mes chers collègues, je voudrais d'abord remercier M. le ministre des finances de la réponse qu'il vient de faire aux trois questions que la conférence des présidents a groupées pour l'ouverture de cette séance.

Mon collègue et ami, M. Francis Leenhardt, qui s'excuse auprès de vous, mes chers collègues, et auprès de vous, monsieur le ministre, de ne pouvoir aujourd'hui répondre personnellement, avait déposé en effet une question écrite sur ce sujet il y a plusieurs mois, question qui n'avait pas eu de réponse et que nous avons, par conséquent, transformée en question orale.

Par cette question, nous avons voulu appeler de nouveau l'attention du Gouvernement sur la situation navrante des rentiers viagers.

Bien sûr, nous savons bien — et M. le ministre a cru devoir le rappeler au début de sa réponse — qu'il s'agit là de dérogations au nominalisme monétaire, mais nous pensons que l'histoire de la revalorisation des rentes viagères est maintenant assez longue pour justifier, dans les conditions actuelles, une nouvelle disposition.

Pendant longtemps, en effet, les difficultés budgétaires ont empêché la revalorisation des rentes viagères du secteur dit public, c'est-à-dire des rentes constituées auprès de la Caisse nationale des retraites ou des compagnies d'assurance.

Les premières lois intervenues après la Libération ne visaient que les rentiers du secteur dit privé, c'est-à-dire les rentes viagères constituées généralement en contrepartie de l'aliénation d'un bien. C'est ainsi que sont intervenues successivement les lois de mai 1948, mars 1949 et juillet 1952.

Pour le secteur public, un peu plus tard, des dispositions législatives furent votées en août 1949, mai 1951 et avril 1953 ; mais ces dispositions maintenaient une différence de traitement entre les deux catégories de rentiers qui, pourtant, avaient les mêmes besoins vitaux à satisfaire.

Plusieurs fois, dans cette enceinte, on a mis l'accent sur le fait qu'il était injuste, illogique, certains disaient même scandaleux, que des rentiers viagers, dont les besoins étaient les mêmes et pour qui la dureté des temps était égale, fussent ainsi traités de différentes façons et que fussent les plus mal traités ceux qui avaient fait confiance à l'Etat.

Dès le début de cette législature, une nouvelle différence de traitement fut imposée à ces deux catégories de rentiers.

En décembre 1959, l'Assemblée a revalorisé les rentes du secteur privé ; mais le Gouvernement s'est opposé, à l'époque, à un rajustement des rentes versées aux rentiers du secteur publics. Il a fallu attendre la loi de finances de 1961 pour voir enfin de nouveau les deux catégories de rentiers remises à parité.

Depuis lors, les membres du Parlement n'ont plus la possibilité de déposer une proposition de loi dans ce domaine, ils n'ont pas non plus la possibilité d'appeler, sous forme de propositions de résolution, l'attention du Gouvernement sur ce point. Il nous faut donc attendre que, grâce à une question orale, M. le ministre des finances veuille bien nous indiquer les dispositions que le Gouvernement accepte de prendre. Nous remercions M. le ministre des finances de la réponse qu'il vient de faire.

Je me permets, cependant, de rendre attentive l'Assemblée au fait que les statistiques les plus officielles font apparaître une hausse des prix d'environ 20 p. 100 par rapport à 1959. Cependant, les rentiers viagers continuent à percevoir les mêmes arrérages et leur situation est aggravée du fait que les majorations qui leur ont été accordées par ces lois successives ne compensent pas, et de loin, la dépréciation monétaire dont ils ont été victimes et dont leurs cocontractants ou l'Etat ont été les bénéficiaires.

Ainsi, les dernières lois ne majorent que de 50 p. 100 les rentes viagères qui ont pris naissance entre le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et le 1<sup>er</sup> janvier 1952. Or personne ne peut soutenir que depuis onze ans la vie n'a augmenté que de moitié. Cette disparité est encore plus flagrante pour les rentes dont l'origine est antérieure à la guerre de 1939, *a fortiori* bien entendu pour celles, fort peu nombreuses d'ailleurs maintenant, qui ont pris naissance avant 1914.

Que M. le ministre des finances m'excuse de lui dire qu'il me paraît difficile de mêler, comme il l'a fait, le problème des rentes viagères et celui des diverses allocations versées aux personnes âgées. Ce sont là, du moins à mon sens, deux domaines différents qui peuvent, certes, sur le plan individuel, interférer l'un sur l'autre mais qui ne doivent pas nous faire perdre de vue l'objet même de notre débat.

M. le Premier ministre et M. le ministre des finances se sont à plusieurs reprises félicités des brillants résultats de leur politique financière. Il n'est pas question d'en débattre aujourd'hui, je m'empresse de le dire, et je ne ferai pas de digression à cet égard. Je veux seulement indiquer qu'il ne faut pas que nous soyons surpris nous-mêmes que les rentiers viagers soient étonnés que devant de pareils résultats le Gouvernement puisse paraître rester insensible à leurs difficultés.

Les rentiers viagers — c'est ma dernière remarque — terminent maintenant leur vie dans la gêne et, pour beaucoup, dans les privations. Ce sont précisément des personnes qui, tout au long de leur vie active, ont fait un effort personnel méritoire pour assurer la sécurité de leurs vieux jours.

Nous pensons donc que M. le ministre des finances — que nous remercions d'avoir indiqué qu'il allait rouvrir le dossier — voudra bien transgresser de nouveau le principe de l'immuabilité des conventions, de façon à faire pour cette catégorie de personnes âgées le geste que souhaitent les auteurs des questions orales.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric-Dupont.

**M. Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, nous avons tous vu et nous voyons encore dans les bureaux de poste l'affiche qui appelle les épargnants à souscrire. On peut la résumer ainsi : épargnants, pensez à vos vieux jours ; n'attendez pas, demain il sera trop tard ; ici vous avez les garanties de l'Etat.

Je propose, monsieur le ministre, que l'on affiche aussi votre discours et que l'on inscrive au bas de toutes les affiches le principe de l'immuabilité des conventions. En vérité, ce serait plus honnête.

Vous savez, en effet, que ce flot de braves gens, de petits épargnants — car c'est cela les rentiers viagers — vient porter son argent dans les bureaux de poste parce qu'ils pensent ainsi assurer leurs vieux jours. Or ils ne connaissent pas le code civil et ils ne peuvent penser qu'on organise la spoliation méthodique, systématique de ceux qui font confiance à l'Etat. C'est une forme d'escroquerie qui se produit là chaque jour : de braves gens font confiance à l'Etat et on leur dit un beau jour qu'ils ne connaissent pas le code civil, puis un peu plus tard qu'on va leur faire la charité.

Monsieur le ministre, l'argument juridique que vous invoquez a été soutenu il y a déjà quinze ans lorsque j'ai déposé ma première proposition de loi en faveur des rentiers viagers ; mais depuis une dizaine d'années vos prédécesseurs ne l'invoquaient plus.

Vous avez l'air de penser que tout le monde touche une retraite qui lui permet de vivre. Vous nous dites : ces hommes et ces femmes ont pu se constituer des retraites de cadres, ils bénéficient de la retraite des assurances sociales, ils ont la carte sociale des économiquement faibles ou l'indemnité spéciale des vieux, quand ils n'ont pas autre chose.

Or, vous le savez, la masse des rentiers viagers est précisément constituée par les hommes et les femmes qui ont travaillé toute leur vie à une époque où notre système social n'était pas aussi développé qu'il l'est aujourd'hui. Vous savez aussi que même la retraite des vieux travailleurs — le rapport Laroque le confirme — ne donne pas aujourd'hui les moyens de vivre. Vous n'ignorez pas, d'autre part — le recensement que permet le mode d'attribution de la carte d'économiquement faible vous le montre chaque jour — que plus de 600.000 Français disposent de moins de 6.000 francs par mois pour vivre.

Enfin, il y a tous les commerçants qui n'ont pas de retraite ou qui n'auront une retraite intéressante que dans quelques années et tous les employés qui, ayant changé plusieurs fois de profession, ne bénéficient pas encore de la coordination des retraites.

Tel est le flot de ceux qui, en souscrivant une rente viagère, avaient pu penser échapper au bureau de bienfaisance. Et vous nous dites : ne vous apitoyez pas sur leur sort puisque, si je leur ai bien pris les trois quarts du pouvoir d'achat de ce qu'ils m'ont prêté et de ce que je m'étais engagé à leur servir, je leur donne quand même une aumône pour les empêcher de mourir de faim. C'est, mesdames, messieurs, la philosophie qui se dégage de la réponse de M. le ministre des finances.

Nous avons dû poser une question orale, sachant quel était le caractère peu efficace de cette procédure. Mais en vérité nous ne pouvons plus faire que cela.

Précédemment, nous disposions pour ainsi dire d'une procédure de révision des rentes viagères. Les Assemblées commençaient par réviser les rentes viagères privées; cela, nous pouvions le faire, la Constitution ne nous en empêchait pas car les propositions de loi sur les rentes viagères privées n'avaient aucune incidence sur les dépenses de l'Etat.

Après avoir discuté, souvent pendant très longtemps, des rentes viagères privées, nous nous tournions vers le ministre des finances et nous lui disions: il faudrait que l'Etat fasse au moins autant pour ses prêteurs que les simples particuliers font entre eux. Cette procédure vous a gêné. Pourtant, vous gagniez au moins un an entre l'une et l'autre loi; c'est ainsi que la dernière loi sur les rentes viagères privées est de décembre 1959 et que la loi relative aux rentiers viagers de l'Etat n'est intervenue qu'un an plus tard, en décembre 1960.

Alors, subrepticement, en 1960, l'article 60 d'une loi de finances a prévu qu'il y aurait solidarité absolue entre les rentiers viagers de l'Etat et les rentiers viagers privés, de telle sorte qu'on constate souvent autour de soi une situation injuste qui résulte du fait que celui qui a vendu sa maison est dans la plus grande misère alors qu'au contraire celui qui l'a achetée a réalisé un bénéfice considérable.

Si nous voulons déposer une proposition de loi sur les rentes viagères privées, vous nous répondez que c'est impossible, qu'en vertu de l'article 60 de la loi de finances de 1960 il y a solidarité entre rentiers viagers privés et rentiers viagers de l'Etat et que, par conséquent, la proposition entraîne une augmentation des charges de l'Etat.

Assurément, monsieur le ministre, vos services ont fait un beau travail, car ils ont paralysé nos efforts en empêchant le jeu d'une procédure qui était juste, honnête, et qui aboutissait tout de même à rétablir l'égalité entre tous les rentiers viagers.

Or, vous le savez, la situation des intéressés n'a jamais été, sous quelque régime que ce soit, aussi dure qu'aujourd'hui. Les rentes de ceux qui ont souscrit avant 1940 sont actuellement au coefficient 9,6. Or, le prix de la vie a augmenté de près de 40 fois depuis 22 ans. Ainsi, les rentiers viagers qui ont fait confiance à l'Etat ou à des particuliers ont perdu les trois quarts de leur pouvoir d'achat.

Je regrette que M. Leenhardt n'ait pu assister à la séance; il m'aurait certainement soutenu sur ce point, car lorsqu'il était rapporteur général du budget nous avions convenu, à l'occasion d'une proposition de loi que j'avais déposée en 1952, que la dureté des temps ne permettait sans doute pas une augmentation importante dans ce domaine, mais qu'il fallait s'efforcer d'établir un plan de révision étalé sur plusieurs années. Si nous n'avions voté en 1957 qu'une très légère augmentation de 5 p. 100, nous avions souligné qu'il ne s'agissait là que d'un début, de l'application de la première étape d'un plan.

Vous savez, monsieur le ministre, avec quelles difficultés nous avons pu en 1959 faire majorer de 10 p. 100 les rentes viagères privées et avec quelles difficultés nous avons pu vous décider à faire pour les propres rentiers de l'Etat ce que des particuliers faisaient pour les leurs. Avec un an de retard, en décembre 1960, vous avez accepté d'envisager cette augmentation de 10 p. 100.

Or, depuis 1959, le prix de la vie a augmenté de 10 p. 100 au moins. Ainsi, les rentiers viagers ont perdu non seulement les trois quarts de leur pouvoir d'achat — je parle de ceux qui ont souscrit avant 1940 — mais encore 10 p. 100 de plus par rapport à la situation qui était la leur au moment où fut votée la dernière loi sur la révision des rentes viagères.

Déjà, M. Ruff avait fait allusion dans son rapport à cette situation véritablement tragique des épargnants français. Il y a quelques mois, M. le président Laroque soulignait également dans son rapport la situation dramatique dans laquelle se trouvent les vieillards.

Depuis vingt ans, jamais la situation des vieillards, en particulier celle des rentiers viagers, n'a été aussi dure, aussi inhumaine que celle qu'ils connaissent aujourd'hui, alors que — vous avez eu raison de le souligner — le revenu national, les salaires, le pouvoir d'achat même n'ont cessé d'augmenter.

On célèbre la prospérité générale dans tous les discours présidentiels, dans toutes les congratulations officielles; le pouvoir d'achat de toutes les catégories de la nation a augmenté, à l'exception d'une seule, celle des épargnants, en particulier des rentiers viagers, qui a vu s'accroître sa misère.

Parmi eux on compte 600.000 rentiers viagers de la caisse nationale des retraites, les rentiers viagers des compagnies d'assurances générales, les mutualistes anciens combattants, les rentiers viagers privés. En vérité, à l'occasion d'un sujet que certains qualifieront de mineur, c'est de toute la petite épargne française qu'il s'agit.

Vous avez dit, monsieur le ministre, qu'il y avait des rentes viagères élevées et que pour certains ces revenus ne constituaient qu'un faible appoint à l'ensemble de leurs ressources.

**M. le ministre des finances et des affaires économiques.** Monsieur Frédéric-Dupont, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Frédéric-Dupont.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**M. le ministre des finances et des affaires économiques.** Je suis persuadé que vous m'avez écouté avec beaucoup d'attention, comme je vous écoute moi-même, mais je ne crois pas du tout avoir tenu des propos de cette nature.

**M. Frédéric-Dupont.** Excusez-moi, mais j'avais cru comprendre que vous aviez indiqué que, dans la situation actuelle, les rentes viagères des particuliers ou de l'Etat n'avaient qu'une importance relative parce que les intéressés percevaient d'autres revenus et retraites beaucoup plus importants. Lors d'un récent débat, il y a une quinzaine de jours, j'ai pu montrer à l'Assemblée, statistiques à l'appui, que les rentiers viagers appartenaient presque toujours à la catégorie des très petits rentiers.

Il est exact que, pour les compagnies d'assurances, l'effectif des rentiers se situe parmi les plus importants et les plus élevés; mais il n'en reste pas moins que l'ensemble des rentiers viagers représente ce que l'on peut appeler l'infanterie de la petite épargne.

Au demeurant, l'augmentation qui vous est demandée ne coûterait pas beaucoup à l'Etat. En effet, les plafonds de ressources qui ont été fixés pour l'attribution des diverses retraites sont très bas; la plupart n'ont pas été modifiés, si bien que, lorsqu'on augmente les rentes viagères, nous voyons arriver dans nos permanences des vieillards qui nous disent avoir reçu de l'aide sociale une lettre les informant qu'ils ne peuvent plus bénéficier de cette aide parce que leurs ressources dépassent le plafond autorisé.

Ce que ces braves gens vous demandent, c'est de respecter leur dignité. Ils ont épargné justement parce qu'ils ne voulaient pas aller au bureau d'aide sociale. Ce n'est donc pas en leur offrant une simple possibilité que vous leur donnerez satisfaction.

Monsieur le ministre, vous avez été très vague. Je ne vous fais pas de procès personnel; au contraire, je dois rendre hommage à la vérité. Lorsque nous nous sommes battus pour obtenir la dernière tranche d'augmentation des rentes viagères, votre prédécesseur n'était pas favorable à cette cause et c'est vous, qui étiez alors son secrétaire d'Etat, qui avez imposé votre solution et qui, ce jour-là, avez rendu service aux rentiers viagers de l'Etat.

C'est un hommage que je devais vous rendre. Mais je n'en suis que plus déçu, parce que, maintenant, vous avez une plus grande part de la responsabilité des affaires de l'Etat. L'autre jour, vous nous aviez laissé un certain espoir, même un espoir certain, en ce qui concerne la situation fiscale des rentiers viagers. Comme vous vous efforcez d'aller toujours au devant des situations qui vous sont signalées, soit sur le plan particulier, soit sur le plan général, j'espérais que vous nous feriez au moins une promesse précise.

Vous allez rouvrir le dossier, dites-vous. Mais, monsieur le ministre, il s'agit de vieillards. Si vous ouvrez le dossier maintenant, ce n'est sans doute qu'au mois de décembre, au moment de la discussion du budget que vous nous saisissez de vos conclusions. Or les rentiers viagers sont payés à terme échu. Par conséquent, les centaines de milliers de petits épargnants qui suivent ce débat avec angoisse pourront seulement espérer, s'ils sont encore de ce monde, bénéficier en mars 1963 d'une petite augmentation de leur rente qui compensera la diminution du pouvoir d'achat intervenue entre le moment présent et le mois de mars 1963.

Mesdames, messieurs, n'incitez jamais vos amis à souscrire des rentes viagères de l'Etat !

Vous allez sans doute, monsieur le ministre, me poursuivre pour atteinte au crédit public. Mais nous ne pouvons rester insensibles à cette ruine, à cette misère permanente. Ce sont toujours les mêmes qui souffrent. Ils ont épargné, mais ils n'ont pas voulu courir de risques. Et comme ils n'avaient pas de relations, comme ils ne connaissaient personne dans les conseils d'administration, comme ils n'avaient pas de « tuyaux » et ne lisaient pas les journaux financiers, ils sont allés porter leur argent dans les bureaux de poste. Or c'est une sorte de loi d'airain qui pèse maintenant sur eux.

Les principes que vous avez évoqués, monsieur le ministre, sont ceux que vous et moi avons appris à la même école. Ce sont les principes de grand-papa, mais ils ne correspondent pas au code tel qu'il devrait être aujourd'hui, car ceux qui ont fait le code n'avaient pas prévu la spoliation permanente de ceux qui font confiance à l'Etat.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, il faudrait être plus généreux et ne pas tant tarder à réaliser vos intentions.

Vous me permettez de souligner un dernier point. Vous savez que les rentes viagères de ceux qui ont souscrit après le 1<sup>er</sup> janvier 1952 ne sont pas revalorisées. Et pourtant, j'ai

fait le calcul. L'indice des 213 articles était au 1<sup>er</sup> janvier 1952 de 145,9. C'est maintenant l'indice des 250 articles. En faisant les corrections nécessaires, nous voyons que ce qui était 145,9 devient 202,8. Ces gens, dont les rentes n'ont bénéficié d'aucune revalorisation, ont déjà perdu 25 ou 30 p. 100 du pouvoir d'achat de la rente qu'ils s'étaient constituée. Je vous demande donc de prévoir une tranche nouvelle dans le projet que vous voudrez bien nous présenter dans des conditions que nous voulons espérer favorables. Mais je dois dire que les déclarations que vous venez de faire ne nous laissent qu'un espoir bien imprécis. (Applaudissements à droite.)

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

**M. Henry Dorey.** Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous avez bien voulu nous apporter et, aussi, des intentions que vous avez manifestées, bien que celles-ci soient, à mon sens, un peu vagues.

Lors de la présentation du Gouvernement devant notre Assemblée, M. le Premier ministre avait souligné la volonté du Gouvernement d'atténuer les disparités sociales. Nous en avons pris acte avec satisfaction car, incontestablement, les personnes âgées ont acquis un droit de priorité dans le rétablissement d'un équilibre rompu à leur détriment.

Nous souhaitons que, dans le cadre du quatrième plan, la part des personnes âgées dans le revenu national s'accroisse au fur et à mesure de l'expansion économique.

Un effort a été fait par le Gouvernement — vous avez bien voulu le rappeler tout à l'heure — mais nous demandons que les conclusions du rapport Laroque reçoivent leur application à très bref délai.

Mais un effort plus particulier doit être consenti en faveur des rentiers viagers qui sont certainement les plus dévalorisés. La dévalorisation des rentes viagères affecte des hommes et des femmes qui, on l'a rappelé tout à l'heure, ont fait confiance à l'Etat pour assurer leurs vieux jours et qui, par suite de dévaluations monétaires, se trouvent actuellement, pour certains, dans la misère, pour beaucoup, dans une situation très difficile.

Je n'ignore rien des charges auxquelles l'Etat doit faire face et nous avons, comme M. le ministre des finances, le souci de la stabilité monétaire. Mais il y a des priorités à respecter. La revalorisation des rentes viagères doit être, aux yeux du Gouvernement, l'une des tâches prioritaires. Le respect, par l'Etat, de ses engagements nous apparaît d'autant plus nécessaire que, bien souvent, les bénéficiaires des rentes viagères sont de condition modeste, généralement âgés et ne peuvent plus travailler.

Indépendamment de la revalorisation des rentes qui s'impose sans délai, je voudrais insister, après M. Frédéric-Dupont, sur l'anomalie qui consiste à imposer à la surtaxe progressive la totalité de ce que touchent les rentiers viagers, alors qu'une part de la rente viagère représente le remboursement du capital aliéné.

Plusieurs propositions de loi avaient été déposées dans le passé, tendant à n'imposer que la partie de la rente correspondant aux revenus ou intérêts. Ces propositions de loi n'ont pu aboutir.

Au moment où vous envisagez de nouveaux allègements en matière de surtaxe progressive, je vous demande, monsieur le ministre, de faire étudier par vos services la correction de cette anomalie qui constitue incontestablement une injustice fiscale.

Le Gouvernement — et ce sera ma conclusion — a le devoir de penser à ceux dont les conditions d'existence deviennent de plus en plus difficiles et, plus particulièrement, à ceux que les dévaluations ont ruinés, qui pour la plupart souffrent en silence et que, parce qu'ils ne manifestent point dans la rue, on a trop tendance à oublier. (Applaudissements au centre gauche.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

**M. le ministre des finances et des affaires économiques.** J'ai écouté avec beaucoup d'attention les arguments développés à l'appui de leurs questions par MM. Pie, Frédéric-Dupont et Dorey et je ne voudrais pas qu'ils recueillent de ma réponse le sentiment, fort inexact, que le Gouvernement se désintéresserait du sort de certaines catégories telles que celle des rentiers viagers.

Avec beaucoup d'équité, M. Frédéric-Dupont a bien voulu rappeler que le Gouvernement, alors qu'il disposait des moyens réglementaires permettant de s'y opposer, avait accepté, à la fin de 1960, une revalorisation appréciable des rentes viagères de l'Etat.

Si le Gouvernement n'est pas insensible à l'effet, il n'est pas non plus insensible à la cause et je dirai à M. Frédéric-Dupont et à l'Assemblée qu'évoquant la situation des rentiers viagers, durant une période fort longue, il serait équitable de ne pas imputer au Gouvernement, auquel il appartient désor-

mais de remédier à cette situation, les causes qui sont à l'origine de la dépréciation de celle-ci. (Très bien ! très bien ! au centre et à gauche.)

Si le code civil ne peut plus être appliqué en ce qui concerne le nominalisme monétaire, ce n'est pas que le code civil soit mauvais ; c'est que le nominalisme a été défaillant.

Je veux donner à l'Assemblée deux indications précises. La première concerne la situation fiscale des rentes viagères et, aussi, certaines prestations qu'on peut y assimiler : en effet, dans le cadre du budget de 1963, c'est-à-dire pour la prochaine imposition, nous proposerons des mesures d'imposition particulières.

La seconde, c'est que la conclusion que j'ai donnée à ma réponse n'était pas une conclusion de forme. L'objet des questions orales n'est pas de susciter une décision législative, cette dernière devant résulter du texte que nous vous proposerons et qui est d'ailleurs nécessaire en la matière ; c'est d'obtenir du Gouvernement l'indication de son intention à ce sujet.

Je voudrais persuader les orateurs que je suis pour ma part très conscient de la nécessité d'effacer les injustices nées de la dépréciation monétaire, dépréciation monétaire dont nous ne cessons de combattre les causes et que je suis très conscient de la nécessité de les corriger dans le cas particulier des rentes viagères.

C'est pourquoi je me propose de saisir l'Assemblée nationale, dans un avenir prochain, des dispositions qui permettront de faire disparaître cette injustice qui a des racines fort lointaines ou du moins d'en atténuer les effets les plus douloureux. (Applaudissements.)

#### RELÈVEMENT DU S. M. I. G. ET SUPPRESSION DES ZONES DE SALAIRES

**M. le président.** Les questions de MM. Billoux et Bernard Laurent ont été jointes par décision de la conférence des présidents. Je donne lecture de ces questions :

M. Billoux expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que le pouvoir d'achat du salaire minimum interprofessionnel garanti a diminué de 14 p. 100 de juillet 1957 à mars 1962 et qu'au cours des deux derniers mois une forte hausse du coût de la vie a encore été enregistrée. Pourtant dans la première zone de la région parisienne, le salaire minimum interprofessionnel garanti n'est que de 1,6865 NF depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1961. Dans les zones comportant des abattements, son taux varie de 1,6790 NF à 1,6265 NF. Il lui demande les dispositions que compte prendre le Gouvernement : 1° en vue de porter à 2,20 NF le taux du salaire minimum interprofessionnel garanti ; 2° pour supprimer les abattements de zones.

M. Bernard Laurent rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques que, le 26 avril 1962, lors de sa communication à l'Assemblée nationale sur le programme du Gouvernement, M. le Premier ministre a déclaré : « Il faut faire le recensement exact et scrupuleux des catégories sacrifiées en faveur desquelles s'impose un effort particulier et sélectif ». Il lui demande quelles mesures concrètes il envisage de prendre dans un proche avenir pour que, suivant ces déclarations, le bénéfice de l'expansion économique profite aux salariés les plus défavorisés, en particulier aux salariés agricoles et, plus spécialement, s'il n'est pas dans ses intentions, pour arriver à ce but, de supprimer les abattements de zones et de procéder à une réévaluation du S. M. I. G. en fonction de l'augmentation du revenu national.

La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

**M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre des finances et des affaires économiques.** Je répondrai brièvement aux deux questions car elles soulèvent, en fait, des problèmes sur lesquels le Gouvernement s'est expliqué, je l'espère, clairement.

En ce qui concerne le S. M. I. G. d'abord, nous appliquerons, pour le 1<sup>er</sup> juin, — le ministre du travail a engagé la procédure nécessaire — le relèvement correspondant au mouvement de l'indice des 179 articles tel qu'il a été observé au cours des mois de mars et d'avril.

Nous nous proposons également, suivant l'évolution de la conjoncture, de décider d'une autre augmentation du S. M. I. G. qui, celle-ci, ne serait pas déclenchée par le mouvement des prix, mais qui aurait, au contraire, pour objet, d'une façon spontanée, d'améliorer la situation des salariés industriels et agricoles les moins favorisés.

La législation actuelle comporte, en effet, l'inconvénient de ne faire jouer pratiquement le S. M. I. G. qu'en fonction de l'indice des prix. Ainsi le revenu national, le revenu moyen des salariés même, peut augmenter dans une certaine proportion, mais le revenu garanti à ceux dont les ressources sont les plus modestes ne varie qu'en fonction de l'indice des prix.

Si, comme nous le pensons, après le mouvement saisonnier des prix que nous avons enregistré, nous atteignons la stabilité indispensable à l'équilibre de notre vie économique, nous ne voudrions pas en tirer la conclusion que le S. M. I. G. doit rester immuable. C'est pourquoi le Gouvernement étudiera et se réserve de proposer une augmentation du S. M. I. G. qui ne soit pas déclenchée par le mouvement des prix.

La deuxième question est relative à la suppression des zones de salaire.

Je rappelle que, l'an dernier, le Gouvernement a pris une décision de cette nature en ce qui concerne les abattements de zone applicables aux prestations familiales.

Le problème des abattements de zone est, en effet, plus complexe qu'il n'apparaît au premier examen. Ces abattements de zone affectent théoriquement les salaires eux-mêmes, le salaire minimum interprofessionnel garanti et enfin un certain nombre de prestations sociales.

Pour les salaires eux-mêmes, les spécialistes de cette question savent que ces salaires étant actuellement librement débattus lorsqu'ils sont au-delà du S. M. I. G., ils ne sont pas, en fait, fixés dans une proportion qui correspond à la réduction des abattements de zone. Le problème ne se pose d'une façon pratique que pour le S. M. I. G. et les prestations sociales elles-mêmes affectées par ces abattements de zone.

En ce qui concerne le S. M. I. G., d'une part, les prestations, de l'autre, le Gouvernement estime souhaitable d'abord de faire aboutir un certain nombre de révisions qui sont actuellement en instance concernant le classement de certaines communes au regard de la législation des abattements de zone. Il n'est pas douteux que certaines situations se sont modifiées et qu'il est normal d'aligner ces situations en matière d'abattements de zone sur la nouvelle structure des communes en question.

Le Gouvernement estime ensuite souhaitable de poursuivre la politique de réduction des abattements de zone.

La question qui se pose est de savoir quel est le rythme qu'il convient d'adopter en ce qui concerne, d'une part, les abattements de zone applicables au S. M. I. G., d'autre part les abattements de zone applicables aux prestations sociales.

C'est dans le cadre de notre confrontation de l'été sur la répartition des fruits de l'expansion que nous pourrions prendre date pour la recherche d'une solution à ce problème, mais j'indique aux orateurs que, s'il est sans doute souhaitable que les abattements de zone puissent un jour être supprimés, leur réduction reste toujours l'objectif du Gouvernement.

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

M. François Billoux. Le Gouvernement vient de confirmer sa décision de relever le salaire minimum interprofessionnel garanti — je crois — de 2,45 p. 100 et cela à la date du 1<sup>er</sup> juin.

Nous serons tout de même loin de compte comparativement à la demande que je formulais dans ma question écrite et qui tendait à porter ce salaire minimum interprofessionnel garanti à 2,20 nouveaux francs.

Le S. M. I. G. passera, dans la région parisienne et dans toute la zone dite zéro des salaires, de 168,65 anciens francs à 172,69 anciens francs.

Que représentent ces salaires horaires ?

Pour une semaine de 40 heures, cela représente 6.907,60 anciens francs, c'est-à-dire pour un mois de 172 heures de travail moins de 30.000 francs et il faut donc effectuer 200 heures de travail au S. M. I. G. pour atteindre un salaire mensuel inférieur à 35.000 francs.

Tenez compte que ces salaires dérisoires subissent encore en province, comme vous l'avez indiqué, le fameux abattement de zone ; c'est ce qui fait — je ne prendrai qu'un exemple parmi des dizaines de milliers — que les ouvriers porcelainiers de Saint-Yrieix perçoivent actuellement 28.000 francs par mois.

Et, bien entendu, il y a aussi les abattements pour les salaires féminins, pour les salaires des ouvriers agricoles et pour les jeunes de moins de dix-huit ans et l'écart entre ces salaires tend à s'aggraver.

Un demi-million de salariés environ ne perçoivent que le S. M. I. G. D'autres travailleurs ne perçoivent qu'un peu plus que le S. M. I. G., puisqu'on peut penser que la très maigre augmentation de celui-ci influera cependant sur leur salaire, c'est-à-dire que quelque 800.000 travailleurs salariés seront intéressés par cette très légère augmentation. Il s'agit naturellement des travailleurs les plus mal payés ; mais des millions de travailleurs reçoivent moins de 50.000 francs par mois, ce qui serait tout de même le minimum pour pouvoir vivre convenablement. C'est ce que font ressortir les feuilles de déclaration d'impôt, puisqu'il apparaît que deux millions de ménages en France ont déclaré moins de 300.000 francs de revenu annuel, que cinq millions de ménages ont déclaré moins de 600.000 francs

de revenu annuel et que trois millions de ménages ont déclaré des revenus annuels compris entre 500.000 et 750.000 francs.

Quelle différence avec ces dix mille ménages qui disposent de plus d'un million de francs par mois de revenu en France, et parfois de trois ou quatre millions !

Ainsi nous en revenons à la politique sociale du Gouvernement qui vient d'ailleurs d'être examinée à l'occasion des questions précédentes concernant les petits rentiers viagers et la revalorisation des différentes allocations servies aux personnes âgées ou infirmes.

On peut affirmer que tout le monde a été augmenté sauf les rentiers viagers mais, malheureusement, nous devons constater qu'il n'en est pas ainsi.

Il est vrai que, de juillet 1957 à décembre 1961, la production française a augmenté de 35,7 p. 100, que la productivité a augmenté de 36,7 p. 100, mais, dans le même temps, les salaires horaires ont subi une diminution du pouvoir d'achat de 6,7 p. 100.

On enregistre donc un accroissement de la production et de la productivité au profit du patronat et non des travailleurs. Une fois de plus, nous voyons la fameuse histoire du gâteau : travaillez davantage, le gâteau sera plus gros. Il est exact que le revenu national est plus grand, mais la part des travailleurs a diminué depuis 1957.

Pour faire vivre leur famille, des travailleurs se trouvent dans l'obligation d'allonger la durée de leur travail, en même temps d'ailleurs que s'accroissent les cadences.

Pour en revenir au S. M. I. G., chacun sait que les indices qui servent de base à son établissement sont pour le moins fantaisistes. C'est unanimement que le Conseil économique et social a reconnu la non-représentativité de l'indice des 179 articles qui servent au rajustement du S. M. I. G. Le relevé du coût de la vie le plus sincère dont on puisse tenir compte est celui que traduit le budget type de la commission supérieure des conventions collectives. La liste des articles avait été arrêtée, d'un commun accord, par le patronat et les syndicats ouvriers comme correspondant à l'éventail des articles indispensables à la subsistance d'un ouvrier célibataire de la région parisienne.

Or ce budget type s'élevait en juillet 1957 à 29.780 francs, en janvier 1960 à 38.577 francs, en janvier 1961, à 41.474 francs, en janvier 1962 à 43.899 francs. Ces chiffres confirment donc qu'une hausse des prix est intervenue de juillet 1957 à janvier 1962, hausse qui s'élève à 47 p. 100.

D'ailleurs, dans la même période les impôts directs ont augmenté précisément de 47 p. 100, ces impôts dont la plus grande part est payée par ceux qui ne peuvent dissimuler leurs revenus, c'est-à-dire les travailleurs de l'industrie privée, des services publics et de la fonction publique. Quant aux impôts indirects, ils ont augmenté de 58 p. 100. Or ces impôts antidémocratiques frappent particulièrement les travailleurs, les taxes sur les produits de première nécessité étant les mêmes pour les travailleurs qui sont alignés sur le S. M. I. G. que pour celui qui a un revenu mensuel d'un million ou plus.

Et qu'en est-il du S. M. I. G. ?

Si l'on prend comme base le taux d'août 1957, il était à 126,4 en décembre 1961 contre 147 pour l'augmentation du coût de la vie, c'est-à-dire que le pouvoir d'achat du S. M. I. G. a baissé de 14 p. 100 pratiquement depuis juillet 1957.

Le relèvement actuel du S. M. I. G. ne fait que compenser l'augmentation du coût de la vie de ces derniers mois. Il est clair, d'ailleurs, que les salaires suivent bien les prix, puisque le S. M. I. G. ne sera augmenté que le 1<sup>er</sup> juin, que les intéressés auront déjà supporté les augmentations de prix depuis le début de l'année et que ne leur seront pas remboursées les dépenses supplémentaires auxquelles ils ont dû faire face depuis plusieurs mois.

Cette baisse du pouvoir d'achat se retrouve dans les salaires horaires moyens des différentes industries. Le rôle du S. M. I. G., en effet, y est réel. Quand on peut faire jouer le S. M. I. G., concurrentement avec les abattements de zone, on donne la possibilité au patronat de pratiquer les abattements de zone sur des salaires qui ne sont pas au niveau du S. M. I. G.

On constate donc, dans la métallurgie, une baisse moyenne du pouvoir d'achat horaire de 6,5 p. 100 ; dans le bâtiment, de 8 à 9 p. 100 à Paris et de 3 à 20 p. 100 en province ; que, dans le textile, il existe souvent des paies inférieures à 30.000 anciens francs par mois, avec une perte de 7 à 16 p. 100.

Et vous savez que cette situation n'est pas particulière à l'industrie privée. Un cheminot débutant a perdu pratiquement 17,5 p. 100 de son pouvoir d'achat. Les mineurs ont des salaires qui ne sont pas conformes à leur statut.

Nous pourrions dresser une longue liste des travailleurs touchés. D'où l'immense mouvement revendicatif qui se développe dans le pays, chez les cheminots, chez les postiers, à la R. A. T. P. et dans l'ensemble de l'industrie privée.

Il est bien évident qu'un véritable Parlement ne réglerait pas le problème du S. M. I. G. par l'examen d'une simple question orale, mais instaurerait un débat sur les problèmes économiques et sociaux qui sont posés dans notre pays. Un gouvernement démocratique ne refuserait pas de discuter avec les syndicats qui représentent dans l'ensemble, vous le savez bien, la majorité des travailleurs, c'est-à-dire les syndicats de la C. G. T. Toutes les élections démontrent que c'est la C. G. T. qui est vraiment représentative du monde du travail.

Cela dit, je voudrais rappeler les questions que j'ai posées. Même si vous majorez un peu le S. M. I. G. sans tenir compte de l'augmentation du coût de la vie, nous serons encore loin de compte pour atteindre le taux de 2,20 que nous proposons.

Nous demandons la suppression des abattements de zones. J'ai pris note de votre intention d'essayer de les réduire et j'ai retenu qu'en particulier vous porteriez, si j'ai bien compris, un certain nombre de communes au niveau supérieur, où le taux d'abattement, en d'autres termes, est moins élevé. Cette opération devrait être facilitée par le récent recensement et les renseignements obtenus à l'échelon des communes. Mais, tant que les abattements de zones ne seront pas complètement supprimés, nous nous heurterons à des difficultés.

Il reste que le problème du S. M. I. G. ne peut être réglé que par l'augmentation générale des salaires, traitements, pensions et retraites, compte tenu de l'élévation du coût de la vie, et par l'adoption d'autres mesures telles que le respect de la loi sur la semaine de quarante heures et l'octroi aux travailleurs de quatre semaines de congés payés. (*Applaudissements sur quelques bancs à l'extrême gauche.*)

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

**M. Bernard Laurent.** Monsieur le ministre, c'est à M le Premier ministre que je me proposais de poser ma question orale.

Comme vous êtes notre grand argentier et que les problèmes du S. M. I. G. et des abattements de zone ont des incidences financières dont je n'ignore pas la gravité, je ne regrette nullement de vous voir au banc du Gouvernement pour répondre à ma question. Vous êtes ici, somme toute, le porte-parole du Gouvernement, et spécialement de M. le Premier ministre, puisque vous avez déjà redit dans ses grandes lignes ce qu'il avait lui-même déclaré mardi dernier devant le Sénat.

Cela est certes de nature à faire naître un espoir. Mais cet espoir peut-il vraiment se changer en certitude pour les intéressés ?

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de votre bonne volonté, ni de celle du Gouvernement, ni même de votre volonté tout court d'apporter une aide aux plus défavorisés. Mais votre réponse, en l'occurrence la réponse du Gouvernement, est une déclaration d'intention et nous n'y trouvons rien qui engage votre politique, en particulier dans le domaine du S. M. I. G. ou des abattements de zone, domaine de ma question orale.

Je suis donc au regret, monsieur le ministre, de marquer une certaine déception.

Il n'est pas question pour moi de dresser un catalogue complet de tous ceux qu'on peut classer parmi les défavorisés. Tout le monde les connaît, même ceux qui, pour le repos de leur conscience, ferment pudiquement les yeux pour ne pas voir les misères.

Je n'insisterai pas non plus sur le problème des abattements de zone. Nombreux sont les parlementaires qui, à cette tribune, ont développé ce sujet. Ils vous ont dit que les abattements de zones, qui pouvaient s'expliquer, être considérés même comme légitimes dans une certaine mesure lorsqu'ils ont été institués, ont vraiment aujourd'hui perdu toute base et toute justification et créent, à côté d'une grave injustice, des conditions qui semblent aller à l'encontre d'un sain aménagement du territoire. J'ai moi-même d'ailleurs, à plusieurs reprises, lors de débats ou à propos d'une question orale, abordé le sujet à cette même tribune. Je ne voudrais surtout pas, en traitant ce sujet de façon exhaustive, aller sur les brisées de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, qui a été saisie de deux propositions de loi, l'une sur les zones de salaires, l'autre sur les abattements en matière d'allocations familiales. La commission a entendu hier les rapporteurs et approuvé leurs conclusions. Mais je profite de l'occasion pour demander au Gouvernement d'user de ses droits en matière d'ordre du jour pour que ces deux propositions de loi viennent en discussion devant l'Assemblée dans les délais les plus courts.

D'ailleurs, la déclaration du 26 avril dernier de M. le Premier ministre, devant le Sénat, sur la création prochaine d'un nouvel indice qui ne serait plus seulement parisien mais national, nous donne le droit d'espérer que le S. M. I. G., auquel il s'appliquera, deviendra lui aussi national, entraînant ainsi la suppression des abattements de zones de salaires ainsi que l'instauration d'un salaire de base uniforme pour le calcul des prestations familiales.

Beaucoup croient que le S. M. I. G. est une survivance légale d'un autre temps mais qu'il n'a plus aujourd'hui de conséquences pratiques. C'est une erreur et vous le savez bien, monsieur le ministre.

En effet, plus de 300.000 salariés de l'industrie et du commerce sont encore assujettis au S. M. I. G. auxquels s'ajoutent la majorité des salariés de l'agriculture qui eux bénéficient — si l'on peut dire — du S. M. A. G. qui représente seulement les cinq sixièmes du S. M. I. G.

Actuellement, un ouvrier agricole appartenant à la dernière zone perçoit au titre du S. M. A. G., 1,31 nouveau franc de l'heure, soit 13,10 nouveaux francs pour une journée de dix heures de travail car, dans la plupart des cas, il ne peut prétendre recevoir un supplément de salaire pour les heures accomplies au-delà de la durée légale de huit heures.

Un certain nombre d'employeurs agricoles, spécialement dans les régions les plus évoluées, où le progrès de la technique, la mécanisation ont fait les plus grands pas, payent des salaires très supérieurs au S. M. A. G. Mais, même dans ce cas, un salarié agricole qui gagnerait 400, 500 ou 600 nouveaux francs par mois n'en verrait pas moins certaines de ses prestations sociales calculées non pas sur la base de son salaire réel mais sur un salaire égal au S. M. A. G. amputé des abattements pratiqués sur le lieu de travail.

En dernière zone, par exemple, un ouvrier touche très exactement 5,24 nouveaux francs par jour au titre des prestations de maladie et, de la même façon, quand cet ouvrier prendra sa retraite à 65 ans, celle-ci sera calculée, non pas suivant le salaire réel de ses dix dernières années de travail mais sur les mêmes bases que l'indemnité journalière d'arrêt de travail pour maladie.

Sous réserve des observations que j'ai présentées au sujet des zones, je ne crois pas qu'un nouveau calcul, même honnêtement effectué, soit de nature à apporter une amélioration à cet état de choses, à guérir cette injustice, car il y a injustice. Les majorations régulières du S. M. I. G. lorsque bascule l'indice, ne sont qu'un rattrapage qui ne tient compte, en rien, ni de l'augmentation des besoins fondamentaux, ni de l'accroissement du revenu national.

En 1961, l'augmentation du coût de la vie s'est élevée à 3,50 p. 100, celle des salaires, en moyenne, de 7,8 p. 100 ; celle du taux de l'expansion est de 4,5 p. 100. Ces chiffres peuvent être discutés, mais le Gouvernement peut difficilement les mettre en cause puisque ce sont les chiffres officiels. Or le S. M. I. G. a dû se contenter d'une majoration inférieure à 3 p. 100.

Faire régner dans ce domaine plus de justice sociale n'exige rien d'autre que d'appliquer lois et règlements en vigueur, mais toute la loi et pas uniquement, comme le disait mardi dernier au Sénat M. le Premier ministre, le relèvement du S. M. I. G. lorsque l'indice des 179 articles bascule.

C'est ce qu'affirmait le Conseil économique et social dans un avis adopté au cours de sa séance du 21 mars 1961, à une majorité presque référendaire, puisque le vote avait été acquis au scrutin public par 113 voix et 36 abstentions. Il constatait que la commission supérieure des conventions collectives après avoir fixé son budget-type le 29 décembre 1953, n'a été réunie qu'une seule fois depuis cette date, contrairement aux clauses de l'article 31 X du code du travail qui prévoit sa réunion une fois par an. Il constatait aussi que, depuis 1955, la seule procédure de l'échelle mobile avait été effectivement appliquée, que l'indice des 179 articles avait été toujours plus ou moins truqué. Il dénonçait comme contraire aux dispositions de l'article 31 X du code du travail la création d'un S. M. A. G. différent du S. M. I. G. et inférieur à lui. Il considérait, enfin, comme fondamental le principe de la juste répartition du bénéfice de l'expansion entre toutes les catégories de Français. J'ai sous les yeux l'avis qu'il a émis. J'aurais voulu le lire. Mais M. le ministre des finances m'a demandé, avant que je monte à la tribune, d'être aussi bref que possible. Je m'efforcerais donc de répondre à sa demande.

Voyez-vous, il s'agit d'appliquer purement et simplement la loi. M. le Premier ministre disait — j'y reviens — au Sénat, mardi dernier : « J'estime que le Gouvernement doit en cette matière s'efforcer de prévoir. C'est pourquoi nous étudions à l'heure actuelle la possibilité d'une augmentation spontanée, autonome, du S. M. I. G. dans les mois prochains de manière que, pour la première fois, on puisse dire que les travailleurs qui sont au plus bas de l'échelle profitent, au moins en partie, de l'expansion, au lieu de voir leurs salaires s'adapter à la hausse des prix. »

Je le répète et je demande qu'on m'en excuse, il faut appliquer la loi et toute la loi et ces excellents principes deviendront réalité pour le plus grand bien de ces travailleurs restés au bas de l'échelle. Comme le disait tout à l'heure mon collègue et ami, M. Dorey, il y a des priorités sociales. Avant d'accorder à certains, si nombreux soient-ils et si souhaitable que cela soit, plus de culture, plus de loisirs, plus de confort, il faut d'abord satisfaire aux besoins élémentaires de tous. Au risque de rabâ-

cher, je dis « à des besoins élémentaires », qui deviennent de plus en plus grands au fur et à mesure que s'accroît la prospérité de l'ensemble.

Jadis, en face de grosses fortunes, il y avait en France une masse très pauvre, voire misérable. Après les rudes combats qui ont été livrés depuis le début de ce siècle, nous assistons à une amélioration relative, bien sûr, substantielle malgré tout, des conditions de vie de l'ensemble. Le désir parfaitement légitime d'obtenir de nouvelles améliorations risque peut-être maintenant de faire oublier à certains défenseurs de la justice sociale qu'une fraction de Français est restée tout en bas de l'échelle et ne profite que très peu de cette amélioration générale.

C'est pour cela que l'Etat, premier responsable de la promotion du bien commun se doit d'intervenir. C'est, croyez-le bien, un des points fondamentaux sur lesquels nous jugerons ce Gouvernement à ses actes. (*Applaudissements au centre gauche.*)

#### AMÉNAGEMENT HYDRO-ÉLECTRIQUE DE LA HAUTE VALLÉE D'OSSAU

**M. le président.** M. Guy Ebrard expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que 500 millions de crédits ayant été approximativement dépensés par la Société nationale des chemins de fer français pour préparer l'exécution d'un programme complémentaire d'aménagement hydro-électrique de la haute vallée d'Ossau dans les Basses-Pyrénées, la Société nationale des chemins de fer français aurait décidé d'abandonner l'exécution du programme en question. Il lui demande : 1° s'il était exact que les travaux soient arrêtés pour être définitivement abandonnés, les sanctions qu'il compte prendre devant l'inadmissible gaspillage des deniers publics qui en résulte ; 2° s'il était exact que l'arrêt des travaux soit intervenu par la modification du prix d'achat du courant par Electricité de France à la Société nationale des chemins de fer français, les dispositions qu'il compte prendre pour harmoniser les objectifs de deux grandes entreprises nationales en la matière inutilement concurrentes au regard de l'intérêt général. Il souligne tout spécialement à son intention les conséquences dramatiques d'une telle situation mettant en chômage 350 ouvriers. Enfin, il lui demande s'il compte veiller à la poursuite des travaux afin que ces ouvriers soient assurés d'un emploi stable et que les fonds de l'Etat ne soient pas gaspillés en vain.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Roger Dusseaux,** ministre des travaux publics et des transports. J'aurais voulu pouvoir, dès aujourd'hui, répondre complètement à la question de M. Ebrard. Il voudra bien me pardonner, je pense, et comprendre les difficultés que j'éprouve. Je n'occupe mes fonctions que depuis hier. Dès que j'ai pris connaissance du dossier relatif à cette question, je me suis rendu compte qu'elle était d'une nature si particulière qu'elle nécessitait une étude approfondie. J'ai conscience qu'il s'agit là d'un problème non seulement technique, mais social non négligeable et je me propose de reprendre l'étude de ce dossier dans les jours qui viennent, en liaison, notamment, avec mon collègue de l'industrie qui doit avoir également à connaître de ce problème de l'aménagement hydro-électrique de la vallée d'Ossau. Les travaux risquant, effectivement d'être arrêtés, il faut, incontestablement, trouver une solution aux difficultés signalées, notamment en ce qui concerne l'emploi des ouvriers qui travaillent sur ces chantiers.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Ebrard.

**M. Guy Ebrard.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse et j'acquiesce bien volontiers au désir très légitime que vous exprimez, de vous pencher sur ce dossier.

J'y vois sans aucun doute la ferme intention que vous manifestez dès à présent de trouver une solution au problème social que posent 350 personnes condamnées bientôt au chômage et le gaspillage des deniers publics que révélera certainement l'étude attentive des données du dossier.

Je vous demanderai donc, monsieur le ministre, lorsqu'une nouvelle question orale aura été déposée, de bien vouloir user du droit de priorité du Gouvernement pour la faire inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée. Et puisque, en attendant, vous m'avez indiqué votre intention de prendre contact avec votre collègue de l'industrie, je vous invite à considérer avec lui le paradoxe que constitue, en 1962, le fait pour une entreprise nationale comme la S. N. C. F. de produire et de vendre du courant électrique, situation tout aussi extraordinaire qu'apparaîtrait celle de l'E. D. F. transportant des marchandises ou des voyageurs.

Je vous donne donc rendez-vous à très bientôt, monsieur le ministre, pour entendre l'exposé des conclusions de votre étude.

— 2 —

#### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle quatre questions orales avec débat.

#### STATUT DE LA CHASSE SOUS-MARINE

**M. le président.** M. Jouault expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que la chasse sous-marine connaît depuis plusieurs années un engouement sans cesse croissant et qu'il lui paraît nécessaire et urgent que soient prises un certain nombre de mesures tendant, d'une part, à éviter des accidents qui ne se produisent que trop fréquemment et, d'autre part, à empêcher les actes de braconnage si souvent constatés. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable d'établir un « Statut de la chasse sous-marine » définissant clairement les droits mais aussi les devoirs des adeptes de ce sport.

La parole est à M. Jouault.

**M. Henri Jouault.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai été amené à poser cette question orale avec débat pour trois raisons : médecin biologiste, j'ai toujours apprécié les dangers médico-physiologiques de la nage sous l'eau ; titulaire d'un rôle de pêche depuis plus de vingt ans, j'ai assisté à de nombreuses scènes de braconnage ; parlementaire et donc législateur, j'ai eu l'impression que les textes mis à notre disposition sont insuffisants et surtout ne sont pas appliqués.

Le développement des loisirs et des possibilités actuelles au point de vue technique, en même temps que l'apparition des générations d'après-guerre, ont donné un essor considérable aux activités sous-marines. Or celles-ci constituent un sport qui parfois tue ou rend infirme. Tous ceux qui l'ont pratiqué savent les sensations éprouvées quand l'on force tant soit peu ses possibilités ; l'on arrive facilement aux incidents pathologiques : la simple ivresse des profondeurs, l'hydrocution qui n'est pas l'apanage du nageur sous-marin, les ruptures vasculaires, les réveils d'infection — sinusite, otite, abcès du poumon — dont il a été publié récemment une observation particulièrement démonstrative, les lésions tuberculeuses, dont je connais un cas typique, sans oublier les fautes techniques comme les décompressions brutales qui entraînent des embolies gazeuses.

Je pourrais citer à ce sujet une observation personnelle. Un jeune nageur d'environ 25 ans, M. T..., s'entraînait à faire des exercices sous-marins de plus en plus longs, sans d'ailleurs dépasser une profondeur correspondant à sa taille. Après un certain nombre d'exercices — plusieurs dizaines — il fit, à une sortie de l'eau, une légère hémoptysie. Tous les examens médicaux, comme l'évolution ultérieure, prouvèrent qu'il s'agissait d'un accident physiologique sans suite. Mais songez alors à une rupture identique d'un petit vaisseau au niveau du rein ou du cerveau, dont les aboutissements pathologiques peuvent être loin dans le temps !

À une époque où beaucoup mesurent les sacrifices à faire sur l'autel de la patrie, il est inconcevable que l'on admette aussi facilement — quand on ne les glorifie pas — les morts dues à une activité sportive non réglementée correctement.

J'ai demandé, dans une série de questions que j'ai posées conjointement en novembre 1960, communication du nombre des victimes de la guerre d'Algérie, du nombre des victimes de la boxe professionnelle et du nombre des morts à la suite de la pêche ou de la chasse sous-marine, car j'avais été frappé par le nombre d'informations de presse où l'on annonçait le décès de pêcheurs sous-marins. Votre prédécesseur, monsieur le ministre, m'avait répondu que, malheureusement, aucune statistique n'avait jusqu'à présent été tenue à ce sujet, mais que désormais elle le serait.

Sans aller jusqu'aux chiffres catastrophiques que mon collègue et ami M. Junot va vous soumettre dans quelques instants au sujet des accidents de la route, je suis sûr que le jour où nous aurons des chiffres précis sur le sujet qui nous intéresse en ce moment, nous serons tous effrayés de la réalité.

Voilà le premier problème que je voulais exposer devant vous, encore qu'il intéresse également M. Herzog.

Depuis les quelque vingt ans que je pratique la pêche côtière avec rôle de pêche, je tiens une véritable observation scientifique avec statistiques annuelles, pesées, photographies, et j'ai pu évidemment constater, comme tout le monde, un appauvrissement général des fonds côtiers. Mais cet appauvrissement lent et relatif devient rapide et important quand les chasseurs sous-marins ont fait leur apparition sur tel ou tel point de la côte.

Je voudrais d'abord vous préciser, pour éviter de me faire dire ce que je n'ai pas voulu dire, qu'il est loin de mes intentions et contraire à mes pensées d'attaquer systématiquement les



pêcheurs sous-marins; ceux-ci, dans leur très grande majorité, sont de vrais sportifs, observant les règlements et pourraient être considérés comme une variété de pêcheurs amateurs tout aussi intéressante que d'autres.

Malheureusement, une minorité est à l'origine d'incidents qui se sont multipliés sur la côte bretonne et une enquête m'a permis de constater qu'il pourrait en être de même en particulier sur la côte du Roussillon et en Corse où je me suis rendu.

Si l'on demandait leur avis à mes collègues de Corse, je sais qu'ils seraient pris entre deux positions contradictoires, la défense du tourisme et celle des pêcheurs côtiers. Je leur ferais toutefois remarquer que l'appauvrissement considérable de leurs fonds côtiers, dû à une chasse sous-marine intense, fait que les touristes qui venaient pour celle-ci les abandonnent actuellement pour la Sardaigne et la côte dalmate.

A la dernière session, mon collègue M. Bourdellès qui n'a pu être des nôtres aujourd'hui a évoqué à cette tribune des rixes qui ont été à l'origine de blessures graves et qui ont entraîné dans le pays de Lannion le dépôt des rôles de pêche pendant quelque temps. C'est vous dire l'acuité de la question dans certaines régions.

Personnellement, j'ai assisté à des scènes de braconnage manifestes et nombreuses dans la région du cap Fréhel : visites systématiques de casiers et de trémails. J'ai, dans mon dossier, un certain nombre de dépositions et d'observations, avec les dates, que je peux vous communiquer, monsieur le ministre.

Il y a également les pêches abusives par équipes de deux : l'un se trouve sur le rocher et entasse les prises que le pêcheur sous-marin lui jette sans arrêt. On pratique cela en particulier pour les araignées et des mollusques tels que les ormeaux que l'on entasse dans des sacs. On arrive à passer ainsi des coins de côte au poigne fin et j'ai vu des endroits poissonneux devenir sans vie par suite de la visite quotidienne de pêcheurs sous-marins ignorant que la veille un de leurs collègues avait fait le même péripère.

Je ferai remarquer qu'avec les engins classiques il n'est jamais pris qu'un pourcentage restreint de poissons et de crustacés, alors que les fouilles systématiques de pêcheurs sous-marins permettent de prendre tout ce qui se trouve et on effraye tellement les habitants des lieux que ceux-ci les quittent. N'oublions pas que la biologie nous enseigne que pour beaucoup d'espèces la reproduction a lieu très près de la côte et que la présence d'un être insolite la supprime automatiquement.

Ce que je viens de vous dire, évidemment, n'intéresse pas la grande pêche, la pêche industrielle, celle qui intéresse les économistes; cela intéresse seulement la petite pêche côtière qui d'ailleurs englobe professionnels et amateurs qui font bien meilleur ménage qu'on ne le dit en général.

Durant les mois d'été il se développe le long de nos côtes une troisième catégorie de pêche, celle des pêcheurs à la ligne et au lancer. Ces pêcheurs sont essentiellement pacifiques et non destructeurs, et se groupent le long de points qu'ils affectionnent. Or, ils ne voient aucune possibilité de prise pendant les vingt-quatre heures qui suivent le passage d'un nageur sous-marin dans les parages. Ne pourrait-on pas réserver des points de côte à ces honnêtes touristes ?

J'en arrive maintenant à l'aspect juridique du problème. Les textes dont nous disposons tiennent en entier dans le décret publié au *Journal officiel* du 9 décembre 1960, puisque ce texte annule le précédent. L'ensemble du texte est bon et je limiterai mon étude à quelques points.

A l'article 8, il est précisé qu'il est interdit de s'approcher de 150 mètres des navires ou embarcations en pêche ainsi que des filets signalés par un balisage apparent. La distance est suffisante, mais l'énumération oublie les autres engins de pêche, tels que les casiers. Je pense qu'il faudrait modifier la fin de la phrase en ajoutant : « ...ainsi que tous engins de pêche signalés par un balisage apparent ».

A l'article 9, il est fait état de secteurs côtiers où l'exercice de la pêche sous-marine ou de la plongée est interdite ou soumise à certaines restrictions. Il est regrettable qu'en juin 1961 l'administration maritime ait supprimé localement de nombreuses restrictions dans ce sens.

Le point le plus délicat concerne la surveillance de la côte pour l'application de la loi. Il n'y a pratiquement pas de personnes qualifiées pour surveiller, interpeller, verbaliser dans de nombreux secteurs côtiers. Dans la région que j'ai l'habitude de fréquenter, seuls les gendarmes sont habilités; or ceux-ci ont un travail écrasant, surtout l'été, et les gardes champêtres, qui sont pleins de bonne volonté, perdent trop de temps pour aller les quêrir, si bien qu'ils arrivent toujours trop tard pour être efficaces.

Dans l'arrêté du 4 juin 1951, il a bien été prévu des gardes jurés spéciaux, mais je ne crois pas qu'il y ait eu de nomination. En tout cas, l'arrêté a été abrogé. J'estime, quant à moi, que l'idée est excellente et pourrait être reprise dans les secteurs

où les agents traditionnellement qualifiés sont en nombre très insuffisant.

Un point beaucoup plus grave est la vente du poisson et des crustacés. Alors qu'un pêcheur non inscrit maritime, mais titulaire d'un rôle de pêche, n'a pas le droit de vendre ses prises — et je trouve cela tout à fait normal — aucun texte n'interdit cette vente au pêcheur ou chasseur sous-marin. On voit là quels abus ont pu se glisser et j'ai pu voir, dans telle ou telle localité des Côtes-du-Nord, ces pirates qui avaient rempli leur embarcation de sacs pleins, vendre leur butin. J'ai appris que l'administration maritime de Saint-Brieuc alertée a répondu qu'aucun texte n'interdit cette vente.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous ai soumis un certain nombre de faits et posé quelques problèmes. L'ensemble peut vous paraître touffu et le libellé de ma question un peu vaniteux puisqu'il réclame un statut des activités sous-marines. Cependant, en me résumant, je crois qu'il faudrait reprendre cette législation et surtout la rendre efficace en la complétant, en assurant la surveillance et en interdisant la vente du produit d'une chasse qui ne doit être qu'un sport ou un jeu. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Roger Dusseaux, ministre des travaux publics et des transports.** Le problème de la réglementation de la pêche sous-marine n'est pas nouveau, et l'arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1960, auquel vous avez fait allusion, monsieur Jouault, est intervenu justement dans le but d'éviter des accidents et de réduire le braconnage.

Je puis vous dire que le ministre des travaux publics a répondu à votre question antérieure. En effet, en prenant dès hier connaissance du dossier de la pêche sous-marine, j'y ai trouvé une statistique des victimes des trois dernières années. Elle fait apparaître que, depuis le 22 juillet 1958, il n'y a eu — mais ces faits restent certes très regrettables — que dix accidents mortels, et les lieux de ces accidents sont très divers, de sorte qu'aucune région particulière ne semble plus dangereuse qu'une autre.

Quant aux causes de ces accidents, certaines sont indéterminées — M. Jouault en a indiqué tout à l'heure quelques-unes — les autres sont dues au manque d'expérience ou à des remontées trop rapides.

En ce qui concerne la réglementation, je crois qu'il faut surtout faire en sorte qu'elle soit mieux appliquée. Peut-être est-elle aussi insuffisante sur certains points. Je tiendrai compte des observations de M. Jouault afin de voir s'il est possible de la rendre plus efficace. Mais, je le répète, il faudrait surtout qu'elle soit mieux appliquée. L'arrêté, d'une part, respecte en effet la liberté de la pêche en mer traditionnelle, et comporte un certain nombre de dispositions destinées à la protéger. Il prévoit, d'autre part, un certain nombre de restrictions qui s'adressent aussi bien aux adhérents de la fédération qui groupe ceux qui pratiquent la pêche sous-marine en dehors de toute activité professionnelle qu'à ceux qui n'en sont pas membres.

Sur 30.000 pratiquants de la pêche sous-marine, la fédération en groupe plus de 25.000 qui connaissent ainsi les dispositions légales en matière de sécurité.

A cet égard, il est bon de rappeler en ce début de l'été, à la veille de la période de reprise de la pêche sous-marine, les interdictions réglementaires :

Ce sport est interdit aux mineurs de moins de seize ans. Est interdit également l'usage de lance-harpons fonctionnant avec des cartouches explosives ou de gaz comprimé. Il est interdit aussi — règle qui n'est peut-être pas toujours observée — de tenir hors de l'eau un lance-harpon armé.

En ce qui concerne le braconnage, qui constitue probablement la partie principale de l'intervention de M. Jouault, il faut rappeler que sont interdites la pêche de nuit, la pêche avec foyer lumineux, la pêche avec scaphandre autonome. On ne peut non plus détenir sur un bateau un scaphandre autonome et un lance-harpon, ce qui — si l'interdiction est respectée — empêche le braconnage trop facile qui consiste à posséder à la fois l'autonomie et l'engin le plus meurtrier.

Il est également interdit de s'approcher des navires en pêche et des filets balisés, de capturer des poissons prisonniers de filets ou d'engins, d'utiliser le lance-harpon pour la prise des crustacés — c'est l'un des points de l'intervention de M. Jouault — toutes dispositions qu'il conviendra d'appliquer plus rigoureusement.

On a parfois souhaité l'interdiction de l'usage du scaphandre autonome. Il ne faut pas aller jusque là. Il suffirait que la réglementation fût respectée puisque cet appareil est utilisé à bien d'autres fins que la pêche maritime : l'archéologie, la photographie sous-marine, etc. Dans ces disciplines, les utilisateurs de scaphandre autonome sont le mieux au fait de la

législation et des précautions pratiques à prendre. Il en est certainement de même pour les adeptes de la pêche sous-marine qui pratiquent ce sport régulièrement au sein des organisations qu'ils ont créées.

Loin d'envisager des restrictions à l'utilisation des scaphandres, j'estime cependant bon que la pêche sous-marine sans scaphandre ait été autorisée et ainsi mise à la portée du plus grand nombre.

Pour en revenir aux deux propositions de M. Jouault — auxquelles je ne saurais évidemment donner aujourd'hui une réponse définitive — il est sans doute nécessaire d'améliorer la réglementation et, surtout, de la faire respecter.

Je ne méconnais ni les moyens ni les textes dont disposent les agents habituels de la surveillance — police maritime, gardes civils, etc. — et même certains fonctionnaires d'autres ministères. Il importe de réaliser une coordination. Peut-être même convient-il d'examiner si, aux points particulièrement sensibles, une surveillance spéciale ne peut pas être organisée au moins à certains moments de l'année.

Quant à la vente du poisson dans le braconnage, je me demande s'il sera aisé de trouver les moyens de l'éviter. Sur ce point, M. Jouault est certainement très qualifié pour me donner des idées et j'accueillerai avec plaisir les propositions qu'il n'a pas voulu fournir à la tribune.

A partir du moment où le poisson a quitté la mer, il est difficile — je ne dis pas impossible — de l'empêcher d'entrer dans le circuit commercial, bien que la vente du poisson pêché par les professionnels soit étroitement surveillée. Il conviendrait que tous les circuits commerciaux respectent parfaitement la loi et les règlements, ce qu'il sera très difficile d'obtenir.

Si M. Jouault le désire, nous reparlerons de cette question et je lui donnerai alors mon avis sur les possibilités d'éviter la vente du poisson de braconnage. (Applaudissements.)

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que M. de Poulpiquet s'est fait inscrire dans le débat.

La parole est à M. de Poulpiquet.

**M. Gabriel de Poulpiquet.** Excusez-moi, monsieur le ministre, de parler après vous. Je crois que ce n'est pas conforme au règlement.

**M. le président.** Au contraire, mon cher collègue !

Le règlement a bien été respecté par la présidence.

**M. Gabriel de Poulpiquet.** Cela n'a d'ailleurs aucune importance pour moi.

En m'inscrivant dans le débat, je voulais simplement appuyer l'intervention de mon collègue M. Jouault qui a eu raison de soulever la question de la chasse sous-marine. S'il est heureux que ce sport se développe de plus en plus dans une région comme la Bretagne, où il constitue un attrait supplémentaire pour le tourisme, je pense qu'il est nécessaire d'établir, de compléter ou seulement de faire appliquer pour ce nouveau sport une réglementation comme il en existe pour des exercices comparables déjà pratiqués depuis longtemps, la pêche ou la chasse par exemple.

Il ne s'agit pas de prendre des dispositions qui entraveraient la chasse sous-marine, mais de lui conserver son caractère sportif, en mettant un terme à des abus préjudiciables à la conservation de la faune sous-marine et à l'intérêt général.

Sur la côte bretonne vit une population maritime nombreuse. Beaucoup de foyers ne subsistent que par la pêche. Par ailleurs, au moment des grandes marées ou pendant les vacances, la pêche attire sur la côte de nombreux estivants, ce qui procure également une activité aux habitants de nos villages côtiers.

Ces intérêts sont dignes de nos préoccupations et de celles du Gouvernement. Je pense donc, monsieur le ministre, qu'il est indispensable de prendre les mesures suivantes : interdire la chasse sous-marine dans certains secteurs de la côte, après avis des autorités locales ; réglementer les prises afin d'éviter la destruction abusive de certaines catégories de poissons et de crustacés ; interdire formellement la vente du produit de cette forme de pêche. Ce qui se fait déjà pour le gibier serait assez facile à étendre à la chasse sous-marine.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous entendrez nos observations et que vous prendrez rapidement les mesures qui s'imposent, si possible avant les prochaines vacances d'été. (Applaudissements.)

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

#### ORGANISATION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

**M. le président.** Les trois questions suivantes ont été jointes par décision de la conférence des présidents :

**M. Junot** demande à M. le ministre des travaux publics et des transports, devant les nouvelles hécatombes constatées sur les

routes de France aux premiers jours des vacances, quelles mesures immédiates il compte prendre pour empêcher enfin la progression permanente du nombre des victimes d'accidents de la route. Il insiste sur l'inefficacité évidente des mesures de limitation de vitesse, discutables dans leur principe et semblant d'ailleurs, déterminées par le seul hasard quant à leur application territoriale. Il demande s'il n'apparaît pas plus simple, en attendant la réalisation des autoroutes modernes, seules adaptées aux conditions actuelles de la circulation, de prendre des mesures efficaces et pratiques applicables à la fois sans délai et sans frais, telles que l'interdiction de circulation des poids lourds à certaines heures sur certains itinéraires ou la mise en sens unique, pour quelques dates précises, des itinéraires les plus fréquentés.

**M. Fanton** expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'une campagne de presse semble s'engager dont le but est de procéder à l'arrachage des arbres le long des routes nationales au prétexte que ceux-ci seraient une cause d'aggravation des accidents. Sans vouloir entrer dans une polémique inutile à ce sujet, il lui demande de lui faire connaître la politique de son département ministériel à propos de ce problème particulier ainsi que celui, plus général, de l'état des abords des routes (saignées inutiles, fossés dangereux, etc.).

**M. Neuwirth** expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'un pays moderne comme la France ne peut se dispenser de placer au premier rang de ses préoccupations l'aménagement de son réseau de routes et d'autoroutes et son adaptation aux conditions actuelles des relations automobiles nationales et internationales. Un observateur impartial ne peut manquer d'être frappé par la disproportion des réseaux routiers mis à la disposition des transports automobiles entre ses voisins européens et la France. L'Etat est-il à même de consentir avec ses moyens propres de financement les efforts immédiats autant qu'indispensables pour entreprendre d'urgence les constructions nécessaires ? Ou l'Etat préfère-t-il envisager la possibilité d'autoriser la création de nouvelles autoroutes à péage ? Il lui demande quelles sont les intentions de son département ministériel dans un domaine qui exige des décisions, lesquelles ne sauraient être différées sans risquer de provoquer les plus grands troubles dans l'industrie automobile et une véritable asphyxie de nos réseaux routiers existants.

La parole est à M. Junot.

**M. Michel Junot.** Mes chers collègues, de 1958 à 1960 le nombre des morts par accidents de la route est resté presque stationnaire puisqu'il est passé de 8.126 à 8.295 par an, mais il a atteint 9.337 en 1961, avec en plus 214.000 blessés.

Chaque période de fêtes, chaque départ en vacances, presque chaque week-end coûtent maintenant plus cher en vies humaines que les plus sanglantes journées de guerre en Algérie !

**M. Edmond Bricout.** Pas à l'heure actuelle.

**M. Michel Junot.** Ce n'est, paraît-il, plus la guerre !

Les Français en sont parvenus au point où ils verront bientôt arriver avec terreur les périodes de grande circulation estivale.

Un important journal parisien pouvait, l'an dernier, annoncer en un titre à sensation que cent d'entre nous mourraient au cours du prochain week-end. Et, en effet, hélas ! nous avons compté pendant les fêtes de Pâques 66 morts en 1958, 82 morts en 1961 et plus de 100 cette année.

Est-ce vraiment là, monsieur le ministre, un inexorable tribut que nous sommes condamnés à payer au progrès ? Est-ce l'inévitable contrepartie du nombre heureusement sans cesse croissant des véhicules en circulation ?

Je ne le crois sincèrement pas, les exemples de l'étranger sont là pour nous le prouver.

A la vérité, je tiens pour certain que ces hécatombes peuvent être évitées ou tout au moins réduites dans une proportion considérable. C'est pourquoi j'avais été amené, il y a dix mois, au lendemain des premiers drames des vacances de 1961 qui ont causé 127 morts dans les trois premiers jours de juillet, à poser à votre prédécesseur une question orale à laquelle les vicissitudes de la stabilité ministérielle vous condamnent à me répondre aujourd'hui à sa place.

En fait, je me félicite que, certaines sautes d'humeur politique ayant provoqué, dit-on, votre arrivée boulevard Saint-Germain, ...

**M. Edmond Bricout.** Redites !

**M. Michel Junot.** ... vous inaugureriez vos fonctions nouvelles par un débat sur la circulation routière. C'est un sujet d'une importance capitale, auquel je ne saurais trop vous inciter à prêter la plus vigilante attention.

Quelles sont les causes du nombre sans cesse grandissant des accidents automobiles ? Sans doute, certains sont liés à

l'accroissement du nombre des véhicules. Pourtant, je remarque que lorsque le parc automobile français augmente de 8 p. 100, le nombre des accidents progresse, lui, de 16 p. 100 dans la même période, soit le double. Là ne semble donc pas être la cause principale des hécatombes que nous déplorons. D'ailleurs, rien ne pourrait arrêter le progrès et il serait vraiment criminel de vouloir freiner, comme on a pourtant quelquefois l'impression que les pouvoirs publics en sont tentés, le développement de la circulation automobile, test de l'amélioration du standard de vie moyen et symbole de la santé économique de la nation.

En réalité — les meilleurs spécialistes en sont d'accord — il y a trois causes essentielles aux accidents de voiture : premièrement, l'inobservation du code de la route, aggravée depuis deux ans par l'insuffisance de la surveillance policière ; deuxièmement, le mauvais état des organes des véhicules ; troisièmement, et surtout, l'insuffisance du réseau routier.

**M. André Burlot.** Monsieur Junot, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Michel Junot.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Burlot avec la permission de l'orateur.

**M. André Burlot.** Je désire simplement ajouter une observation.

En fait — c'est l'assureur qui vous parle — il existe une quatrième raison : depuis quelque temps les constructeurs d'automobiles lancent sur les routes, à des vitesses de plus en plus grandes, des véhicules qui offrent de moins en moins de protection pour les passagers. Il en résulte une plus grande fréquence des sinistres mais surtout leur aggravation considérable.

Je comprends parfaitement les constructeurs. Ils sont amenés à cette politique par la concurrence et aussi parce que plus la voiture est légère moins elle consomme de carburant. C'est le prix excessif de l'essence qui les oblige à choisir cette solution. Ce qui me fait dire que les pouvoirs publics, en majorant le prix de l'essence, ont une responsabilité directe dans la gravité des accidents. (*Murmures sur divers bancs.*)

**M. André Fanton.** Les compagnies d'assurances peuvent faire un effort.

**M. André Burlot.** Nous notons depuis deux ans une augmentation de 20 p. 100 du nombre des lésions corporelles — de plus en plus sérieuses — alors que le nombre des accidents n'a pas varié.

**M. André Fanton.** Le prix de l'essence n'a pas varié non plus.

**M. André Burlot.** Cela tient au caractère des voitures que je viens de définir. Je me permets donc de demander au Gouvernement d'examiner le problème du prix de l'essence, puisque c'est ce prix qui a mené l'industrie automobile à construire des voitures qui n'offrent pas une protection suffisante.

**M. André Fanton.** La voiture blindée pour tous !

**M. Michel Junot.** Je remercie M. Burlot de sa contribution à mon argumentation. Si je ne partage peut-être pas la totalité de ses vues, j'apprécie en tout cas sa particulière technicité.

Monsieur le ministre, c'est essentiellement du dernier point, de l'insuffisance du réseau routier que je désire vous entretenir, non pas comme on vient de le dire, que rien ne puisse être fait sur les premiers points pour lesquels je pense au contraire que des mesures sérieuses doivent être prises ; mais je craindrais, en me laissant entraîner à un trop long exposé, de lasser votre attention et celle de l'Assemblée.

Restons-en donc, si vous le voulez bien, au réseau routier et aux règles de son utilisation.

Votre prédécesseur s'est non seulement attaché à une nécessaire et profonde révision du code de la route — ce dont nous le félicitons — mais il a instauré, il y a trois ans, pour la première fois dans notre pays, des mesures de limitation de vitesse.

Nous avons successivement connu la limitation uniforme à 90 kilomètres à l'heure, puis la limitation à 100 sur certains itinéraires, à 80 sur d'autres, ensuite l'extension du système à la quasi-totalité des routes nationales, enfin, l'an dernier, la limitation en fin de semaine sur quelques portions d'itinéraires seulement.

Or, comme je l'écrivais le 11 janvier 1960 à M. Robert Buron : « la limitation uniforme de la vitesse, quels que soient le type du véhicule et l'itinéraire, n'apparaît une hérésie complète. Sans revenir sur les multiples arguments donnés par tous les techniciens, qu'il me suffise de noter que les poids lourds roulent normalement entre 80 et 90 kilomètres à l'heure et qu'en conséquence il sera pratiquement impossible de les dépasser, sauf à la faveur de longues lignes droites très dégagées. Or le dépassement d'un véhicule par un autre roulant sensi-

blement à la même vitesse constitue une des causes les plus fréquentes des graves accidents. Il est évident que doubler à 140 à l'heure avec une voiture conçue pour cette vitesse un véhicule roulant à 90 est infiniment moins dangereux que de le dépasser à 100 à l'heure avec une voiture dont cette allure constitue le plafond ».

Toutes ces limitations, sous leurs formes diverses et sur des itinéraires dont le choix apparaît parfois dicté par le seul hasard — nous pourrions en citer des exemples nombreux — n'ont donné aucun résultat ; bien au contraire, le nombre des accidents — et je ne partage pas tout à fait l'avis de M. Burlot à ce sujet — n'a cessé de croître. Il faut donc, monsieur le ministre, renoncer à des mesures de ce genre.

Il importe plutôt de porter vos efforts vers l'obligation d'une meilleure observation du code, d'une vérification de l'état des organes des voitures, vers l'interdiction formelle de la surcharge des véhicules de tourisme et, sans doute vers l'établissement de permis de conduire spéciaux pour toutes voitures capables de dépasser une certaine vitesse. Il est en effet anormal d'exiger le même permis pour conduire une voiture de faible puissance qui ne demandera jamais des réflexes extraordinaires à son conducteur ou un véhicule de grand sport dont la conduite nécessite des aptitudes très différentes.

Il faut aussi et surtout consacrer tous vos efforts à la transformation complète de notre réseau routier. Pendant des décennies, il a été universellement admis que la France possédait le meilleur réseau routier du monde. Ce n'est, hélas, plus vrai — et de loin — sauf pour la densité et la qualité des routes départementales et vicinales.

La faute n'en incombe certes pas aux fonctionnaires chargés de l'établissement et de l'entretien des routes qui font, au contraire, de véritables miracles. Le corps des ponts et chaussées est au-dessus de tout éloge. Mais, ainsi que le rappelait notre collègue Mlle Rapuzzi, au Sénat, lors de la dernière discussion du budget, « faute d'un entretien et d'une modernisation suffisants, 50 p. 100 de nos routes nationales ne sont pas adaptées à leur rôle et chaque fois que l'on ne peut pas améliorer tel carrefour, tel virage ou tel profil de route, on prend, par là-même, malgré soi, la responsabilité d'accroître les accidents ».

M. Edouard Bonnefous, au cours du même débat, pouvait affirmer : « 60 p. 100 à 70 p. 100 de nos routes nationales sont aujourd'hui dangereuses ».

Et votre prédécesseur concluait à l'extrême nécessité de la construction d'autoroutes, allant jusqu'à dire : « Quand le public n'a pas d'autoroutes, il va les chercher à l'étranger », réflexion judicieuse dont le ministre du tourisme que vous êtes également devrait s'inspirer particulièrement.

Je sais bien que votre prédécesseur, M. Buron, avait compris cette situation, bien qu'avec quelque retard, et qu'il s'était efforcé d'obtenir un relèvement des crédits nécessaires à la construction des autoroutes.

Et vous-même, monsieur le ministre, pouvez dès maintenant me répondre que si vous disposez, sur le budget national, des sommes nécessaires, vous en seriez le premier heureux.

Voulez-vous me permettre de vous rappeler que, dans la difficile bataille de la répartition des masses budgétaires que vous allez bientôt engager, vous pouvez compter sur l'appui total de l'Assemblée. Chargé hier encore des relations avec le Parlement, vous saurez — j'en suis persuadé — utiliser cet appui, trop souvent négligé et qui peut vous être d'un grand secours.

Mais, quels que soient les efforts que le Gouvernement est décidé à fournir, la disproportion entre les sommes que le budget peut consacrer à la solution de ce problème et les besoins les plus immédiats est telle que vous n'en sortirez jamais par ce simple moyen. Il faut trouver d'autres sources de financement.

La situation actuelle, en ce qui concerne les autoroutes françaises, est désastreuse. Nous possédons 200 kilomètres d'autoroutes en service dont les plus importantes sont des autoroutes de dégagement autour de Paris. Au même moment, la Belgique en compte la même longueur et les Pays-Bas, 732 kilomètres. Je ne parle pas de l'Italie ni de l'Allemagne qui avait, en 1961, 2.673 kilomètres d'autoroutes en service, soit treize fois plus que nous.

Quant à l'avenir, hélas ! il n'est pas beaucoup plus brillant. En effet, les plans actuels prévoient pour 1970, 860 kilomètres d'autoroutes pour la France, alors qu'à cette époque, la petite Belgique en aura 1.000 kilomètres et l'Italie et l'Allemagne 5.000 kilomètres chacune. Il n'est pas jusqu'à la Yougoslavie qui, avec 450 kilomètres d'autoroutes en service dès maintenant, ne nous dépasse de loin.

Quant à l'objectif fixé par la quatrième plan — 2.000 kilomètres en 1975 — il sera loin d'être atteint si l'on en juge par le rythme actuel de progression des crédits, pourtant accrus cette année.

Vous comprenez donc, monsieur le ministre, qu'il faut rechercher d'autres solutions. Et, comme je ne suis pas de ceux

qui se complaisent dans une attitude strictement négative, je vous ferai deux suggestions positives :

Pour l'immédiat, d'abord, afin que, l'été prochain, dans six semaines, vous n'ayez pas à affronter de nouveaux et tragiques bilans d'accidents de la route.

Je viens de dire que le réseau routier français avait encore le privilège d'être un des plus denses du monde. Cette densité permet d'offrir sur chaque liaison plusieurs possibilités d'itinéraires. Aussi, je crois sincèrement qu'il vous serait très facile, par simple décision ministérielle ou préfectorale, d'organiser la circulation aux dates de pointe de manière à diminuer considérablement le nombre des accidents. Il suffirait, par exemple, de limiter aux heures de nuit la circulation des poids lourds sur certaines routes pendant certaines périodes. Ainsi, les touristes auraient, de sept heures du matin à sept heures du soir, l'exclusivité de l'utilisation de certaines routes, les camions circulant la nuit ou, en cas d'urgence, pouvant emprunter un itinéraire voisin.

D'autre part, pour les dates les plus cruciales de la circulation automobile — Pentecôte, 1<sup>er</sup> juillet, 14 juillet, fin juillet, début août, 15 août et retours de vacances — il apparaît indispensable de prévoir l'établissement provisoire de sens uniques sur certains itinéraires. L'exemple le plus typique est celui des autoroutes de la région parisienne, tour à tour surchargées dans une direction et vides dans l'autre. On m'objectera, je le sais, la difficulté de la signalisation et de la surveillance. Mais cet argument ne tient pas puisque des mesures de ce genre sont appliquées depuis de nombreuses années sur certaines autoroutes américaines et qu'en France même certaines voies sont à sens unique certains jours et à double sens le reste du temps, les panonceaux étant disposés de manière à être visibles ou dissimulés selon les cas.

A plus long terme, et étant bien entendu que les mesures que je préconise ne constituent qu'un palliatif provisoire, vous pouvez recourir à la solution adoptée par l'Italie pour les autoroutes à péage.

La construction de ces autoroutes est concédée à des sociétés privées, surtout à la société d'économie mixte I. R. I., qui a déjà assuré la construction de l'autoroute du Soleil. L'Etat fournit à ces sociétés, d'une part, une subvention représentant 30 à 35 p. 100 du prix total de la construction et, d'autre part, pendant trente ans, des subventions s'élevant à 4 p. 100 de ce même total. Les Italiens eux-mêmes estiment — et je partage leur sentiment — que la construction d'autoroutes, jointe à une saine politique de baisse du prix de l'essence, doit provoquer un tel développement de la circulation et, pour l'Etat, un tel supplément de ressources qu'il sera possible, d'ici une dizaine d'années, de supprimer les péages.

Pour ma part, lors du dernier débat budgétaire, j'ai proposé une solution qui vous permettrait de dégager, sans dépenses supplémentaires, des sommes importantes pour construire des autoroutes. Dans ses grandes lignes, cette solution consisterait à décider une baisse de cinq anciens francs par litre d'essence, baisse qui sera d'ailleurs rendue bientôt obligatoire, si l'on veut maintenir l'équilibre, par le développement du Marché commun. Cette diminution aurait pour effet inéluctable l'augmentation de la consommation. De multiples exemples, pris dans les pays voisins, l'ont surabondamment prouvé. Ainsi, l'Etat ne verrait pas ses ressources fiscales diminuer. Sur ces cinq anciens francs par litre, vous retiendriez 10 p. 100, soit cinquante anciens centimes, pour les affecter au service d'un emprunt destiné à alimenter la construction d'autoroutes. La baisse réelle dont bénéficierait l'automobiliste ne serait que de 4.50 anciens francs par litre, mais il en serait déjà très satisfait et, grâce à cela, vous pourriez chaque année, outre les travaux déjà inscrits au budget, non seulement construire 200 kilomètres d'autoroutes pour un coût de 25 milliards d'anciens francs environ, mais aménager 20.000 places de garages urbains pour empêcher l'asphyxie totale de nos grandes villes.

Je ne reprendrai pas le détail du mécanisme de cette dernière solution, que j'ai déjà développé ici même en octobre dernier et je suis, bien entendu, si vous vous y intéressez, à votre entière disposition pour le préciser.

Monsieur le ministre, je n'ai pas la prétention de vous avoir apporté des solutions miracles et je sais toute la difficulté de votre tâche. Je ne rends compte des retards accumulés. Sans doute de meilleures solutions pourront-elles être trouvées. Je n'ai aucun amour-propre d'auteur. Ce qui est certain, c'est que vous ne pouvez pas continuer à laisser les routes de France devenir les plus dangereuses du monde, provoquant des milliers de morts chaque année et incitant chaque jour davantage les étrangers à éviter notre pays.

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

**M. André Fanton.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, on m'excusera d'introduire, entre deux questions orales impor-

tantes, une question qui peut paraître secondaire. Elle m'a paru cependant justifiée par une certaine campagne de presse qui tend à rendre les arbres plantés le long des routes responsables des accidents d'automobiles qui, de plus en plus nombreux, endeuilent notre pays.

Selon les statistiques officielles, les arbres seraient responsables chaque année de près de 700 morts et de plus de 6.000 blessés, et on en tire aussitôt la conclusion que le meilleur moyen d'éviter cette hécatombe est, bien entendu, de supprimer purement et simplement les arbres.

Il n'y a certes pas lieu d'ironiser sur cette conclusion un peu lâtive. Mais je crois vraiment que, mis à part des cas exceptionnels, ce sont rarement les arbres qui viennent à la rencontre des automobilistes. Ce serait plutôt le contraire.

Supprimons les arbres, dit-on, et on laissera en vie 700 automobilistes supplémentaires chaque année ! Ce serait une solution peut-être si l'on était sûr de son efficacité.

Un auteur a pu écrire, à propos de cette campagne de presse, qu'on pourrait peut-être commencer, pour vérifier si l'équation est exacte, par supprimer un arbre sur deux : mathématiquement il devrait y avoir moitié moins de morts et de blessés, et on pourrait alors envisager la suppression complète des arbres.

A la vérité, il s'agit là de la part des auteurs de cette campagne de presse et aussi, monsieur le ministre, de la part de certains fonctionnaires de votre département ministériel, d'une solution de facilité.

On veut supprimer les arbres pour, dit-on, faciliter l'élargissement des routes et éviter de nombreux accidents mortels. Mais aussi pour permettre à vos services de prétendre qu'ils ont fait quelque chose pour améliorer la circulation.

C'est là une politique à courte vue et dans laquelle il n'est pas possible de persister. Si l'on abat les arbres, on n'aura pas supprimé pour autant les autres obstacles dont on ne parle pas et qui, le long des routes, sont aussi des causes d'accidents.

Qui a jamais dressé la statistique du nombre des automobilistes qui, étant sortis par mégarde de leur chaussée réservée, sont allés s'écraser contre le mur d'une propriété ? Faut-il donc supprimer les murs des propriétés ?

Qui a établi la statistique des automobilistes qui se sont écrasés contre un pylône électrique ? Faut-il ne plus éclairer les routes ?

Qui a dressé la liste des automobilistes qui ont péri dans un champ après avoir culbuté dans le fossé ? Alors, comblons vite les fossés !

En réalité, ce que voudraient les zéloteurs de cette politique funeste, c'est que la France ne constituât qu'une seule route, où chacun circulerait à la vitesse de son choix, dans les conditions qui lui plaisent.

Tout cela n'est pas très sérieux, ni d'ailleurs possible.

Avant de songer à supprimer les arbres, mieux vaudrait étudier les solutions efficaces de nature à éviter l'aggravation des accidents de la route.

La meilleure preuve que la solution prônée est une solution de facilité, c'est que, lorsqu'on construit des autoroutes — en nombre insuffisant d'ailleurs — ou les assortit toujours de piliers pour soutenir les ponts, de panneaux de signalisation et de lampadaires. Combien d'automobilistes s'écrasent et s'écraseront contre ces piliers, ces panneaux et ces lampadaires ? Et pourtant, personne — ni ceux qui veulent supprimer les arbres, ni les fonctionnaires de votre département ministériel — ne songe et ne demande à supprimer ces obstacles meurtriers.

Il conviendrait que votre ministère prenne une position bien claire à ce sujet.

Chaque hiver, lorsqu'on sillonne les routes de France, on s'aperçoit que de plus en plus les arbres sont livrés à la hache.

Et pourtant, si l'on en croit ce que vient de dire un de nos collègues, le nombre des accidents augmente chaque année, ce qui tendrait à prouver que la solution retenue n'est pas la bonne.

En revanche, que d'inconvénients présente cette solution ! Chacun sait que les routes américaines, par exemple, qui permettent peut-être de rouler facilement — avec des restrictions sur lesquelles, d'ailleurs, je n'insisterai pas, tant les automobilistes français les supporteraient mal — ainsi que quelques routes françaises dépourvues d'arbres sur des dizaines de kilomètres sont non seulement sinistres mais génératrices d'accidents, plus encore peut-être que les routes bordées d'arbres.

Qui ne sait, parfois pour l'avoir vécu, que lorsqu'on roule pendant cinquante ou cent kilomètres sur une route droite, sans arbres et sans obstacles à droite ni à gauche, on risque l'accident simplement parce que l'attention se relâche ?

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous nous donniez l'assurance que la politique de votre département ministériel

va cesser d'aller dans le sens où elle semble se diriger aujourd'hui.

Al-je besoin de vous rappeler combien les arbres sont l'agrément des routes de notre pays? Les touristes étrangers admirent non seulement les monuments, les paysages et les sites de France, mais aussi nos routes, qui ont un cachet que n'ont pas toujours les leurs.

En terminant, permettez-moi de citer cette phrase de Georges Bernanos: « Qui n'a pas vu la route à l'aube entre ses deux rangées d'arbres, toute fraîche, toute vivante, ne sait pas ce que c'est que l'espérance ».

Monsieur le ministre, n'enlève pas toute l'espérance de nos routes de France. (Applaudissements.)

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

**M. Lucien Neuwirth.** J'apprécie à sa juste valeur, monsieur le ministre, votre présence à ce banc, et je vous remercie d'avoir bien voulu inaugurer en quelque sorte vos fonctions en permettant un débat sur ce qui est à mon avis un des aspects essentiels de votre département ministériel, débat auquel, d'ailleurs, tous les collègues qui s'intéressent à cette question auraient dû participer.

Jamais, dans l'édification des infrastructures de la France, notre pays ne s'est trouvé confronté avec un problème aussi grave et dont la solution s'impose avec une telle impérieuse urgence que celui de l'adaptation de notre réseau routier et autoroutier aux exigences actuelles de la circulation et du transport automobile.

Il est certain que l'augmentation du trafic en général et du nombre des véhicules en circulation a dépassé les prévisions les plus larges. C'est là peut-être une des causes du retard qui frappe notre équipement routier. D'autres causes sont parfaitement connues, hélas! admises et honorables. Mais il s'agit là d'un problème essentiellement technique, ne pouvant recevoir que des solutions non moins techniques.

Que connaissons-nous des projets du Gouvernement?

Le programme décidé récemment, qui comprend en première urgence une tranche de 1.835 à 2.000 kilomètres à réaliser d'ici à 1975, ne sera, au cours du IV<sup>e</sup> plan, engagé qu'à concurrence de 50 p. 100 pour les autoroutes de dégagement et de 25 p. 100 pour les autoroutes de liaison.

Il paraît étonnant que les prévisions gouvernementales aient été établies sur la foi de renseignements qui ne laissent pas de nous inquiéter. En effet, on nous indique, entre autres choses, qu'à prix constant du carburant la circulation routière doit s'accroître de plus de 30 p. 100 entre 1961 et 1965. Alors, je pose cette question: à combien ce pourcentage serait-il porté si les cours mondiaux entraînaient en France une baisse du prix du carburant, ce qui est probable?

D'autre part, je souligne que les limites du degré de motorisation servant de base à la planification des réseaux routiers ont été sans cesse dépassées. Dois-je rappeler l'exemple, devenu fameux, de notre voisine, la Belgique, où le programme arrêté en 1949 était seulement réalisé à 20 p. 100 en 1957, alors que le degré de motorisation était lui-même passé à 125 p. 100?

Nous savons aussi que le plan directeur du réseau routier, approuvé en 1960 par le Gouvernement, prévoit, sans fixation de date, l'aménagement de 6.500 kilomètres de routes nationales suivant les règles admises pour les grands itinéraires nationaux et de 9.000 kilomètres selon les règles admises pour la circulation régionale. Mais, je le répète, toutes ces prévisions ont été établies sans fixation de date limite.

Notre inquiétude est encore plus grande quand nous remarquons que le IV<sup>e</sup> plan, arrêté dans ces conditions, prévoit seulement la construction de 95 kilomètres d'autoroutes prioritaires et de 301 kilomètres d'autoroutes de liaison.

Je crois — si vous me permettez d'employer cette image — que notre circulation automobile a bien besoin, elle aussi, de son plan Orsec, car il s'agit, autant pour elle que pour l'industrie automobile, d'une question de vie ou de mort.

Il est paradoxal que la France, qui occupe maintenant le deuxième rang au monde, derrière les Etats-Unis d'Amérique, quant au nombre de véhicules par habitant, soit le pays le plus mal équipé en autoroutes comparativement à ses grands voisins européens, ainsi que vient de le rappeler un de nos collègues, au point qu'un journal spécialisé a pu écrire récemment: « Si un automobiliste roule librement sur les autoroutes, il sait qu'il est en Allemagne; s'il roule sur des autoroutes avec péage, il sait qu'il est en Italie; s'il ne roule pas sur des autoroutes, il sait alors qu'il est en France! » (Sourires.)

Seules des mesures exceptionnelles et spécifiques, destinées à rattraper par tous les moyens et d'urgence le retard acquis, peuvent nous préserver de l'asphyxie qui guette nos réseaux routiers, empêcher que les touristes étrangers n'évitent notre pays et nous permettre — c'est important, actuellement — d'établir des relations avec toutes les régions de France.

En effet, si des régions sont délaissées alors que d'autres sont saturées, cela est dû, bien entendu, à certaines conditions climatiques, mais aussi au fait qu'il n'existe pas chez nous de voies transversales qui viendraient tout naturellement se raccorder aux autoroutes de nos voisins. A cet égard, un simple coup d'œil sur une carte routière européenne vous éclairera.

L'établissement de ces grands axes transversaux s'impose. Il ne peut que concourir au développement de notre politique de décentralisation et d'essor touristique, au profit tout spécialement des départements défavorisés.

Je comprends parfaitement — le Parlement et le pays l'admettraient certainement — que l'effort financier nécessaire pour apurer une situation aussi critique dépasse les possibilités actuelles de financement direct par l'Etat.

Il vous appartient de trouver — nous savons que vous le pouvez — et de nous proposer une formule qui permette de faire face aux impératifs du moment.

C'est la raison pour laquelle j'ai, dans ma question, soulevé le problème des péages. J'admets cependant le recours à l'emprunt, étant entendu que, lors d'une baisse du prix de l'essence entraînée par le fléchissement des cours mondiaux, le Gouvernement pourra, par un remaniement de la taxe sur l'essence, augmenter la dotation du fonds routier, permettant ainsi à cet organisme de jouer le rôle qui est le sien et qu'une certaine politique lui a empêché de jouer jusqu'à présent.

Pour ma part, je ne cacherai pas ma préférence pour la formule des emprunts par le fonds spécial plutôt que pour celle des péages.

Monsieur le ministre, je trouve d'excellent augure que vous ayez accepté de venir devant l'Assemblée nationale pour aborder franchement cette discussion. Celle-ci est importante justement parce que ces artères vitales sont de plus en plus obstruées et que la sclérose, qui atteignait plus particulièrement jusqu'à présent la région parisienne, a tendance à s'étendre peu à peu à toutes nos grandes agglomérations.

Dans l'espoir — qui s'est montré vain jusqu'à présent — d'améliorer leur état général, les automobilistes paient très cher un médicament nommé essence. Cette médecine a été jusqu'à présent mal employée. La chirurgie s'impose d'urgence pour permettre au flot de circulation de s'écouler enfin librement et pour donner le visage qu'il mérite à notre pays, qui sera bientôt le plus jeune d'Europe, mais qui risque toutefois, si vous n'y portez pas remède immédiatement, de se trouver aussi et malheureusement — permettez-moi l'expression — « le plus routièrement attardé ». (Applaudissements.)

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que se sont fait inscrire dans le débat cinq orateurs, Mme Thome-Patenôtre, MM. Rieunaud, Durroux, Palewski et Pinoteau.

En vertu de l'article 135 du règlement, je devrais donner la parole à M. le ministre du travail et des transports avant l'ouverture du débat.

Voulez-vous, monsieur le ministre, répondre à la fin du débat seulement, comme l'estimait tout à l'heure normal M. de Poulpiquet, ou préférez-vous, selon le règlement, parler tout de suite? Votre choix sera le nôtre bien entendu.

**M. Roger Dusseaulx,** ministre des travaux publics et des transports. Je suis à la disposition de l'Assemblée. Je pense toutefois que si certains orateurs ont des questions particulières à me poser, ils pourraient le faire dès maintenant, étant entendu que je répondrai ensuite à l'ensemble des questions qui m'auront été posées.

**M. le président.** Je vous en remercie, monsieur le ministre. La parole est à Mme Thome-Patenôtre.

**Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'étais en effet infiniment souhaitable qu'un débat s'instituât aujourd'hui sur les questions orales de MM. Junot, Fanton et Neuwirth concernant les dramatiques accidents de la route, qui ne font qu'augmenter chaque année et chaque jour.

Je ne voudrais pas aux statistiques très intéressantes que nous a données M. Junot en ajouter d'autres. Je présenterai cependant quatre remarques.

Tout d'abord, je vous ferai part de mes impressions sur les autoroutes américaines à la suite d'un voyage que j'ai effectué aux Etats-Unis. J'aborderai ensuite la question des voies à grand trafic, puis celle des arbres et arbustes — à propos de laquelle je choquerais peut-être certains de nos collègues — et enfin celle des fossés.

Aux Etats-Unis, comme d'ailleurs dans d'autres pays d'Europe, le kilométrage d'autoroutes est considérable. Nous savons, hélas! que la France est très en retard en ce domaine.

Il serait sans doute souhaitable que nous construisions de nombreux kilomètres d'autoroutes. Ce serait le meilleur moyen

d'éviter des accidents. Mais en attendant, nous devons essayer de remédier à la situation. Comment ?

J'ouvre ici une parenthèse à l'intention de M. Fanton. Je ne sais s'il a été aux Etats-Unis, les autoroutes — appelées les *turripikes* — comme par exemple l'autoroute de New York à Boston ou l'autoroute qui conduit vers le Sud, sont bordées de gazon et de buissons ; l'aspect en est très joli. Les parties inesthétiques du paysage sont dissimulées, et la route donne toute satisfaction, tant sur le plan de l'esthétique que sur celui de la sécurité.

M'inspirant de ces réalisations, je suggère qu'en attendant que la France dispose d'un réseau suffisant d'autoroutes, les routes actuellement à trois voies soient améliorées.

Rien n'est plus dangereux qu'une route à trois voies...

**M. Michel Junot.** Très juste !

**Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.** ... car l'automobiliste qui s'impatiente derrière un camion ou une file de voitures un samedi ou un dimanche soir est tenté de doubler, et s'il arrive des voitures en sens inverse, c'est la catastrophe.

Je ne vous infligerai pas la sinistre lecture des articles de journaux que j'ai ici et qui relatent des accidents survenus dans ces conditions.

Avant tout quatre voies sont nécessaires.

Je ne pense pas que sur certaines routes qu'on appelle « routes à grand trafic » de tels travaux seraient tellement onéreux. Ils représentent évidemment des milliards de francs, mais les frais seraient en tout cas inférieurs au prix de construction d'une autoroute et, en attendant la construction de celle-ci ou pendant cette construction, l'élargissement à quatre voies des routes à grand trafic constituerait un progrès considérable.

En effet, très souvent — je me suis renseignée sur ce point — l'Etat est déjà propriétaire des bas-côtés de la route. La dépense porterait donc surtout sur les travaux, les expropriations étant beaucoup moins importantes que pour la construction d'une autoroute.

J'en viens au problème des arbres. Lorsqu'une voiture dérape et quitte la route, à la suite d'un choc ou de l'usure des pneus — à ce sujet, des mesures intéressantes ont été prises — elle peut heurter une autre voiture, même sur les autoroutes, ou un arbre, ou culbuter dans le fossé. Lorsque la voiture heurte un arbre l'accident est grave, les statistiques le montrent. La presse relate tous les jours de tels accidents : « Douai, une automobile se jette contre un arbre » ; « Fréjus, une fourgonnette heurte un platane, deux morts, un blessé »... etc.

Et l'accident est d'autant plus grave que l'arbre est plus ancien. Or plus les routes sont belles, plus les arbres sont anciens. Les routes du Midi, par exemple, sont bordées de platanes magnifiques, mais anciens, donc dangereux. Si l'on heurte un gros arbre, l'accident est généralement plus grave que si l'on heurte un arbre jeune qui plie :

**M. Roger Souchal.** Il faut planter des arbres en caoutchouc. (Sourires.)

**Mme Thome-Patenôtre.** Remplacer les arbres vétustes par des arbres plantés plus loin est déjà un progrès, surtout si l'on donne quatre voies à la chaussée.

Si l'on construisait des autoroutes, on pourrait conserver les autres routes avec leurs arbres, car les usagers auraient le choix : prendre l'autoroute, avec moins de risques, ou cette route bordée d'arbres et pleine de poésie, que l'on évoquait tout à l'heure.

Par conséquent, lorsque vous améliorez les routes, ne serait-il pas possible de faire comme aux Etats-Unis, c'est-à-dire de replanter non pas des arbres, mais des arbustes, rhododendrons ou aubépines, par exemple, comme c'est le cas pour les autoroutes et routes américaines. C'est d'ailleurs fort joli, car ces arbustes gardent leur feuillage vert toute l'année et fleurissent en été ou au printemps, alors que les arbres n'ont des feuilles que pendant six mois par an.

J'en reviens au dérapage. Pensez-vous, monsieur le ministre — et il s'agit là d'une dépense de plusieurs milliards — que dans le quatrième plan on puisse prévoir, en bordure de certaines routes importantes, la suppression des fossés et leur remplacement par des canalisations souterraines, comme il en existe aux Etats-Unis, où il n'y a pas de fossé. Le fossé est — excusez cette expression — un « casse-gueule » épouvantable. Si en dérapant, vous vous jetez sur un arbre ou dans le fossé, il y a de grandes chances pour que l'accident soit grave. Si vous aboutissez dans un champ, sur une pelouse ou dans des arbustes, rhododendrons, aubépines ou lauriers-roses, vous ne risquez pas d'être tués. Pourquoi ne pas mettre des lauriers-roses dans le Midi ; d'ailleurs beaucoup de routes y sont déjà ainsi bordées et c'est d'un très bel effet.

**M. Edmond Bricout.** On apporte les fleurs avant l'accident. (Sourires.)

**Mme Thome-Patenôtre.** Vous paraissez sceptiques, mais, dans quelques années, on verra que c'était moi qui avais raison sur ces questions.

Si les routes étaient bordées d'arbustes et sans fossés, il y aurait moins d'accidents graves en cas de dérapage ou lors de certaines collisions.

**M. André Fanton.** Et les pylônes électriques

**Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.** Les pylônes électriques, il faut les éloigner de la chaussée, car ils sont, eux aussi, très dangereux. Là aussi, le problème se pose.

Mes chers collègues, j'en ai terminé. Nous assistons dans notre pays au développement de l'automobile. C'est un développement logique et normal. Il faut souhaiter qu'il se poursuive. Ce développement est utile pour l'expansion économique, nécessaire aux joies de la famille, nécessaire au tourisme national et international.

Or, il est triste de le constater, se risquer sur les routes devient de plus en plus dangereux.

En est-il un seul parmi vous, mes chers collègues, qui, sachant son enfant, sa femme ou son mari sur une grande route de France, et entendant retentir la sonnerie du téléphone à onze heures du soir, ne se demande pas : « Mon Dieu ! qu'est-ce qu'il y a ? »

**M. Michel Junot.** C'est très vrai !

**Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.** Il est vraiment pénible d'en arriver là ! Comme l'ont dit MM. Neuwirth et Junot, il faut trouver une solution.

Je me suis permis de poser ces différentes questions à M. le ministre, en espérant, d'une part, que le IV<sup>e</sup> plan permettrait d'améliorer notre réseau routier, notamment de construire des autoroutes, et, d'autre part, que les ressources du fonds routier seront consacrées aux routes et non à d'autres fins. Cela me paraît également très important. (Applaudissements.)

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

**M. Edouard Rieunaud.** Mesdames, messieurs, j'interviens au nom de mes amis du groupe des républicains populaires et du centre démocratique sur ces trois questions bloquées en une seule et sur un sujet qui mérite une ample discussion.

J'espère que nous serons entendus de M. le ministre des travaux publics et des transports. D'ailleurs, ancien ministre chargé des relations avec le Parlement, il ne peut que chercher l'accord avec ses anciens collègues, et sa présence aujourd'hui à ce banc en sera sûrement une preuve.

**M. Jean Durroux.** Certainement !

**M. Edouard Rieunaud.** Je dois aussi, en commençant, des remerciements pour toutes les mesures de sécurité et de protection prises sur nos routes par les services officiels : ponts et chaussées, gendarmerie, C. R. S., police de la route, sans oublier les services privés qui, conjointement, apportent leur aide, comme la Prévention routière, le Touring-club de France, et les divers automobiles clubs qui font, en ce moment, un gros effort, notamment en instituant des concours pratiques pour la jeunesse.

En matière d'accidents et de prévention, éduquer c'est prévoir. Il faut donc, en cette matière, poursuivre l'effort auprès des enfants, développer encore davantage l'enseignement du code de la route à l'école et, peut-être, rendre plus sévères les examens des auto-écoles pour les permis de conduire.

Après la jeunesse, il faut aussi éduquer les adultes. Dans ce domaine, la télévision joue déjà un grand rôle. Il faudrait que son enseignement par l'image soit encore accru, surtout à la veille des grands départs et peut-être à chaque week-end.

Au lieu d'encourager sur le petit écran tel ou tel produit à consommer ou à boire, ne pourrait-on pas, systématiquement, encourager par des exemples, hélas ! tragiques, la prudence et la raison sur nos routes. On ne fera jamais assez pour sauver des vies humaines, et les chiffres cités tout à l'heure par notre collègue M. Junot sont par trop éloquentes.

Si on délivre des permis, si on vend des automobiles, il faut aussi doter la France d'un meilleur réseau d'axes principaux d'autoroutes.

La lecture du IV<sup>e</sup> plan qui va venir en discussion révèle une certaine insuffisance.

Monsieur le ministre, nous savons que votre prédécesseur ainsi que M. le ministre des finances avaient prévu un complément de programme à ce plan. Veillez à ce que ce complément de dotation soit bien inscrit et permette le développement souhaité.

Pour faciliter, aux périodes de pointe, les grands exodes des centres urbains, je vous demande d'étudier une suggestion précise qui intéressera en même temps votre section du tourisme, c'est l'établissement d'itinéraires « bis » ou « ter ». Tentez une expérience sur un itinéraire comme Paris-Bordeaux

ou Paris-Toulouse et, dès le départ de Paris, faites signaler, outre l'axe principal, deux ou trois autres itinéraires que les gens moins pressés ou les pères de famille pourront prendre, au risque de faire quelques dizaines de kilomètres de plus, mais avec l'heureuse surprise de découvrir de nouveaux sites intéressants — il y en a tant dans nos campagnes — et ce, sans s'exposer aux embouteillages ou aux accidents des conducteurs qui prennent les risques... pour la vie des autres.

L'étalement des congés permettrait aussi, en échelonnant les départs, d'éviter les hécatombes, si nombreuses lors des départs en vacances ou des rentrées.

Je ne m'étendrai pas sur la question de l'arrachage des arbres. Comme M. Fanton, qui a une partie de sa famille dans notre région, je connais bien l'agrément et le charme de nos routes, grâce aux arbres majestueux qui les encadrent, et malgré le chaud soleil de notre Midi qui se trouve ainsi tamisé.

Je ne connais pas, comme Mme Thome-Patenôtre, les autoroutes américaines; mais quel désert et quelle désolation ce serait si tous les arbres de nos routes étaient abattus!

**MM. André Fanton et Jean-Paul Palewski.** Très bien!

**M. Édouard Rieunaud.** Je suis d'accord sur la nécessité d'en arracher quelques-uns pour accroître la visibilité, mais dire que les arbres sont la cause de la plupart des accidents mortels est exagéré. Je n'en veux pour preuve que cet article que j'ai découpé hier dans un grand quotidien: « Les vingt passagers d'un autocar circulant en Meurthe-et-Moselle sont sauvés par un arbre. (Applaudissements.) Le car était dans le vide et c'était la catastrophe, lorsque l'échelle métallique fixée à l'arrière du véhicule s'accrocha à un arbre qui, heureusement, résista. »

Et voilà justice rendue aux arbres. (Très bien! très bien!)

La nouvelle réglementation pour les deux roues semble avoir porté ses fruits. Il conviendrait aussi, notamment chaque fois qu'une route nationale est élargie à proximité des centres urbains, d'aménager une piste cyclable.

Enfin, il nous faut aussi parler de l'aspect européen du problème.

Dans un temps où les échanges touristiques et commerciaux se multiplient par la route, qu'il me soit permis de souhaiter, comme nous y invite une résolution votée par l'Assemblée parlementaire européenne, et donc par tous les délégués de notre Assemblée, d'une part, qu'il puisse être institué un véritable permis de conduire européen avec une réglementation identique — de larges progrès, notamment dans la signalisation, ont déjà été réalisés — mais surtout qu'une unification totale des règlements et règles de circulation soit établie sur le plan européen.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques observations d'ordre pratique que je voulais soumettre à l'attention de votre nouveau ministre. J'espère qu'il les prendra en considération. (Applaudissements.)

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

**M. Jean Durroux.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne veux pas allonger un débat, au demeurant intéressant, et qui, en commençant par la prévention, en continuant par la sécurité et par les autoroutes, a permis, en fait, de passer en revue l'ensemble des problèmes que pose le réseau routier français.

Mes observations porteront sur deux autres domaines. Je reconnais sans doute l'utilité, l'avantage et même l'aspect agréable des autoroutes, témoignage de modernisation nécessaire. Mais je dis aussi que l'inventaire des besoins révélerait des soucis singulièrement plus urgents.

Sans mettre en parallèle, sans opposer les uns aux autres les divers réseaux routiers, j'indiquerai que sur le plan du tourisme, de l'agriculture et même, à la rigueur, d'une décentralisation dont on a beaucoup parlé, le réseau routier français ne paraît pas correspondre aux possibilités.

Sur le plan du tourisme, des circuits entiers seraient à créer. A cet égard, il ne reste que le maigre effort de régions qui, étant touristiques, sont malheureusement aussi les plus pauvres de ce pays.

Sur le plan de l'agriculture, je crois devoir également souligner un aspect particulier, qui est sa nécessité et croissante mécanisation. Les chemins qui furent, à une certaine époque, créés pour certains moyens de transport ne correspondent plus maintenant aux moyens qui découlent de cette mécanisation.

Vous pourriez me répondre, monsieur le ministre, et vous me répondrez sûrement que c'est aller un peu loin dans un débat qui est consacré aux autoroutes. Mais saisissant l'occasion de m'adresser à la fois à l'ancien ministre chargé des relations avec le Parlement et au nouveau ministre des travaux publics et des transports, je l'invite à instituer une certaine coordination avec ceux de ses collègues qui se préoccupent de désenclavement d'agriculture, de chemins ruraux, car c'est vous, monsieur le

ministre, qu'on rendra en définitive responsable du réseau routier français et de son état.

On veut être moderne. Qu'on commence par être utile. Et si nous reconnaissons que notre réseau d'autoroutes est insuffisant, il convient néanmoins de rechercher des compensations en s'attachant à d'autres caractères de ce réseau routier qui est l'un des premiers d'Europe et même du monde. (Applaudissements.)

Il convient d'ajouter que sur le plan local le retard est d'autant plus grave que l'on ne trouve pas sur place les moyens d'amélioration.

Les collectivités locales, je l'ai dit, sont à la fois les plus intéressantes sur le plan du tourisme, les plus nécessaires sur le plan agricole, mais aussi les plus impécunieuses. J'ajouterai que s'agissant non pas des constructions, qui sont les plus coûteuses, mais seulement de l'entretien, la réglementation qui concerne les employés des ponts et chaussées est telle que l'entretien devient de plus en plus onéreux pendant que décroît le nombre d'employés.

J'arrive à ma conclusion, car le véritable débat serait beaucoup trop long et je m'excuse encore, monsieur le ministre, de la liberté que j'ai prise d'anticiper sur le débat académique, sur le débat littéraire qui s'ouvrira la semaine prochaine.

Que vous le vouliez ou non, monsieur le ministre, je le répète, vous serez responsable de l'état du réseau routier français. Nous disons donc oui à l'agrément, mais oui aussi au travail, oui aux nécessités de la défense des petites régions et, excusez l'expression, c'est une déformation propre sans doute à ceux qui ont des origines paysannes, nous disons oui à l'utile et à l'agréable, mais à l'utile d'abord et à l'agréable après. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Palewski.

**M. Jean-Paul Palewski.** Monsieur le ministre, il ne convient pas aujourd'hui d'ouvrir un débat sur l'ensemble du problème routier dans notre pays.

Si je prends la parole à propos de la question orale qui vous a été posée, c'est pour présenter deux observations. La première est qu'en matière routière vous ne pouvez pas agir isolément. Le problème des routes, et plus particulièrement des autoroutes — dont nous avons le plus grand besoin — est lié à l'aménagement du territoire. Vous n'êtes pas libre de choisir telle ou telle autoroute si n'a pas été d'abord définie une politique d'aménagement du territoire, car l'autoroute est l'un des éléments qui permettront à des régions défavorisées de prendre dans la vie nationale l'importance qu'elles doivent avoir. Par conséquent, la liaison du problème des autoroutes à l'aménagement du territoire, au développement des voies d'eau, aux nécessités de décentralisation industrielle, est un des rôles qui doivent être dévolus à l'état-major de conception qui doit vous entourer dans ce domaine.

Le deuxième point sur lequel je désire appeler votre attention est celui de l'arbre. Il y a une querelle de l'arbre. Non, nous ne sommes pas les Etats-Unis d'Amérique. C'est, je crois, la première constatation que l'on doit faire: la France est un jardin et un jardin qui doit conserver ses ombrages.

Mais il est bien évident que les nécessités de l'expansion et de la vie imposent certaines adaptations. Je dirai tout de suite, de manière à prévenir toute équivoque à ce sujet, que si l'arbre représente, comme le disait M. Durroux, « l'agréable », ou, comme le disait M. Fanton, « une parure dans notre pays », il est plus encore. C'est un élément de prévention contre une pollution atmosphérique tellement envahissante que nous en subirons tôt ou tard les effets sur le plan de la santé.

Nous avons besoin des arbres.

**M. André Fanton.** Très bien!

**M. Jean-Paul Palewski.** Et cette prévention contre la pollution atmosphérique doit s'accompagner d'une véritable prévention contre les désordres nerveux.

L'arbre, par sa pérennité au moins relative, est un grand élément de repos et de calme dans un paysage. L'arbre est nécessaire pour nous permettre, en sortant de la pierre des zones urbanisées, de contempler non pas un désert mais, au contraire, quelque chose d'humanement civilisé, le jardin de la France.

Si vous avez des aménagements à faire, je suis d'accord avec vous; mais, de grâce, sauvez nos arbres! Vous nous permettez de respirer en paix et, ce qui est également essentiel, de retrouver le calme après l'agitation démoniaque de nos villes, hélas! trop cruellement atomisées. (Applaudissements.)

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

**M. Roger Pinoteau.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans l'intéressant débat que MM. Junot, Fanton et Neuwirth ont institué à notre tribune cet après-midi, je désire apporter un élément, de détail peut-être mais qui, à mon sens, a une certaine importance dans l'ensemble de la discussion.

Je ne reviendrai pas sur les nombreux points capitaux traités tant par les auteurs des questions que par ceux qui m'ont devancé à cette tribune. Je tiens seulement à appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur le problème de la circulation routière eu égard aux véhicules à deux roues.

Effectivement, la circulation en général avec ce qu'elle comporte de difficile, de compliqué est nécessairement aménageable pour la circulation des véhicules à deux roues. Je ne crois pas, intervenant sur ce point, être hors du débat puisque M. Junot réclame des mesures efficaces et pratiques applicables pour la circulation et que M. Fanton demande que l'on s'occupe particulièrement de l'état des abords des routes.

C'est précisément des abords des routes que je vais traiter. Ces abords, en effet, sont le domaine des véhicules à deux roues. Tout d'abord, pour montrer que si j'interviens sur un point de détail celui-ci a son importance, je veux non pas compléter mais apporter un élément supplémentaire aux chiffres statistiques soumis à votre appréciation par mon ami M. Junot.

Quelle est la proportion des victimes parmi les conducteurs des véhicules à deux roues par rapport à l'ensemble des victimes d'accidents de la circulation générale ? Je prendrai comme référence l'année 1959 pour laquelle les études ont été complètement mises au point. Dans la circulation générale routière française, il y a eu, cette année-là, 2.719 tués par le fait d'une automobile. Par contre, 3.648 personnes qui circulaient sur un véhicule à deux roues ont trouvé la mort.

En ce qui concerne les accidentés, le nombre des usagers de la voiture automobile s'élève à 64.363, contre 83.575 pour les usagers des deux roues. Le problème est donc d'importance puisque le nombre des tués en automobile ne représente que les deux tiers de celui des tués à deux roues et que la proportion des accidentés est exactement la même.

Je donnerai un élément complémentaire pour l'édification de l'Assemblée. Sur les 3.748 conducteurs de véhicules à deux roues victimes d'accidents en 1959, on compte 856 cyclistes, ces modestes cyclistes qui n'ont que leurs jambes pour tout moteur, et 2.892 cyclomotoristes.

J'apporterai également une indication comparative sur le plan contraventionnel pour montrer que le cycliste n'est pas toujours responsable des accidents.

Dans le département de la Seine, au cours de l'année 1959 que j'ai prise pour base de mon étude, 5.567 contraventions ont été infligées aux conducteurs de voitures de tourisme pour excès de vitesse contre 262 seulement aux utilisateurs de véhicules à deux roues. En raison de l'écart important entre les deux chiffres, j'ai également consulté les statistiques de l'année suivante. En 1960, les conducteurs de voitures de tourisme ont fait l'objet de 5.977 contraventions, cependant que le nombre des contraventions infligées aux conducteurs de véhicules à deux roues montait légèrement pour atteindre 1.006. De toute façon, la pénalisation relative à ces derniers véhicules était infiniment moindre que celle concernant les véhicules à quatre roues.

Ces chiffres établissent que les utilisateurs de véhicules à deux roues sont, sur le plan contraventionnel, en position assurément favorable mais que, par contre, dans le domaine des risques courus, leur situation est particulièrement grave.

Que faire en présence d'un tel état de choses ? Certaines mesures seraient à conseiller, d'autres à prendre.

Tout d'abord, il convient de préciser que le cycliste est un élément de la circulation particulièrement frêle. Qu'est-ce qu'un cycliste ? C'est une sorte d'acrobate en équilibre sur un cadre muni de deux roues dans le prolongement l'une de l'autre ; il se dirige à l'aide de la roue avant dont les mouvements lui permettent en outre de maintenir un équilibre instable, toujours prêt à se rompre et corrigé à tout moment par de très légers mouvements du corps du cycliste, redressant alternativement d'un côté ou de l'autre l'ensemble cycliste-machine.

Il en résulte que l'allure de ce cycliste dans sa marche en avant est légèrement oscillante, l'action de redressement alternatif incessant de sa roue avant imprimant à celle-ci une progression légèrement sinueuse.

Cette amplitude oscillatoire est assez variable. A peine indiquée chez le cycliste entraîné, rapide et adroit, qui fait corps avec sa machine, elle est plus visible et plus accentuée chez le cycliste d'occasion, cycliste du dimanche qui, roulant moins souvent, est moins rapide et moins adroit.

C'est là un élément important, car cet acrobate que je viens de définir et dont l'image vous a peut-être amusés est en réalité la victime de ces oscillations. Il est certain, en effet, que, selon l'amplitude de celles-ci, il est à la merci des incidents que je vais évoquer maintenant, c'est-à-dire des voitures qui vont, non pas le croiser, mais le doubler.

Si la vitesse de la voiture qui le double est très grande, ainsi que M. Junot le disait il y a un instant, elle provoque un mouvement de vent important qui augmente l'amplitude oscillatoire de ce frêle véhicule à deux roues et risque de le faire chuter. Ce qui est dangereux, c'est que le cycliste chute sans que

l'automobiliste responsable s'en rende compte et c'est l'automobiliste qui le suit qui sera, lui, le véritable fautif, puisque c'est lui qui écrasera le pauvre cycliste renversé par l'air violent déplacé par l'automobile précédente.

Il faudrait donc faire respecter cette règle formelle selon laquelle une automobile ne doit doubler un cycliste ou un cyclomotor qu'à un mètre. Or on voit souvent des voitures doubler des cyclistes à dix centimètres du guidon. C'est un danger considérable, surtout si le véhicule est rapide.

Tel est le premier point de mon intervention.

En outre, se pose le problème de la voiture qui se rabat à droite. Son conducteur signale qu'il va tourner, mais le cycliste qui le précède ignore son intention et l'automobiliste, convaincu qu'il a fait fonctionner son signal clignotant, tourne à droite, coupant ainsi la route, ce à quoi le cycliste ne s'attend pas. Là encore, selon le processus que je définissais il y a un instant, l'automobiliste risque, sans s'en rendre compte, de faire chuter le cycliste, qui est victime de l'automobile qui vient derrière.

Ces questions relèvent du code de la route et, surtout, d'une grande compréhension de celui-ci par les automobilistes, à l'égard des modestes, des infortunés cyclistes.

D'autre part, certains accidents sont dus aux routes elles-mêmes. J'entre là plus directement dans le vif du sujet traité par M. Junot, M. Neuwirth et particulièrement M. Fanton.

On constate, en effet, que certains aménagements des routes, bénéfiques pour l'automobiliste, sont, au contraire, nocifs pour le cycliste, pour des raisons *a contrario* du type de celles que j'ai définies il y a un instant. Notamment, sur certaines routes dotées d'un panneau « stop », il existe une difficulté considérable pour le cycliste.

Le panneau « stop » empiète plus ou moins, parfois jusqu'à un mètre, sur la grand-route à traverser, afin que le conducteur de la voiture stoppée en ait une vision nette à droite et à gauche. Cette position avancée coupe la partie de la route où roule le cycliste et l'oblige à faire un crochet vers la gauche devant la voiture qui, avant de s'immobiliser, continue imperceptiblement de quelques centimètres sa marche en avant. La voiture qui suit le cycliste le dépasse et, comme la voiture qu'il est en train de croiser lui laisse à peine la place dont il a besoin sur ses deux roues, l'espace est encore grignoté par la voiture mal arrêtée au stop. C'est donc le stop, comme tout signal d'ailleurs — mais je parle plus particulièrement de celui-ci qu'on a tendance à mettre le plus en exergue sur la chaussée — qui doit être placé de façon telle qu'il n'oblige pas le cycliste à se déplacer trop sur ladite chaussée.

Par ailleurs, les ponts et chaussées, soucieux de diminuer le nombre des accidents dans les virages abordés à trop grande vitesse, ont muni certains de ces virages d'un dispositif en forme de gouttière qui retient les roues des voitures prêtes à « s'enlever dans ce décor » que M. Palewski nous décrivait avec tant de poésie et de charme, et qui ramène donc, malgré elles, ces roues vers l'intérieur de la courbe. Cette amélioration notable pour les conducteurs imprudents n'en constitue pas moins un sujet d'angoisse pour les usagers légers, car le cycliste bien à sa place sur le bord droit de la route se trouve dans une situation très délicate, lorsqu'une voiture vient à se déporter vers l'extérieur, jusqu'à utiliser parfois cette fameuse gouttière de sauvegarde. Là encore des dispositions doivent être prises pour préserver le cycliste à l'égard de ces innovations, par ailleurs bénéfiques — je le répète — pour la grande circulation.

Un autre point important est celui où l'on fait une « fleur » au cycliste en créant pour lui un trottoir, une piste cyclable. On constate souvent que ces trottoirs ou ces pistes cyclables ne sont pas parfaits et que les petites rigoles que j'ai définies il y a un instant s'y retrouvent, gênant le cycliste qui fait un soubresaut et tombe. Pour éviter ce danger, il est obligé de passer à pied.

On constate également que ces trottoirs, théoriquement réservés aux véhicules à deux roues, sont souvent empruntés par des piétons, par des voitures d'enfant ou par des voitures automobiles arrêtées mi-partie sur la route, mi-partie sur la fraction de chaussée réservée aux bicyclistes, et dont la portière de droite largement ouverte achève d'obstruer la partie cyclable et empêche le cycliste de circuler. J'ajoute que ces trottoirs sont victimes des ombrages et qu'il vient s'y accumuler nombre de feuilles mortes et de produits qui tombent des arbres. La chaussée est rendue ainsi un peu glissante, un peu bourbeuse, et le cycliste risque naturellement de dérapier.

Enfin, ces trottoirs sont très souvent à double sens. Si une motocyclette y circule et si la piste est trop étroite, un accident risque de se produire. Souvent aussi, les pistes cyclables sont inversées par rapport au sens normal de la circulation, si bien que le malheureux cycliste circulant sur la piste cyclable, ébloui par les phares des voitures qui viennent en face, risque de perdre l'équilibre, surtout s'il est croisé par un véhicule à moteur plus rapide que le sien.



Je présenterai une dernière observation, toujours à propos des pistes cyclables, quant au danger qu'elles présentent lorsqu'elles traversent la route. Il est vraiment perfide, en effet, de faire passer brusquement le cycliste d'un côté de la route à l'autre, l'obligeant à traverser à angle droit une route à circulation intense.

Tels sont, monsieur le ministre, les quelques points particuliers intéressant la circulation des véhicules à deux roues que je tenais à souligner cet après-midi.

J'ajoute en terminant que certaines mesures sont réalisables. Tout d'abord, je l'ai dit, des dispositions peuvent être prises en matière d'enseignement du code de la route. Les écoles qui préparent au permis de conduire pourraient ajouter à l'enseignement du code de la route quelques précautions élémentaires et complémentaires à l'intention des conducteurs de véhicules à deux roues.

Les matières de cet enseignement — que certainement les auto-écoles accepteraient de dispenser avec grand plaisir et beaucoup de sens de l'humanité — pourraient être incorporées par les ingénieurs interrogeant les candidats au permis de conduire dans les différentes questions sur le code de la route avec vérifications pratiques qu'ils seraient en droit de leur faire subir.

Ainsi donc, une légère modification et surtout un enseignement plus rigoureux du code de la route obligerait les automobilistes qui passent le permis de conduire à connaître exactement leurs devoirs non seulement à l'égard des autres véhicules mais également à l'égard des cyclistes, suivant les dispositions que je viens d'indiquer.

Quant aux chaussées elles-mêmes, en attendant que notre situation financière nous permette de réaliser des voies importantes où les automobilistes et les cyclistes pourront rouler en toute sécurité, il serait nécessaire de prévoir certains aménagements lorsqu'ils n'existent pas, ou, lorsqu'ils existent, de les modifier de façon telle que ces voies cessent d'être un danger pour les cyclistes.

Ces mesures complémentaires de celles, beaucoup plus importantes, qui ont été suggérées par des orateurs qui m'ont précédé, constituent avec elles un ensemble. Ainsi, cet après-midi, nous avons ébauché un programme de la circulation de l'avenir tant des véhicules puissants que de ceux plus modestes dont je viens de vous entretenir et qui, en raison de leur modestie même, méritent plus encore votre attention et votre intérêt (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est à une véritable interpellation que je suis soumis. Mais, puisque l'Assemblée a bien voulu me témoigner quelque bienveillance, je ne me repens pas d'avoir accepté qu'un débat s'instaure sur ces questions.

En effet, plusieurs des auteurs de ces questions et les orateurs qui sont intervenus m'avaient fait part de leur souhait d'exposer leurs vues sur des mesures qui leur paraissent nécessaires, sans parler de la question des programmes qui sera évoquée la semaine prochaine lors de la discussion du IV<sup>e</sup> plan.

Bien entendu, je ne pourrai répondre à toutes les questions qui m'ont été posées, n'ayant pas encore eu la possibilité de me faire une opinion, quoique — beaucoup d'entre vous le savent — j'aie pris dans le passé une part suffisamment active, dans cette Assemblée, aux discussions relatives à ces problèmes pour que certains me soient familiers.

Je retiendrai les observations présentées par les orateurs au cours de cette discussion dont je me félicite. Elles seront pour moi une base de travail fort utile et intéressante.

Je m'efforcerais cependant de répondre au plus grand nombre des questions qui ont été posées.

Le problème des accidents de la route a été évoqué à propos de la question posée par M. Junot et de son corollaire représenté par la question de M. Fanton.

Il a été rappelé dans quelles conditions se produisaient les accidents de la route qui, malheureusement, — a-t-on observé — sont en augmentation. Je dois cependant souligner que si le nombre des accidents a augmenté, le nombre des tués s'étant toutefois stabilisé à 9.000 environ au cours des dernières années, chiffre, bien sûr, fort élevé, le nombre des accidents par kilomètre parcouru n'a cessé de baisser.

Cette diminution est un fait important car elle est le résultat des efforts entrepris depuis déjà de nombreuses années par les pouvoirs publics et sans doute aussi d'une meilleure discipline observée par les conducteurs.

Pour cent millions de véhicules-kilomètres, il y a eu, en 1954, 17,4 morts — la statistique a de ces bizarreries — et en 1960 et 1961, 10,2 morts. C'est là, incontestablement une indication intéressante. A cet égard, la situation en France est comparable à celle des autres pays européens; les statistiques navrantes nous l'apprennent. Si la mortalité due à la route est plus faible aux Etats-Unis, suivant les statistiques, cela tient au

fait qu'il n'y a pas là-bas de véhicules à deux roues. Et M. Pinoteau vient d'indiquer combien chez nous étaient nombreux les accidents dus ou causés aux véhicules à deux roues.

Je n'entrerai pas dans une discussion relative au prix de l'essence, question qui a été une fois de plus évoquée. Le Gouvernement devra examiner attentivement cette question — il le fait d'ailleurs depuis déjà longtemps — pour faire en sorte que les Français soient traités, à cet égard, dans les mêmes conditions que leurs partenaires du Marché commun. La baisse du prix de l'essence est une perspective qu'a déjà ouverte M. le ministre des finances. Cependant cette baisse du prix de l'essence aura probablement comme conséquence une augmentation de la circulation. Des précautions particulières devront donc être prises. Il nous faudra accentuer nos efforts pour accroître la sécurité.

D'ailleurs, nombre d'organismes s'occupent de la prévention routière. Il existe un organisme national de sécurité routière où sont représentés toutes les activités et tous les ministères. Cette association organise une propagande en faveur de la sécurité et de la prévention, notamment à la radio et à la télévision. Mais cette propagande, si l'on veut qu'elle porte, doit être faite à bon escient. Ce n'est pas la multiplicité des programmes qui importe le plus, c'est un choix judicieux des heures d'émission. Les organismes de prévention s'en préoccupent.

On m'a parlé de l'infrastructure. Je dirai, tout à l'heure, un mot des autoroutes. En ce qui concerne la route, l'infrastructure a fait l'objet des soins tout particuliers de mon prédécesseur et du Gouvernement. Il faut remarquer, en effet, que, pour l'année 1962, les crédits destinés à la suppression de ces fameux points noirs où se produisent toujours les accidents, ont été doublés. Ils sont passés de un milliard à deux milliards. Un effort important a donc été tenté pour améliorer les chaussées glissantes, l'éclairage de certains points dangereux, la pose des barrières de sécurité que, tout à l'heure, M. Pinoteau signalait comme dangereuses pour les cyclistes. Mais, là encore, il faut choisir et, tout en s'efforçant de faciliter la circulation des cyclistes, on doit ne pas oublier le problème de sécurité que pose l'ensemble de la circulation.

Mon prédécesseur aurait sans doute apprécié les observations de M. Pinoteau avec plus de compétence que je n'en ai moi-même. (*Sourires.*) Je me rappellerai, néanmoins, qu'autrefois j'ai beaucoup utilisé ce moyen de locomotion qu'est la bicyclette et je me souviendrai des situations délicates dans lesquelles je me suis moi-même trouvé étant donné l'instabilité que M. Pinoteau a décrite avec tant de précision et les risques d'accidents dus aux véhicules qui me suivaient.

De toute façon, je retiens ses suggestions et j'étudierai les moyens de les appliquer.

Les règles de la circulation ont été rappelées. Je rappelle que le code de la route est en cours de transformation et que, bientôt, des précisions seront données quant à la réglementation de la circulation.

J'indique tout de suite que, parmi ces règles, l'uniformisation de la vitesse dans les agglomérations sera enfin décidée.

**M. André Fanton et M. Roger Souchal.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Personnellement, je m'attacherai à ce que le texte, qui est en préparation, puisse être mis en application avant la grande ruée des vacances.

La vitesse sera donc uniformément limitée à 60 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, étant respectés, bien entendu, les pouvoirs des maires, qui ne devront néanmoins intervenir que dans les cas exceptionnels où un danger particulièrement grave imposera la réduction, sur une très courte distance, de cette vitesse limitée de 60 kilomètres à l'heure.

Ainsi, le code de la route sera plus facile à respecter. Et d'ailleurs c'est bien la nécessité de respecter le code de la route qui se dégage de ce débat.

En prenant mes fonctions de ministre des travaux publics, je veux, par-delà cette Assemblée, faire appel aux usagers de la route pour qu'ils respectent le code de la route. En effet, si toutes les règles qui ont été rappelées mais dont on a dit aussi qu'elles étaient très souvent transgressées, étaient observées, combien d'accidents seraient évités !

Aux automobilistes qui — je le sais — ont déjà fait un très grand effort dans ce sens, je demande de l'accentuer encore, d'appliquer la réglementation et de respecter notamment les limitations de vitesse qu'impose le code de la route dans les agglomérations. Je leur demande aussi d'observer les règles, qu'ils connaissent bien, concernant les manœuvres de signalisation, la position du véhicule, ses conditions de circulation, son bon état de marche et son absence de surcharge. Nous pourrions ainsi, je l'espère, éviter les tristes bilans des lendemains de week-end ou de fête.

Et peut-être pourrions-nous répondre au vœu exprimé par M. Junot en ne recourant pas à la limitation de vitesse, mesure

qui a été tentée en 1959 et appliquée dans des conditions diverses ; on a remarqué qu'elle était de nature à atténuer la gravité des accidents ; mais je ne méconnaissais pas qu'elle ait pu nuire à l'agrément de la conduite et de la promenade pour les usagers.

En réalité — les usagers de la route le savent, hélas — les infractions ne sont pas toujours poursuivies ; la surveillance et le contrôle sont difficiles ; et lorsque aucun gendarme n'apparaît à l'horizon, les règles imposées au conducteur par le Gouvernement et le ministre des travaux publics ne sont pas présentes à l'esprit.

Je demande donc à chacun de se discipliner afin que je n'aie pas à prendre d'autres mesures que celles dont j'ai parlé, et qui, je ne l'ignore pas, peuvent toujours être tournées mais qui, respectées, sont de nature à réduire sensiblement le nombre des accidents.

Je répondrai maintenant à quelques questions particulières, notamment au sujet d'une réglementation de la circulation des véhicules poids lourds sur certains itinéraires afin qu'ils ne constituent pas une gêne.

D'après les indications qui m'ont été données et les enquêtes effectuées par le ministère des travaux publics et des transports, en définitive, les poids lourds ne circulent pas d'une façon abusive. S'il fallait réglementer leur circulation, il serait nécessaire d'accorder des dérogations pour les transports de première nécessité, transports de denrées périssables par exemple, notamment vers les grands centres.

Je ne crois donc pas qu'une telle réglementation diminuerait sensiblement le nombre des poids lourds sur la route au moment où la circulation des voitures de tourisme est intense.

Cependant, bien entendu, chaque fois qu'il est possible, la circulation des poids lourds est réglementée, notamment aux abords des agglomérations où des itinéraires de détournement existent déjà et où mon administration s'efforce d'en trouver chaque jour de nouveaux qui concilient à la fois la facilité de circulation des poids lourds et la sécurité des véhicules de tourisme.

Je m'étendrai un peu plus longuement sur la création éventuelle, qui m'est demandée, d'itinéraires à sens unique.

Pour l'usager, que j'étais encore hier, l'idée de créer des itinéraires à sens unique paraît certainement séduisante. Il semblerait fort commode de partir sur une route, de revenir sur une autre, en évitant ainsi d'avoir à croiser des véhicules, ce qui est une source d'accidents. Cette idée semble facile à réaliser.

Or, ce n'est pas aussi simple qu'on le croit. D'abord — reconstruisons-le — notre réseau routier est très diversifié, multiple ; les routes, qui seraient mises à sens unique, comportent elles-mêmes des croisements, desservent des agglomérations et, loin des agglomérations, tant de nos villages et de circuits nécessaires à la vie économique de nos régions, que les usagers locaux s'en trouveraient fort gênés.

On pourrait tout de même, aux abords des agglomérations, envisager la création de circuits à sens unique, là où la circulation se fait très dense, mais ce n'est pas l'objet de la question. On pourrait cependant l'envisager.

L'expérience des comptages montre que si l'on devait, même près des agglomérations, établir des circuits à voie unique, le trafic de ces voies serait surchargé, car on le déchargerait dans un sens sans l'alléger de beaucoup dans l'autre et, la circulation restant intense, les risques d'accidents à la suite de dépassements successifs seraient maintenus.

En fait, la solution du problème est bien plus compliquée qu'elle n'apparaît au premier abord.

D'autre part, il ne faudrait pas stériliser complètement toute une région pendant la mise en service de ces sens uniques.

Dans les zones fortement urbanisées, la circulation est considérable. Un orateur disait tout à l'heure qu'on voyait sur une même route circuler de nombreux véhicules dans un sens et très peu dans l'autre. C'est exact, mais le nombre de véhicules circulant dans cet autre sens est encore trop élevé pour que la voie puisse être utilisée à sens unique, notamment aux abords des grandes villes et dans l'agglomération parisienne.

Il est douteux qu'on puisse résoudre par ces itinéraires à voie unique le problème, hélas ! si difficile de la circulation dans notre pays.

Au surplus, il faut songer à toutes les complications qui en résulteraient du point de vue de la signalisation et du contrôle. Il faut songer aux délais imposés pour la mise en place du dispositif nécessaire dans la période prévue de circulation intense et aussi au nombre d'erreurs qui pourraient se produire, ce qui rendrait les accidents très graves, le cas échéant.

Mme Thome-Patenôtre nous a indiqué que, cependant, aux États-Unis, les autoroutes étaient souvent à sens unique. Je fais remarquer que les autoroutes qui permettent notamment à la sortie des grandes villes des États-Unis de séparer le trafic, de le rendre plus important, dans un certain sens, au départ des

usagers et plus important, aussi, dans l'autre sens, au retour des usagers, sont des autoroutes à une seule chaussée, si bien que l'on peut, par des systèmes de signalisation, faire varier la largeur de la route.

Ce n'est pas le cas pour nos routes, notamment, pour notre réseau routier ordinaire. Si, a priori, l'idée d'une circulation à sens unique sur des voies à grand trafic peut paraître séduisante, il n'apparaît pas à la réflexion, qu'elle puisse fournir une solution très rapide à nos difficultés.

Nous devons continuer à étudier cette possibilité mais la complexité de notre réseau routier nous interdit actuellement d'en envisager la mise en application.

Par contre — et là je rejoins tout à fait M. Rieunaud — la signalisation d'itinéraires de substitution, d'itinéraires moins chargés, peut se traduire, en effet, par un allègement sensible du trafic des routes à grande circulation. Cependant, créer un itinéraire, ce serait très vite le surecharger. Le charme que vantait alors M. Rieunaud, la découverte de paysages nouveaux et agréables, disparaîtrait, hélas ! bien vite pour faire place à l'encombrement que nous déplorons.

Les automobilistes, d'ailleurs, ne devraient-ils pas établir eux-mêmes ces itinéraires de substitution ? Qui de plus facile, avec les cartes routières qui sont aujourd'hui mises à la disposition de chacun, que d'imaginer, dans les coins charmants du grand jardin qu'est la France, ces parcours pittoresques auxquels M. Palewski a fait allusion ?

Que l'on me permette, d'ailleurs, puisque l'on parle de circulation, de remercier la gendarmerie et les corps divers du ministère de l'intérieur et des services de la santé publique pour l'aide très précieuse qu'ils apportent sans relâche, au département que j'ai l'honneur de diriger.

Je voudrais, maintenant, dire quelques mots à M. Fanton du problème des arbres.

La statistique est plus précise que vous ne le croyez, monsieur Fanton.

Vous avez dit : Pourquoi accuser les arbres et non pas tel pan de mur... ? Voici des chiffres : le nombre des tués par heurt d'arbre, aux termes de la dernière statistique qui m'a été fournie, était, pour une année, de 673 ; celui des tués à la suite d'un heurt avec un mur, un poteau ou un obstacle de même nature était de 547.

Certes, la statistique peut être interprétée, mais elle existe. Sur ce point, monsieur Fanton, l'administration des P. T. T. supprime systématiquement, chaque fois que cela est possible, les poteaux situés trop près de la chaussée.

Cette politique, strictement observée, dégage peu à peu les routes des obstacles qui gênent la circulation automobile.

En pourcentage, monsieur Fanton, 16,2 p. 100 des accidents mortels ont été dus à des heurts avec des arbres.

Au demeurant, les fonctionnaires du ministère des travaux publics n'ont pas, pour autant, comme a semblé le dire l'auteur de la question, du tout décidé de supprimer systématiquement les arbres pour « faire quelque chose ». Il est cependant nécessaire de tenir compte de la réalité.

L'administration des travaux publics s'est efforcée d'améliorer la sécurité par la suppression d'arbres particulièrement dangereux, ceux qui restreignent la visibilité, qui sont penchés ou trop rapprochés de la chaussée, ceux qui sont trop près d'une voie à circulation très rapide. En quelques années, 35.000 arbres divers, dont certains d'ailleurs étaient très âgés, ont été abattus. Mais, dans le même temps, d'autres ont été replantés. Pour la seule autoroute du Sud, une dizaine de milliers d'arbustes ont été plantés. Plus de 100.000 plants forestiers ont été mis en place. C'est dire que la suppression des arbres dangereux, sur laquelle tout le monde, je pense, est d'accord, est compensée et doit l'être par l'aménagement du paysage. On doit, en effet, s'attacher à ce que le ruban de la route se déroule dans un jardin, pour prendre l'expression de M. Palewski.

Voilà comment il faut poser le problème des arbres dont j'ai eu moi-même connaissance antérieurement par la presse. Comme toujours, la vérité est dans une moyenne. Il convient de supprimer les arbres dangereux, mais il importe aussi de respecter les paysages et de les aménager. Déjà, un service spécialisé s'occupe de cette question dans mon administration. L'Assemblée doit d'ailleurs savoir que, depuis le 17 janvier dernier, c'est aux préfets qu'il appartient de décider l'abattage des arbres en bordure des routes nationales, étant entendu que leur action doit s'exercer simplement dans le sens de la destruction des arbres dangereux. Ne l'oublions pas, en effet, les arbres sont quelquefois utiles, notamment la nuit, en cas de brouillard. Les arbres constituent alors de précieux repères pour les conducteurs.

Le problème ne se pose d'ailleurs pas seulement pour les arbres. M. Fanton l'a rappelé qui a parlé des accotements qui doivent être aménagés en vue de les rendre moins dangereux.

Je puis, sur ce point, donner toute satisfaction à M. Fanton. Cet effort est accompli systématiquement dès qu'il est procédé

à une modification de la route, à une amélioration de la chaussée. Mais vous le savez, aussi longtemps que les routes n'auront pas été toutes modernisées, il sera, hélas ! nécessaire de maintenir les saignées. Tout ce que l'on peut faire — et on le fait — c'est de combler celles qui ne sont pas indispensables.

Toutefois, je le répète, des décisions ont été prises, et, systématiquement, dès qu'une voie est en réfection ou fait l'objet d'une amélioration, les accotements sont aplanis. L'opération permet d'ailleurs de repousser parfois les arbres un peu plus loin.

Il ne faut pas non plus négliger le fait que les arbres sont fort utiles pour les accotements et le maintien des chaussées. Leur destruction ne serait pas sans risque pour la conservation du ruban routier.

Des précautions sont donc nécessaires, mais toutes instructions ont été données à ce sujet.

Je dirai enfin un mot des autoroutes, en réponse à la question de M. Neuwirth et de plusieurs de ses collègues qui ont attiré mon attention sur ce point. D'ailleurs, je pense que nous reviendrons sur ce problème dans le cadre du Plan et que l'Assemblée nationale ne manquera pas de faire connaître ses désirs et ses propositions à ce sujet.

M. Palewski m'a demandé si le programme d'autoroutes avait été établi en harmonie avec toutes les mesures prises par ailleurs concernant l'aménagement du territoire. Je réponds très nettement : oui.

Le programme général du 3 avril 1960, évoqué par M. Neuwirth, a été dressé avec la participation de la direction de l'aménagement du territoire, du ministère de l'intérieur et du commissariat général au plan.

C'est dire que le programme général s'inspire, en effet, de la nécessité de tenir compte de l'activité économique de notre pays et que l'Assemblée peut avoir tous apaisements à cet égard.

Sans rappeler les chiffres que M. Neuwirth a cités, et donnant la première impression qui se dégage de la consultation du dossier, il m'apparaît que, soit en raison de l'accroissement de la circulation, soit pour des raisons tenant à la nature, soit pour les circonstances que l'on a évoquées, soit pour améliorer la sécurité routière, il faut accélérer la réalisation du programme d'autoroutes.

Pour ma part, je m'y emploierai.

**M. Lucien Neuwirth.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Bien sûr, la décision appartiendra au Gouvernement, mais je plaiderai la nécessité d'aller vite pour faire face aux besoins.

Je ferai d'ailleurs observer que nous n'avons pas à traiter seulement des autoroutes et que notre réseau routier, tel qu'il est, est peut-être à l'origine de notre retard dans la construction des autoroutes.

Comme l'a rappelé M. Durroux, il est nécessaire de construire des routes pour répondre aux besoins locaux de toutes sortes. Nous devons aussi entretenir nos routes secondaires pour sauvegarder l'activité régionale.

M. Neuwirth, dans une incidente sur les autoroutes, a parlé des grandes transversales.

Peut-être, en effet, serait-il utile de relier l'Est et l'Ouest par une autoroute directe traversant le Massif Central. Mais le Massif Central doit, lui aussi, être doté d'un réseau routier de grande qualité, pour des raisons économiques et touristiques régionales et peut-être, en définitive — sans que j'aie encore une opinion définitive à ce sujet — les routes secondaires sont-elles plus utiles que des autoroutes dans cette partie de la France qui mérite mieux qu'une traversée, sans étape, à grande vitesse.

Voici de nouveau quelques chiffres.

On a, certes, comparé une fois de plus le nombre de kilomètres d'autoroutes en France et dans les pays d'Europe. On nous a dit que, quel que soit notre programme actuel, qui n'est peut-être pas définitif d'ailleurs, sa réalisation nous laisserait, de toute façon, loin derrière nos voisins. Qu'il me soit permis de rappeler que, pour les routes ordinaires, la France est, actuellement, très bien placée et que les ressortissants des pays limitrophes pourraient nous envier notre réseau. Nous avons, en effet, pour 100 kilomètres carrés de surface de territoire, 120 kilomètres de routes, alors qu'il y en a 100 en Grande-Bretagne, 50 en Allemagne de l'Ouest et 30 en Italie.

La densité de notre réseau est considérable.

Les proportions relatives au nombre d'habitants sont également intéressantes : 81 pour la France, 213 pour la Grande-Bretagne, 208 pour l'Allemagne de l'Ouest, 162 pour l'Italie.

Pour une population moins dense, la France possède un réseau routier plus important. C'est ce qui nous a permis, d'ailleurs, d'absorber le développement sans cesse croissant de

la circulation automobile sans accroître le réseau de nos autoroutes dont le besoin s'est fait si vite sentir ailleurs.

Cela n'exclut pas, bien entendu, que nous devions faire un effort en faveur des autoroutes. Loin de moi cette pensée.

Dans l'état actuel des choses — M. Neuwirth l'a rappelé — nous ne pourrions construire que 110 kilomètres d'autoroutes par an. Dans ce domaine, une accélération s'impose donc et l'Assemblée peut être certaine que, avec son concours, je m'emploierai à augmenter ce chiffre.

**M. Lucien Neuwirth.** Très bien !

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** A cet effet, différentes possibilités nous sont offertes et tout d'abord les crédits budgétaires.

Je ferai tout pour que, dans le prochain budget, ainsi qu'on me l'a demandé, soit inscrite une tranche aussi importante que possible d'autoroutes.

Il devrait s'agir, en premier lieu, d'autoroutes de dégageement des agglomérations, notamment de l'agglomération parisienne où un effort particulier est indispensable, autoroutes qui ne peuvent être construites qu'à l'aide de crédits budgétaires.

Mais, pour accroître la construction des autoroutes, d'autres moyens peuvent être envisagés et l'article 23 de la loi de 1958 permet, avec l'autorisation qui a été donnée par le Parlement et après accord du Gouvernement, le recours à l'emprunt.

L'idée a été émise de faire effectuer des emprunts par des sociétés d'économie mixte, sociétés qui, ensuite, pourraient être concessionnaires non seulement de la construction mais de l'exploitation des autoroutes.

Je reprends tout à fait à mon compte cette conception. Elle permettrait en effet, de faire participer les collectivités locales et les départements à l'effort à entreprendre. Il serait excellent d'associer les régions à la construction des autoroutes, lesquelles seraient ainsi conçues en fonction des besoins régionaux. Or qui connaît mieux ces besoins que les collectivités locales ?

Pour le remboursement des emprunts, on a beaucoup parlé des péages.

Je n'ai pas encore eu la possibilité d'examiner le dossier des péages d'autoroutes mais, comme dans beaucoup de pays, le péage serait sans doute un moyen d'accélérer la construction de nos autoroutes.

J'étudierai donc cette question attentivement afin de voir dans quelles conditions le péage pourrait être imposé.

Surcharge pour l'automobiliste peut-être, mais modeste par rapport aux immenses avantages qu'en retirerait la circulation routière et à l'accroissement de la sécurité des usagers.

C'est un problème dont j'aurai, de toute façon, à entretenir l'Assemblée en lui apportant mes conclusions définitives sur ce point.

Je crois avoir répondu — pour l'essentiel, tout au moins — aux questions qui m'ont été posées. Je ne prétends pas avoir épuisé le sujet, n'ayant pas eu la possibilité de l'étudier à fond, mais je remercie l'Assemblée de m'avoir permis, un peu *ex abrupto*, de l'entretenir de ces problèmes. Je la remercie aussi de la bienveillance qu'elle m'a témoignée. Elle peut être persuadée, en tout cas, que la circulation routière et l'amélioration de notre réseau routier sont au premier plan de mes préoccupations. (Applaudissements.)

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

— 3 —

#### DEPOT D'UNE LETTRE RECTIFICATIVE

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre apportant des rectifications à la rédaction du IV<sup>e</sup> plan de développement économique et social, annexé au projet de loi n° 1573.

Cette lettre sera imprimée sous le n° 1728, distribuée et renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

— 4 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Coste-Floret un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi relatif à la caisse des retraites des membres de l'ancienne Assemblée de l'Union française (n° 1668).

Le rapport sera imprimé sous le n° 1724 et distribué.

— 5 —

**DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIE PAR LE SENAT**

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat dans sa deuxième lecture, relatif aux groupements agricoles d'exploitation en commun.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1727, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges.

— 6 —

**DEPOT DE PROJETS DE LOI ADOPTES PAR LE SENAT**

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la vaccination antipoliomyélitique obligatoire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1725, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant l'article 48 de la loi du 22 juillet 1889 sur la procédure à suivre devant les tribunaux administratifs.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1726, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 7 —

**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, modifiant les dispositions des articles L. 505 et L. 506 du code de la santé publique relatif à l'exercice de la profession d'opticien-lunetier détaillant.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 1723, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 8 —

**DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI ADOPTEE PAR LE SENAT**

**M. le président.** J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à étendre aux départements d'outre-mer l'application de la loi validée du 22 septembre 1942 sur les effets du mariage quant aux droits et aux devoirs des époux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 1722 distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 9 —

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Mardi 22 mai, à seize heures, séance publique :

Discussion du projet de loi (n° 1573, 1728) portant approbation du plan de développement économique et social. (Rapport n° 1712 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; Avis n° 1707 de MM. Boscary-Monsservin, Devemy, Duviillard, Maurice Lemaire et Pillot, au nom de la commission de la production et des échanges; Avis n° 1714 de MM. Fréville, Chapuis et Debray, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

La séance est levée.

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

Le Chef du service de la sténographie  
de l'Assemblée nationale,  
RENÉ MASSON.

**QUESTIONS**

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

**QUESTIONS ORALES SANS DEBAT**

15588. — 18 mai 1962. — **M. Pascal Arrighi** expose à **M. le ministre des armées** qu'un général de corps d'armée n'ayant exercé aucun commandement d'unités parachutistes s'est présenté devant une haute juridiction avec le baret grenat de ces unités, sans doute pour rendre un hommage tardif à ce corps valeureux; il lui demande de lui faire connaître quelles sont, pour les soldats, sous-officiers, officiers et généraux, les règles qui concernent le port de ce baret.

15589. — 18 mai 1962. — **M. Guy Ebrard** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que 500 millions de crédits ayant été approximativement dépensés par la Société nationale des chemins de fer français pour préparer l'exécution d'un programme complémentaire d'aménagement hydro-électrique de la haute vallée d'Ossau dans les Basses-Pyrénées, la Société nationale des chemins de fer français aurait décidé d'abandonner l'exécution du programme en question. Il lui demande: 1° s'il est exact que les travaux soient arrêtés pour être définitivement abandonnés, les sanctions qu'il compte prendre devant l'inadmissible gaspillage des deniers publics qui en résulte; 2° s'il est exact que l'arrêt des travaux soit intervenu par la modification du prix d'achat du courant par Electricité de France à la Société nationale des chemins de fer français, les dispositions qu'il compte prendre pour harmoniser les objectifs de deux grandes entreprises nationales en la matière inutilement concurrentes au regard de l'intérêt général. Il souligne tout spécialement à son intention les conséquences dramatiques d'une telle situation mettant en chômage 350 ouvriers. Enfin, il lui demande s'il compte veiller à la poursuite des travaux afin que ces ouvriers soient assurés d'un emploi stable et que les fonds de l'Etat ne soient pas gaspillés en vain.

**QUESTIONS ECRITES**

Art. 138 du règlement:

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel ou 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 ce cas, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

15566. — 18 mai 1962. — **M. Clermontel** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** s'il ne considère pas comme un service indispensable de son ministère en faveur des usagers non titulaires d'un poste de téléphone, l'existence, dans chaque ville d'une importance minimum à déterminer, d'un bureau de poste pour l'envoi des télégrammes urgents et l'usage du téléphone, qui serait ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours par semaine. Il semblerait, en particulier, que cette extension pourrait être facilement réalisée dans les bureaux de gare S. N. C. F. par le personnel de permanence dans cette société nationalisée, ce qui existe d'ailleurs pour les personnes munies d'un titre de transports S. N. C. F., alors qu'il conviendrait que le bureau du téléphone soit accessible à tous les usagers sans exception.

15567. — 18 mai 1962. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** de lui faire connaître le nombre des chevaliers, officiers et commandeurs du Mérite combattant, nommés et promus depuis le 14 septembre 1953.

15568. — 18 mai 1962. — **M. Henri Fabre** indique à **M. le ministre des armées** que les instructeurs d'apprentissage et moniteurs d'éducation physique de la D. C. A. N. jouent, de par leur fonction, un rôle très important, tant dans la formation professionnelle que dans l'éducation des apprentis qui leur sont confiés. Bien que leur rôle, ni l'importance de leurs fonctions ne soient contestés, tant par la marine que par la défense nationale, et qu'au cours d'une réunion de la commission centrale de l'apprentissage, ayant eu lieu à Paris le 8 avril 1959, il ait été émis le vœu que soient étudiées les possibilités de revalorisation de la fonction et de la condition des inspecteurs d'apprentissage, compte tenu de leur rôle et par référence à leurs homologues de l'enseignement technique, il n'y a eu, à ce jour, aucune décision de prise à leur égard. Il lui demande s'il envisage la possibilité de classer ces personnels au sommet de la catégorie ouvrière de la défense nationale, à savoir en « hors catégorie ».

**15569.** — 18 mai 1962. — **M. Lombard** expose à **M. le ministre des armées** que **M. le ministre de la construction**, à une question écrite du 6 octobre 1959, a répondu, le 7 novembre 1959, qu'en ce qui concerne la détermination du plafond applicable aux allocataires qui accèdent à la propriété d'un logement neuf, doivent être pris en considération : 1° la date de délivrance du certificat de conformité comme critère de l'achèvement de l'immeuble ; 2° et, éventuellement la date du début d'occupation. **M. le ministre de la construction** précisait que le plafond le plus fort devait être accordé pour les logements dont le certificat de conformité et la date d'occupation étaient postérieurs à juillet 1959. Il attire son attention sur le fait que le bureau des allocations-logement « Marine » se refuse, malgré les précisions données par **M. le ministre de la construction**, à appliquer l'article 2, paragraphe 2, du décret n° 59-804 du 30 juin 1959. Il lui demande les raisons pour lesquelles cette administration agit ainsi et, dans la mesure où aucune législation spéciale n'existerait pour le personnel de la marine accédant à la propriété, s'il entend donner les instructions qui s'imposent pour que le décret précité soit intégralement appliqué.

**15570.** — 18 mai 1962. — **M. René Ribière** expose à **M. le ministre du travail** qu'en application de la loi du 4 août 1923, et des lois subséquentes, la rente que les anciens combattants peuvent se constituer par leurs versements avec la participation de l'Etat, a été fixée par ordonnance du 20 juillet 1958 à un maximum de 720 nouveaux francs. Il lui rappelle que le montant de cette rente avait été fixé, en 1928, à 6.000 anciens francs, ce qui correspondrait à trois fois la valeur actuelle, compte tenu des dévaluations successives. Il lui demande s'il n'estime pas équitable de revaloriser cette rente à un taux plus conforme aux conditions de vie actuelles. Il lui suggère de prendre en considération le taux annuel de 1.800 nouveaux francs, qui pourrait constituer le nouveau plafond y compris la participation de l'Etat.

**15571.** — 18 mai 1962. — **M. Carter** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** les difficultés éprouvées par les particuliers propriétaires de plusieurs immeubles dans une même commune, pour connaître le montant de l'impôt foncier afférent à chacun de ces immeubles, l'avertissement qui leur est adressé ne comportant qu'un seul chiffre pour les biens mis sous un même article. Il lui demande s'il n'estime pas que les services du Trésor devraient, dans tous les cas et *motu proprio*, donner le détail de l'imposition, sans obliger le contribuable à perdre son temps en démarches pour l'obtenir.

**15572.** — 18 mai 1962. — **M. Carter** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si, comme le commande l'équité, des mesures ont été prises pour que la réforme de la voirie des collectivités locales intervenues en 1959 ne se traduise pas par une aggravation de la situation des propriétaires d'exploitations agricoles affermées, notamment lorsque les conseils municipaux, à défaut d'avoir voté la taxe de voirie, ont opté pour le financement des travaux de voirie au moyen de centimes généraux.

**15573.** — 18 mai 1962. — **M. Carter** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, comme le commande l'équité, des mesures ont été prises pour que la réforme de la voirie des collectivités locales intervenues en 1959 ne se traduise pas par une aggravation de la situation des propriétaires d'exploitations agricoles affermées, notamment lorsque les conseils municipaux, à défaut d'avoir voté la taxe de voirie, ont opté pour le financement des travaux de voirie au moyen de centimes généraux.

**15574.** — 18 mai 1962. — **M. Rivain** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que les fonctionnaires de travailleurs des services publics et nationalisés ont vu, par la loi du 14 avril 1924, leurs services, pendant les hostilités, majorés par des bonifications dites de campagne simple ou double. Il lui demande s'il n'estime pas juste d'apporter les mêmes avantages aux cheminots des différents réseaux.

**15575.** — 18 mai 1962. — **M. Burlet** rappelle à **M. le ministre des armées** les termes du décret n° 61-1001 et des trois arrêtés du 6 septembre 1961 (*Journal officiel* du 7 septembre 1961) relatifs au relèvement des indices de soldes à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1961 avec pour conséquence l'augmentation des pensions de retraite. Il lui signale que, jusqu'à ce jour, les retraités militaires n'ont perçu ni le rappel prévu, ni pour les trimestres écoulés la revalorisation accordée. Il lui demande s'il compte donner des instructions aux services liquidateurs, afin que cette situation soit régularisée le plus tôt possible.

**15576.** — 18 mai 1962. — **M. Regaudia** expose à **M. le ministre du travail** qu'un arrêté du 12 avril 1962, paru au *Journal officiel* du 14 avril 1962, stipule : à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la publication du présent arrêté au *Journal officiel*, seul l'alcool modifié pour pharmacie pourra être acheté, fourni, remboursé ou utilisé par les organismes de sécurité sociale, à l'exclusion de toute autre forme d'alcool éthylique pur figurant au tarif pharmaceutique national, quel qu'en soit le degré ; si l'alcool modifié pour pharmacie a bien été inscrit au formulaire national par arrêté du 30 juillet 1959 (*Journal officiel* du 7 août 1959) sous la dénomination : « alcool pour usages médicaux », cette inscription était accompagnée de l'observation suivante : « Cette préparation est destinée uniquement aux applications locales, à l'exclusion de tout usage interne. Elle ne doit pas être utilisée chez les enfants

de moins de trois ans, ni pour les plaies étendues offrant une large surface de résorption ». Les dispositions de ces deux arrêtés paraissant inconciliables, il lui demande de préciser : 1° quelle devra être l'attitude du pharmacien en face d'une prescription médicale d'alcool à 90°, par exemple ; 2° que devra délivrer le pharmacien lorsque l'emploi d'alcool modifié pour pharmacie sera contre-indiqué, en vertu de l'observation précitée ; 3° en cas d'accident résultant d'une mauvaise utilisation de l'alcool modifié pour pharmacie, à qui incombera la responsabilité.

**15577.** — 18 mai 1962. — **M. René Schmitt** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si un moniteur agricole, titularisé avant son départ au service militaire et actuellement sergent en Algérie, au-delà de la durée légale du service militaire, peut prétendre au paiement de ses émoluments civils, ou tout au moins à la différence entre la solde militaire et le montant de ces émoluments.

**15578.** — 18 mai 1962. — **M. Dumortier** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle politique il entend suivre à l'égard d'une part, du décret du 24 septembre 1959 libérant certaines importations de miel et, d'autre part, à l'égard des autorisations éventuelles de mélange de miel français et étranger. Il attire son attention sur la nécessaire défense de l'apiculture française et la rentabilité de nos ruchers.

**15579.** — 18 mai 1962. — **M. Faulquier** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, par suite de l'application, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1959, de nouvelles dispositions statutaires, la hiérarchie interne au corps des préposés des eaux et forêts se trouve écrasée et que les chefs de district de cette administration, jadis séparés de leurs subordonnés par 75 points nets d'indice, ne le sont plus en réalité que par 30 points. Cet état de fait amenant un malaise psychologique parmi ces fonctionnaires, chargés de responsabilités importantes et dont le dévouement n'est plus à faire connaître, il est urgent d'y remédier. Il lui demande : 1° si le projet de réforme statutaire du corps des chefs de districts des eaux et forêts, que son ministère étudie, tient compte de la création d'un cadre B auquel ceux-ci pourraient accéder, et quand le nouveau statut pourra entrer en application ; 2° si le relèvement du taux de l'indemnité de risques et de sujétion allouée aux préposés des eaux et forêts fera l'objet de propositions budgétaires en 1963.

**15580.** — 18 mai 1962. — **M. Profichet** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation des travailleurs à domicile qui ne sont pas compris dans le champ d'application de l'accord du 8 décembre 1961, relatif à la création d'un régime obligatoire de retraites complémentaires. Il lui demande s'il n'envisage pas d'inviter les organisations professionnelles signataires de l'accord à le reviser pour en faire bénéficier ces salariés qui, par ailleurs, sont assujettis au régime général de la sécurité sociale.

**15581.** — 18 mai 1962. — **M. Profichet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le fait que, si les professeurs de l'enseignement supérieur perçoivent en France une « prime de recherches », sensiblement égale à vingt pour cent de leur traitement, il apparaît que les professeurs français de l'étranger, membres de l'enseignement supérieur, seraient exclus de l'avantage de cette disposition. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait juste de remédier à cette anomalie.

**15582.** — 18 mai 1962. — **M. Dellaune** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** la situation faite aux établissements libres qui, bien qu'ayant passé les contrats prévus n'ont pas encore reçu de crédits pour les traitements de leurs enseignants. Il lui demande dans quel délai il pense pouvoir mettre à la disposition de ces établissements les crédits que l'Assemblée nationale a votés à leur intention.

**15583.** — 18 mai 1962. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre de la construction** : 1° quelles ont été les mesures prises jusqu'à ce jour afin de sauvegarder le patrimoine des souscripteurs de l'immobilière Lambert ; 2° quelles mesures il compte prendre pour que les charges supportées par ces souscripteurs ne soient pas aggravées.

**15584.** — 18 mai 1962. — **M. Frédéric-Dupont** expose à **M. le ministre du travail** que le décret n° 61-766 du 24 juillet 1961, paru au *Journal officiel* du 26 juillet 1961, a institué, avec effet du 1<sup>er</sup> janvier 1962, un régime complémentaire d'assurance décès, dont la cotisation annuelle, fixée à 35 nouveaux francs, est obligatoirement due par tous les artisans de moins de soixante-cinq ans. Il lui rappelle que beaucoup d'artisans ont souscrit, bien avant l'entrée en vigueur de ce texte, soit à une assurance particulière, soit à une assurance mutuelle. Il lui demande : 1° si la caisse artisanale de retraite doit ignorer les engagements des intéressés précédant le décret n° 61-766 ; 2° si la veuve de l'artisan ne sera pas accusée de cumul au cas où elle aura à faire valoir ses droits à deux organismes différents comme l'assuré social en matière de maladie.

**15585.** — 18 mai 1962. — **M. Frédéric-Dupont** signale à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de l'information** que les titulaires de la carte sociale « économiquement faible » ne peuvent prétendre à l'exonération de la redevance annuelle de télévision (art. 16 du décret n° 60-1469 du 29 décembre 1960). Seuls les mutilés et invalides civils ou militaires peuvent

bénéficiaire de cette exonération. Or, les personnes âgées titulaires de la carte sociale « économiquement faible » sont, pour la plupart, des infirmes qui reçoivent en cadeau de leur famille des postes de télévision qu'ils ne peuvent garder du fait de la redevance annuelle à acquitter. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet état de choses.

**15586.** — 18 mai 1962. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, pour faciliter aux salariés le paiement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, il ne serait pas possible de les autoriser, sur leur demande, à verser des acomptes mensuels, les onze premiers étant égaux chacun à un douzième du montant de l'impôt payé l'année précédente, le douzième égal au solde du montant de l'impôt dû au titre de l'année en cours.

**15587.** — 18 mai 1962. — **M. Clermontel** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un décret n° 54-510 du 17 mai 1954, modifié et complété par le décret n° 60-393 du 9 avril 1960, prescrit la délivrance de livrets de famille aux mères célibataires. Il lui demande : 1° si lesdites mères célibataires peuvent désormais et légalement faire substituer sur leurs diverses pièces d'identité ou d'administration le titre de madame à celui de mademoiselle ; 2° si elles peuvent également se faire délivrer par les mairies, sur présentation de leur livret de famille, la fiche familiale d'état civil. Cette dernière question est motivée par les rélexions désagréables faites souvent dans ce cas et en publiées par le personnel de l'état civil qui, parfois, refuse dans certaines villes la délivrance de ladite fiche.

**15590.** — 18 mai 1962. — **M. Djebbour** demande à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** : 1° s'il a donné des instructions pour que soit recherché, arrêté et traduit devant le tribunal de l'ordre public le soi-disant colonel de l'A. L. N. qui s'est lui-même désigné comme « coupable de l'assassinat de vingt-six Algériens français et qui a publiquement indiqué son intention d'en assassiner d'autres ; 2° dans l'hypothèse contraire, s'il doit être désormais admis que tout meurtrier doit demeurer impuni en Algérie pourvu qu'il ait été commis par des individus se réclamant de l'organisation terroriste militaire F. L. N.

**15591.** — 18 mai 1962. **M. André Beauguitte** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** qu'une des revendications des associations d'anciens combattants consiste dans la levée des forclusions frappant les demandes de cartes de combattants volontaires de la Résistance, de déportés et d'internes pour une période permettant aux intéressés n'ayant pu, pour diverses raisons, faire valoir leurs droits, d'obtenir satisfaction. Une mesure a été prise en faveur des personnes susceptibles de bénéficier des indemnités de réparation versées par le Gouvernement de l'Allemagne fédérale. Il demande si, dans le cadre de la mise en vigueur d'un plan quadriennal, il ne serait pas possible d'ouvrir de nouveaux délais pour l'obtention des titres susvisés.

**15592.** — 18 mai 1962. — **M. André Beauguitte** signale à **M. le ministre des armées** que les requêtes formulées en vue d'obtenir le titre de combattant volontaire de la guerre 1939-1945 sont forclues depuis le 25 novembre 1960. Il lui demande, étant donné l'importance de ce titre de guerre et le grand nombre de postulants qui, pour des raisons diverses, n'ont pu établir leur dossier avant la date susvisée, s'il ne serait pas possible d'accorder aux intéressés un nouveau délai.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### EDUCATION NATIONALE

**15071.** — **M. Vaschetti** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur son arrêté du 23 mars 1962 (*Journal officiel* du 6 avril 1962) portant nouvelles conditions d'admission à l'institut d'études politiques de Paris. L'article 9 de cet arrêté exige que les candidats aient obtenu une mention à l'un des examens ou certificat de licence prévu à l'article 8. Cet arrêté abrogeant les textes antérieurs, paraît donc immédiatement applicable et ce, à quelques semaines seulement des examens de fin d'année qui auraient permis aux candidats d'être admis à l'I. E. P. sans la mention exigée par le nouveau texte. Pour éviter cette anomalie et le préjudice très grave qui peut en résulter pour les intéressés, il lui demande s'il ne compte appliquer cet arrêté qu'après les prochaines dates d'admission, c'est-à-dire pour l'année scolaire 1963-1964 ; le régime antérieur étant maintenu à titre transitoire. (*Question du 21 avril 1962.*)

**Réponse.** — L'arrêté du 23 mars 1962 avait fait l'objet d'un minutieux examen de la part de toutes les instances universitaires intéressées et, compte tenu de sa portée exacte, il n'est pas apparu nécessaire de prendre des dispositions transitoires. En effet : 1° pour que les étudiants titulaires soit d'une licence (droit, sciences économiques, lettres, sciences), soit de leurs examens de troisième année de licence en droit ou des sciences économiques, soient inscrits de plein droit en deuxième année de l'institut d'études politiques, il suffit qu'ils aient obtenu une mention assez bien à l'un quelconque de leurs examens ou certificats de licence. Sur un minimum de

trois années d'enseignement supérieur, cela représente un pourcentage très appréciable des candidats ; 2° les mesures prévues pour les étudiants non titulaires d'une mention ne visent à établir ni un concours d'entrée ni même un examen comportant la préparation de certaines épreuves. La commission d'admission de trois membres prévue par le texte statuera au vu du dossier universitaire du candidat et après un entretien avec lui. Cette procédure est essentiellement destinée à s'assurer que les candidats sont en mesure d'effectuer réellement leurs études à l'institut, qu'elles correspondent à leur véritable orientation et qu'ils disposent du temps nécessaire à cet effet. La bonne marche des conférences et travaux pratiques à l'institut exige d'éviter des inscriptions prises trop souvent à la légère par des étudiants dont l'assiduité laisse rapidement à désirer et qui se voient contraints d'abandonner leurs études au bout de quelques semaines ; il y a là un élément de désorganisation des études particulièrement fâcheux et qu'il convient d'éliminer ; 3° sans qu'il soit besoin d'inscrire dans un texte des mesures transitoires, il va de soi que, pour la rentrée prochaine, l'arrêté du 23 mars 1962 sera appliqué avec le souci de ménager des paliers dans la mise en œuvre de cette réforme et dans l'esprit qui a été défini ci-dessus.

**15151.** — **M. Davoust** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il n'a pas l'intention : 1° de s'assurer de l'application de sa circulaire du 19 novembre 1960 concernant la prise en charge des frais de bureau des inspecteurs primaires ; 2° de modifier l'arrêté interministériel du 12 septembre 1961 ainsi que la circulaire d'application du 16 octobre 1961 afin de majorer le montant de l'indemnité forfaitaire départementale et en toute hypothèse, que les frais de fonctionnement du secrétariat de l'inspecteur primaire ne puissent en aucun cas être à sa charge. (*Question du 24 avril 1962.*)

**Réponse.** — L'arrêté interministériel du 12 septembre 1961 a notamment porté de 200 NF à 400 NF, avec effet du 1<sup>er</sup> septembre 1960, le taux maximum des indemnités départementales pour frais de bureau allouées aux inspecteurs primaires, lorsque, les départements se trouvant dans l'impossibilité de fournir un bureau aux intéressés, ces derniers doivent affecter à un usage administratif une partie de leur appartement. Ce texte a fait l'objet d'une circulaire commune « Education nationale, intérieur », en date du 16 octobre 1961, adressée aux préfets, précisant ses conditions d'application. Des difficultés ayant surgi dans plusieurs départements sur suite d'interprétations restrictives de cet arrêté et de ladite circulaire, des pourparlers ont été engagés avec le ministère de l'intérieur, tuteur des collectivités locales, en vue de les aplanir et d'élaborer un autre projet de circulaire d'application de l'arrêté du 12 septembre 1961. Les nouvelles directives, soumises à l'examen des services du ministère de l'intérieur, permettraient aux inspecteurs et inspectrices d'assurer, dans des conditions favorables, la bonne marche de leur service en leur accordant le bénéfice des indemnités de frais de bureau dans toutes les circonstances où le département n'a pu assurer à un inspecteur — directement ou indirectement — le fonctionnement convenable de son secrétariat. La publication de cette circulaire, dans l'attente d'une modification éventuelle de cet arrêté, devrait mettre un terme aux difficultés rencontrées par les inspecteurs.

**15180.** — **M. de Graclia** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les dispositions de l'arrêté ministériel en date du 6 avril 1962 portant nouvelle réglementation des conditions d'admission à l'institut d'études politiques de Paris. Ces nouvelles mesures s'appliquant immédiatement et ne prévoyant aucun régime transitoire priveraient les étudiants de troisième année de licence des avantages traditionnellement attachés à ce certificat et qui leur permettrait d'entrer ipso facto en deuxième année à l'institut d'études politiques de Paris. De plus, ces mesures, intervenant à un mois de leur examen, léseraient considérablement ces jeunes gens. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet état de choses. (*Question du 26 avril 1962.*)

**Réponse.** — L'arrêté du 23 mars 1962 avait fait l'objet d'un minutieux examen de la part de toutes les instances universitaires intéressées et, compte tenu de sa portée exacte, il n'est pas apparu nécessaire de prendre des dispositions transitoires. En effet : 1° pour que les étudiants titulaires soit d'une licence (droit, sciences économiques, lettres, sciences), soit de leurs examens de troisième année de licence en droit ou des sciences économiques soient inscrits de plein droit en deuxième année de l'institut d'études politiques, il suffit qu'ils aient obtenu une mention assez bien à l'un quelconque de leurs examens ou certificats de licence. Sur un minimum de trois années d'enseignement supérieur, cela représente un pourcentage très appréciable des candidats ; 2° les mesures prévues pour les étudiants non titulaires d'une mention ne visent à établir ni un concours d'entrée ni même un examen comportant la préparation de certaines épreuves. La commission d'admission de trois membres prévue par le texte statuera au vu du dossier universitaire du candidat et après un entretien avec lui. Cette procédure est essentiellement destinée à s'assurer que les candidats sont en mesure d'effectuer réellement leurs études à l'institut, qu'elles correspondent à leur véritable orientation et qu'ils disposent du temps nécessaire à cet effet. La bonne marche des conférences et travaux pratiques à l'institut exige d'éviter des inscriptions prises trop souvent à la légère par des étudiants dont l'assiduité laisse rapidement à désirer et qui se voient contraints d'abandonner leurs études au bout de quelques semaines ; il y a là un élément de désorganisation des études particulièrement fâcheux et qu'il convient d'éliminer ; 3° sans qu'il soit besoin d'inscrire

dans un texte des mesures transitoires, il va de soi que, pour la rentrée prochaine, l'arrêté du 23 mars 1962 sera appliqué avec le souci de ménager des paliers dans la mise en œuvre de cette réforme et dans l'esprit qui a été défini ci-dessus.

### INTERIEUR

**15009.** — M. Fanton expose à M. le ministre de l'intérieur que de plus en plus fréquemment des incidents se produisent à la sortie des établissements scolaires, notamment du second degré, lors de la distribution de tracts soit par des élèves, soit le plus souvent par des personnes étrangères à l'établissement. Il lui demande, compte tenu du fait que les directeurs des établissements d'enseignement sont privés de la possibilité d'intervenir à l'extérieur des établissements dont ils ont la charge, s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'envisager l'interdiction de distribuer tous tracts ou documents analogues dans un périmètre déterminé autour des établissements scolaires. (Question du 14 avril 1962.)

Réponse. — Les articles 18 et suivants de la loi du 29 juillet 1881 consacrent formellement la liberté du colportage et de la distribution sur la voie publique de livres, écrits, brochures et journaux. Les seules restrictions susceptibles, selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, d'être édictées en ce domaine ne peuvent provenir que des nécessités du maintien de l'ordre sous réserve que les autorités investies des pouvoirs de police concilient l'exercice de ces pouvoirs avec le respect de la liberté de la presse, et notamment du colportage et de la distribution des écrits sur la voie publique. Il est donc possible au maire pour chaque commune et au préfet pour tout le département ou pour plusieurs communes d'interdire la distribution des imprimés pouvant troubler l'ordre public, notamment aux abords des bâtiments publics tels que les églises, les écoles, les casernes (Conseil d'Etat, 30 novembre 1928 et 29 octobre 1936). Si la question posée par M. Fanton se rapporte à un cas concret, l'honorable parlementaire voudra bien le signaler afin que les instructions utiles soient adressées au préfet intéressé.

**15013.** — M. Habib-Dejonclic demande à M. le ministre de l'intérieur si, dans le cadre de l'indemnisation des attentats au plastic, il ne juge pas opportun d'ordonner que soient examinés en priorité les dossiers des concierges d'immeubles, victimes particulièrement innocentes et exposées de ces attentats odieux. (Question du 14 avril 1962.)

Réponse. — Toutes les demandes en indemnisation de dommages matériels déposées dans les préfetures par les victimes d'attentats par explosifs sont inscrites dans leur ordre d'arrivée. Tous les cas sociaux font l'objet d'un examen très attentif et, à cet égard, les concierges bénéficient de la même sollicitude que tous les autres sinistrés de condition modeste, tels que les vieux travailleurs, les petits retraités ou les invalides. J'ajoute que ces dossiers sont présentés par mes services dans la semaine de leur réception devant la commission nationale instituée par mes soins, qui m'adresse immédiatement ses propositions, ce qui me permet de faire parvenir dans les plus brefs délais aux intéressés, par un chèque individuel, l'allocation correspondant aux dommages qu'ils ont subis.

**15016.** — M. Zillier fait remarquer à M. le ministre de l'intérieur que la loi fait obligation à tout hôtelier, aubergiste, logeur en garni, etc., d'exiger de chaque client, passant même une seule nuit dans son établissement, la rédaction d'une fiche comportant, outre son nom patronymique, des indications d'état-civil, de profession et de domicile. La carte nationale d'identité étant délivrée à celui qui en fait la demande, ce qui signifie qu'elle n'est pas obligatoire et ne peut être exigée, il en résulte que l'auteur de la fiche destiné au contrôle des services de police peut y mentionner, volontairement ou non, des indications erronées. Par ailleurs les hôteliers n'étant pas des auxiliaires de police, n'ayant aucune qualité pour exiger des pièces d'identité, il peut en résulter de faux renseignements dont ils ne peuvent être tenus pour responsables. Des incidents toujours préjudiciables aux intérêts commerciaux des logeurs pouvant se produire lorsque certains d'entre eux se veulent respectueux d'obligations mal définies et que des clients forts de leurs droits se refusent à exhiber des pièces d'identité, il importerait que les obligations des logeurs soient nettement définies. En conséquence, il lui demande s'il ne compte pas préciser, sur le plan administratif, avec les conséquences judiciaires pouvant en découler, la responsabilité de l'hôtelier, aubergiste, logeur en garni qui fournirait aux services de police des fiches de voyageurs dont la rédaction ne serait pas conforme à la vérité. (Question du 14 avril 1962.)

Réponse. — Les obligations respectives des hôteliers et des voyageurs en la matière résultent des dispositions du décret du 10 mars 1939, modifié par les décrets des 29 mai 1957 et 16 novembre 1959, pris pour l'application de l'article R. 30 du code pénal. Le voyageur est tenu de mentionner sur sa fiche d'hôtel la pièce d'identité présentée à l'hôtelier et il incombe à ce dernier de s'assurer de l'exactitude de la mention faite par son client. La carte

nationale n'étant effectivement pas obligatoire le voyageur peut produire toute autre pièce susceptible de justifier de son identité. Il n'apparaît donc pas qu'il y ait lieu de prévoir l'intervention d'un nouveau texte réglementaire, le décret modifié du 10 mars 1939 répondant à la préoccupation de l'honorable parlementaire et n'ayant donné lieu à aucune difficulté d'interprétation ou d'application.

**15234.** — Mlle Martinache demande à M. le ministre de l'intérieur si un gendarme ou un agent de la force publique peut dresser un contravention à l'encontre d'un automobiliste dont le véhicule est muni d'un klaxon Fulgor Marchal, type 238 J, agréé n° 155, qui possède les deux tonalités ville et campagne dont sont actuellement équipés tous les véhicules. (Question du 3 mai 1962.)

Réponse. — La simple présence sur un véhicule automobile d'un klaxon à deux tonalités, d'un type agréé, en état de fonctionnement et en bonne position d'utilisation, ne saurait motiver un procès-verbal de police puisque l'installation sur les voitures automobiles d'un avertisseur sonore d'un tel type est obligatoire en vertu des dispositions de l'article R. 94 du code de la route. Par contre, l'emploi hors du cas de danger immédiat des avertisseurs sonores, même en la tonalité ville, dans les agglomérations où leur usage est frappé par un règlement municipal, pris en application de l'article R. 34 du code de la route, d'une interdiction portée à la connaissance des automobilistes au moyen des panneaux réglementaires, constitue évidemment une infraction justifiable des tribunaux judiciaires. Il est en outre précisé que l'emploi dans toute agglomération, même en cas de danger immédiat, de l'avertisseur sonore en la tonalité route, en violant les dispositions de l'article R. 33 (1<sup>er</sup> alinéa) du code de la route constitue une contravention punissable par une amende de 20 à 40 NF.

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

**14414.** — M. Jacques Féron expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'aux termes de la loi du 8 octobre 1919 la carte « demi-tarif » sur les lignes de la S. N. C. F. est délivrée aux voyageurs et représentants (V. R. P.) sur présentation de la carte d'identité professionnelle, laquelle nécessite la production d'attestations précisant que l'intéressé n'est pas associé gérant de société et d'une déclaration du demandeur affirmant sous sa responsabilité qu'il exerce la profession de représentant de façon exclusive et constante. Il lui demande quel doit être le comportement de la S. N. C. F. lorsque des poursuites sont engagées à la suite de l'obtention frauduleuse d'une carte demi-tarif et, notamment, si cette administration est fondée à réclamer des dommages-intérêts et à se porter partie civile. (Question du 10 mars 1962.)

Réponse. — En cas d'utilisation frauduleuse de cartes donnant droit à des réductions sur les tarifs du chemin de fer, telles que les cartes délivrées aux voyageurs et représentants de commerce (V. R. P.), la S. N. C. F. assigne le fraudeur devant les tribunaux judiciaires, compétents en matière de contrats de transports : le montant des dommages et intérêts demandé tient compte du préjudice réel subi par le chemin de fer et est calculé en fonction de la durée d'utilisation frauduleuse de la carte et des parcours effectués. De nombreuses décisions jurisprudentielles sont intervenues en ce sens.

**14900.** — M. Robert Ballanger demande à M. le ministre des travaux publics et des transports les raisons pour lesquelles les dispositions applicables en matière de livret individuel de contrôle routier ont été étendues aux commerçants détaillants et en particulier aux commerçants non sédentaires qui transportent leurs propres marchandises alors que dans l'esprit de ses promoteurs le livret individuel de contrôle routier ne concernait que la profession de transporteur (employeurs et salariés). (Question du 7 avril 1962.)

Réponse. — Les arrêtés du 1<sup>er</sup> juillet 1961, instituant le livret individuel de contrôle, ont été pris en application des dispositions de l'article 5 du décret n° 60-1383 du 17 décembre 1960, portant R. A. P. pour l'application de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958, concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés, en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière. Le but recherché par l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 étant d'assurer la sécurité de la circulation routière, il va de soi que le contrôle des conditions de travail des conducteurs de véhicules routiers ne pouvait être limité aux seuls conducteurs effectuant des transports publics et il était indispensable que les conducteurs effectuant des transports pour compte propre, y compris les conducteurs propriétaires, fussent également assujettis à cette réglementation et aux mesures de contrôle y afférentes. Les commerçants détaillants, et les commerçants non sédentaires en particulier, dans la mesure où ils conduisent et exploitent un véhicule de transport routier, ne peuvent donc être dispensés des obligations qui résultent des dispositions ci-dessus. Toutefois, les prescriptions de l'article 2 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 1961 et celles de l'arrêté du 23 novembre 1981 permettent, sous certaines réserves, la substitution d'un horaire de travail au livret individuel de contrôle.

